

REPUBBLICA ITALIANA

BOLLETTINO UFFICIALE

DELLA REGIONE PUGLIA

Anno XXXVI

BARI, 16 MARZO 2005

N. 41 suppl.

Il Bollettino Ufficiale della Regione Puglia si pubblica con frequenza infrasettimanale ed è diviso in due parti.

Nella 1ª parte si pubblicano: Leggi e Regolamenti regionali, Ordinanze e sentenze della Corte Costituzionale e di Organi giurisdizionali, Circolari aventi rilevanza esterna, Deliberazioni del Consiglio regionale riguardanti l'elezione dei componenti l'Ufficio di presidenza dell'Assemblea, della Giunta e delle Commissioni permanenti.

Nella 2ª parte si pubblicano: le deliberazioni del Consiglio regionale e della Giunta; i Decreti del Presidente, degli Assessori, dei funzionari delegati, di pubbliche autorità; gli avvisi, i bandi di concorso e le gare di appalto.

Gli annunci, gli avvisi, i bandi di concorso, le gare di appalto, sono inseriti nel Bollettino Ufficiale pubblicato il giovedì.

Direzione e Redazione - Presidenza Giunta Regionale - Lungomare N. Sauro, 33 - 70121 Bari - Tel. 0805406316-0805406317-0805406372 - Uff. abbonamenti 0805406376 - Fax 0805406379.

Abbonamento annuo di € 134,28 tramite versamento su c.c.p. n. 18785709 intestato a Regione Puglia - Ufficio Bollettino Ufficiale - Lungomare N. Sauro, 33 - Bari. Prezzo di vendita € 1,34. I versamenti per l'abbonamento effettuati entro il 15° giorno di ogni mese avranno validità dal 1° giorno del mese successivo; mentre i versamenti effettuati dopo il 15° giorno e comunque entro il 30° giorno di ogni mese avranno validità dal 15° giorno del mese successivo.

Gli annunci da pubblicare devono essere inviati almeno 3 giorni prima della scadenza del termine utile per la pubblicazione alla Direzione del Bollettino Ufficiale - Lungomare N. Sauro, 33 - Bari.

Il testo originale su carta da bollo da € 11,00, salvo esenzioni di legge, deve essere corredato da 1 copia in carta uso bollo e dall'attestazione del versamento della tassa di pubblicazione prevista.

L'importo della tassa di pubblicazione è di € 154,94 oltre IVA al 20% (importo totale € 185,93) per ogni inserzione il cui contenuto non sia superiore, nel testo, a quattro cartelle dattiloscritte pari a 100 righe per 60 battute (o frazione) e di € 11,36 oltre IVA (importo totale € 13,63) per ogni ulteriore cartella dattiloscritta di 25 righe per 60 battute (o frazione).

Il versamento dello stesso deve essere effettuato sul c.c.p. n. 18785709 intestato a Regione Puglia - Ufficio Bollettino Ufficiale Bari. Non si darà corso alle inserzioni prive della predetta documentazione.

LE PUBBLICAZIONI SONO IN VENDITA PRESSO LA LIBRERIA UNIVERSITÀ E PROFESSIONI SRL - VIA CRISANZIO 16 - BARI; LIBRERIA PIAZZO - PIAZZA VITTORIA, 4 - BRINDISI; CASA DEL LIBRO - VIA LIGURIA, 82 - TARANTO; LIBRERIA PATIERNO ANTONIO - VIA DANTE, 21 - FOGGIA; LIBRERIA MILELLA - VIA PALMIERI 30 - LECCE.

SOMMARIO

PARTE SECONDA

Deliberazioni del Consiglio e della Giunta

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 7
marzo 2005, n. 207

POR 2000-2006 – PIT n. 1 - Tavoliere “Sviluppo e innovazione dell'economia rurale ed agroalimentare attraverso l'integrazione e la diversificazione produttiva”. Approvazione Programma.

Pag. 4

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 26
novembre 2004, n. 1754

POR 2000-2006 – PIT n. 2 - Area Nord Barese “Consolidamento e innovazione del sistema

manfatturiero attraverso un più elevato livello di integrazione ed un più incisivo posizionamento competitivo che privilegi segmenti più qualificati di prodotto/mercato”. Approvazione Programma.

Pag. 796

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 14
dicembre 2004, n. 1898

POR 2000-2006 – PIT n. 3 - Area Metropolitana di Bari “Consolidamento del polo di reti e nodi di servizi presenti nell'area metropolitana sia rispetto alle infrastrutture di logistica e di trasporto, sia rispetto ai servizi innovativi di rete basati sull'offerta di prestazioni ad alta intensità di conoscenza derivanti dalla diffusione della Società dell'informazione”. Approvazione Programma.

Pag. 1060

TERZO VOLUME - PIT n. 3



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 13 dicembre 2004, n. 1897

POR 2000-2006 – PIT n. 4 - Area della Murgia “Consolidamento del sistema locale basato sull’economia rurale e sulla produzione del mobile imbottito, attraverso l’integrazione di filiera e la diffusione di processi di innovazione di prodotto/mercato in direzione di segmenti più elevati di offerta”. Approvazione Programma.

Pag. 1406

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 10 dicembre 2004, n. 1896

POR 2000-2006 – PIT n. 5 - Valle d’Itria “Creazione di un sistema locale integrato valorizzando l’offerta esistente ed ampliando la capacità di innovazione in riferimento, in prevalenza, alle presenze di manifatturiero leggero diffuse nell’area”. Approvazione Programma.

Pag. 1748

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 9 dicembre 2004, n. 1894

POR 2000-2006 – PIT n. 6 - Taranto “Sviluppo di un sistema logistico distributivo legato alle più importanti direttrici internazionali che muove dagli investimenti in corso di realizzazione nell’area di Taranto”. Approvazione Programma.

Pag. 2014

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 25 novembre 2004, n. 1753

POR 2000-2006 – PIT n. 7 - Brindisi “Sviluppo di un

sistema integrato di servizi di logistica e distribuzione in grado di favorire la connessione tra l’asse nord-sud interno alla Regione e la comunicazione con le altre direttrici dei Corridoi Internazionali n. 8 e n. 10”. Approvazione Programma.

Pag. 2326

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 2 marzo 2005, n. 185

POR 2000-2006 – PIT n. 8 - Area Jonico-Salentina “Sviluppo ed innovazione dell’economia agricola e rurale attraverso l’integrazione e la diversificazione produttiva”. Approvazione Programma.

Pag. 2520

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 29 novembre 2004, n. 1755

POR 2000-2006 – PIT n. 9 – Territorio salentino leccese “Consolidamento e innovazione del sistema produttivo locale incentrato sulla presenza diffusa di imprese manifatturiere”. Approvazione Programma.

Pag. 2714

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 7 dicembre 2004, n. 1890

POR 2000-2006 – PIT n. 10 - Sub Appennino Dauno “Sviluppo ed innovazione dell’economia del Sub Appennino Dauno attraverso la messa in sicurezza del territorio, la tutela e la salvaguardia delle risorse ambientali e naturali, la valorizzazione e la promozione del binomio produzioni tipiche - turismo”. Approvazione Programma.

Pag. 3260

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 14 dicembre 2004, n. 1898

POR 2000-2006 – PIT n. 3 - Area Metropolitana di Bari “Consolidamento del polo di reti e nodi di servizi presenti nell’area metropolitana sia rispetto alle infrastrutture di logistica e di trasporto, sia rispetto ai servizi innovativi di rete basati sull’offerta di prestazioni ad alta intensità di conoscenza derivanti dalla diffusione della Società dell’informazione”. Approvazione Programma.

Il Presidente della Giunta Regionale dott. Raffaele Fitto e l’Assessore alla Programmazione, Bilancio, Economato, Ragioneria, Finanze, Controlli Interni e di Gestione dott. Rocco Palese, sulla base dell’istruttoria espletata dalla struttura PIT del Settore Programmazione e confermata dal dirigente dello stesso Settore e dal dirigente dell’Area delle Politiche Comunitarie, riferiscono quanto segue:

Il Programma Operativo Regionale 2000-2006 della Regione Puglia, approvato con decisione della Commissione Europea n. 2349 dell’08/08/00 e il relativo Complemento di Programmazione (CdP), adottato dalla Giunta Regionale con deliberazione n. 1697 dell’11/12/2000, individuano dieci Progetti Integrati Territoriali (PIT), stabilendo per ciascuno di essi:

- i confini territoriali;
- una prima articolazione dell’idea forza funzionale ad orientare l’ambito strategico del progetto da promuovere;
- le misure POR utilizzabili.

Il procedimento per la definizione e la successiva attuazione dei PIT è stato disposto nella modifica al CdP approvata dal Comitato di Sorveglianza del POR Puglia 2000-2006 il 4 febbraio 2003.

L’iter procedurale dei PIT è stato avviato nel giugno 2002 con la convocazione, da parte del Presidente della Giunta Regionale, della Conferenza delle Autonomie Locali interessate alla realizzazione di ciascun PIT.

Successivamente sono stati emanati i decreti del

Presidente della Giunta Regionale di costituzione dei singoli Comitati PIT, ciascuno dei quali ha individuato il Soggetto Capofila con il compito di coordinamento nell’interlocazione con la Regione e di attivazione del partenariato socio-economico, al fine della elaborazione della proposta di Programma.

Il Presidente della Giunta Regionale, in data 24 marzo 2003 con nota prot. n. 01/0004864/GAB, ha invitato i Comitati dei PIT a presentare le proposte di Programma entro il 10 aprile 2003.

In data 15/04/03, prot. n. 006539/GAB, il PIT n. 3 - Area Metropolitana di Bari - “Consolidamento del polo di reti e nodi di servizi presenti nell’area metropolitana sia rispetto alle infrastrutture di logistica e di trasporto, sia rispetto ai servizi innovativi di rete basati sull’offerta di prestazioni ad alta intensità di conoscenza derivanti dalla diffusione della Società dell’informazione”, ha presentato la propria proposta di Programma.

Sulla base di quanto previsto dal CdP relativamente alle procedure di attuazione dei PIT, la proposta di Programma del PIT n. 3 è stata acquisita, con prot. n. 1477/PRG del 10/06/03, agli atti del Nucleo regionale di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici (NVVIP) per il relativo parere.

Il NVVIP ha espresso, in data 19/09/03, parere intermedio (n. 30 del registro NVVIP) e in data 04/02/04 parere definitivo favorevole (n. 43 del registro NVVIP).

Il Settore Programmazione - struttura PIT - ha acquisito, con prot. N. 582/PRG del 19/02/04, la versione definitiva del Programma del PIT n. 3 trasmessa dalla Segreteria tecnica del NVVIP per i successivi adempimenti.

L’obiettivo generale del PIT è quello di realizzare una rete di “città fortemente connessa” potenziando il ruolo assunto dal sistema metropolitano di Bari nel rapporto con le direttrici di scambio regionali, nazionali e internazionali, sviluppando il territorio come sistema socio-economico omogeneo, caratte-

rizzato da un elevato livello d'interconnessione interna e di integrazione a livello produttivo, sociale e amministrativo fondata sulla più ampia diffusione dei sistemi "a rete". La strategia, pertanto, si basa sulla costituzione di un'offerta del territorio come "sistema" al fine di realizzare la "città connessa" e si articola in sei obiettivi specifici:

- incrementare il livello di sicurezza nell'area;
- migliorare la mobilità dei cittadini e delle merci all'interno dell'area PIT;
- migliorare il livello di identità culturale dell'area;
- sostenere lo sviluppo dei settori produttivi rilevanti dell'area;
- incrementare l'efficacia delle politiche locali del lavoro;
- migliorare l'efficacia del sistema di governance integrata del territorio.

Il Programma del PIT n. 3 prevede un investimento complessivo pari a euro 110.906.114 di cui euro 81.294.785 di risorse pubbliche. Queste ultime risultano superiori rispetto a quelle destinate al PIT dalla ripartizione finanziaria stabilita dal Comitato di Sorveglianza del POR Puglia 2000-2006 del 26/09/03, pari, invece a euro 68.409.489. Il finanziamento a valere sul POR è, pertanto, limitato alle risorse attualmente disponibili.

Il Programma, per la gestione e attuazione, individua nel Comune di Bari, il Soggetto Capofila e istituisce, presso lo stesso Comune, l'Ufficio Unico quale struttura amministrativa costituita ai sensi dell'art. 30 del d. Lgs 267/00. Esso è unico centro di spesa, nonché unica stazione appaltante per gli interventi previsti dal Programma, nei termini di cui alla convenzione tra le Amministrazioni pubbliche coinvolte e in corso di approvazione definitiva.

Il Programma così definito è allegato alla presente deliberazione e ne fa parte integrante.

Copertura finanziaria ai sensi della L.R. n. 28/2001

Il presente atto non comporta alcun mutamento

qualitativo o quantitativo di entrata o di spesa né a carico del bilancio regionale né a carico degli enti per i cui debiti i creditori potrebbero rivalersi sulla Regione.

Il Presidente della Giunta Regionale e l'Assessore alla Programmazione, Bilancio, Economato, Ragioneria, Finanze, Controlli Interni e di Gestione, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, propone alla Giunta l'adozione del seguente atto finale che rientra nella specifica competenza della Giunta Regionale, ai sensi dell'art. 4 della L.R. 7/97 lett. a) e d).

LA GIUNTA

Udita la relazione e la conseguente proposta del Presidente della Giunta Regionale e dell'Assessore alla Programmazione, Bilancio, Economato, Ragioneria, Finanze, Controlli Interni e di Gestione;

Vista la dichiarazione posta in calce al presente provvedimento da parte dei dirigenti responsabili per competenza in materia che ne attestano la conformità alla legislazione vigente;

A voti unanimi e palesi espressi nei modi di legge

DELIBERA

- di prendere atto che il NVVIP in data 04/02/04, (n. 43 del registro NVVIP) ha espresso parere definitivo favorevole sul PIT n. 3 – Area Metropolitana di Bari - ;
- di approvare il Programma del PIT n. 3 - Area Metropolitana di Bari - "Consolidamento del polo di reti e nodi di servizi presenti nell'area metropolitana sia rispetto alle infrastrutture di logistica e di trasporto, sia rispetto ai servizi innovativi di rete basati sull'offerta di prestazioni ad alta intensità di conoscenza derivanti dalla diffusione della Società dell'informazione", allegato alla presente deliberazione e di cui è parte integrante;
- di rimandare al successivo Accordo (ex articolo

15 Legge 241/90) tra la Regione e il Soggetto Capofila designato dalla convenzione sottoscritta dalle Autonomie locali del PIT ogni definizione degli impegni reciproci per l'attuazione del programma, ivi comprese le modalità per gli eventuali miglioramenti del Programma che, a risorse invariate, possano meglio far conseguire gli obiettivi e l'idea forza;

- di disporre che:
 - l'effettivo finanziamento delle operazioni ivi previste avverrà nel rispetto delle procedure e nei termini indicati dal POR Puglia e dal Complemento di Programmazione per ciascuna misura attivata e nel rispetto delle modalità e dei vincoli previsti
 - gli interventi e le attività, ed in particolare l'ac-

quisto di beni e servizi, verranno svolti nel rispetto delle normative comunitarie, nazionali e regionali

- i costi di funzionamento degli Uffici PIT restano a carico delle Amministrazioni locali
 - l'assistenza tecnica in favore delle attività degli Uffici PIT potrà essere cofinanziata in attuazione delle misura 7.1 del POR Puglia, in accordo alla disciplina per essa disposta, così come approvata in sede di rimodulazione del Complemento di Programmazione
- di disporre che la presente deliberazione della Giunta Regionale sia pubblicata sul BURP della Regione Puglia.

Il Segretario della Giunta
Dott. Romano Donno

Il Presidente della Giunta
Dott. Raffaele Fitto

POR 2000-2006

PIT n. 3

**Area Metropolitana di Bari
“Consolidamento del polo di reti
e nodi di servizi presenti nell’area
metropolitana sia rispetto alle infrastrutture
di logistica e di trasporto, sia rispetto ai servizi
innovativi di rete basati sull’offerta
di prestazioni ad alta intensità di conoscenza
derivanti dalla diffusione della
Società dell’informazione”.**

Approvazione Programma.





REGIONE PUGLIA

PROGRAMMA OPERATIVO REGIONALE 2000-2006

PROGETTO INTEGRATO TERRITORIALE N.3
Area Metropolitana – s.p.l. Bari



Amministrazioni comunali di:

ADELFA, BARI, BINETTO, BITETTO, BITRITTO, CAPURSO,
CASAMASSIMA, CELLAMARE, MODUGNO,
MOLA DI BARI, NOICATTARO, PALO DEL COLLE,
RUTIGLIANO, SANNICANDRO, TRIGGIANO, VALENZANO

Amministrazione Provinciale di BARI

DOCUMENTO FINALE

14 gennaio 2004

(aggiornamento del documento del 15 dicembre 2003)

INDICE

NOTE.....	1070
1 PREMESSA	1071
2 IDENTIFICAZIONE DEL CONTESTO TERRITORIALE DEL PIT	1075
2.1 ANDAMENTO DEMOGRAFICO E DEL MERCATO DEL LAVORO	1075
2.1.1 Principali fenomeni demografici	1075
2.1.2 Mercato locale del lavoro.....	1079
2.2 L'ANDAMENTO ECONOMICO.....	1080
2.2.1 Andamento del PIL	1081
2.2.2 Tenore di vita della popolazione	1082
2.2.3 Andamento dei settori produttivi	1083
2.2.4 Andamento degli investimenti	1086
2.2.5 Andamenti dell' import - export.....	1089
2.2.6 Allargamento della base produttiva.....	1090
2.2.7 Dotazione infrastrutturale	1091
2.3 LA SITUAZIONE AMBIENTALE.....	1092
2.3.1 Matrice del contesto territoriale.....	1092
2.3.2 Matrice delle criticità.....	1100
2.3.3 Relazione di analisi ambientale.....	1118
2.3.4 Matrice delle indicazioni per la sostenibilità ambientale.....	1123
2.4 LA SITUAZIONE SOCIO-ECONOMICA	1134
2.4.1 Caratterizzazione del sistema produttivo dell'area PIT.....	1134
2.4.2 New economy ed orientamento alla innovazione del sistema economico locale....	1141
2.4.3 Stato e prospettive del sistema trasportistico e della logistica nell'area PIT.....	1148
2.4.4 La qualità della vita nell'area.....	1160
2.5 ANALISI SWOT	1173
3 FINALITA' E OBIETTIVI DI SVILUPPO	1182
3.1 OBIETTIVO GENERALE (DESCRIZIONE DELL'IDEA FORZA)	1182
3.1.1 Sviluppo del sistema infrastrutturale	1185
3.1.2 Sviluppo del sistema dei servizi basati sulla conoscenza.....	1186
3.2 OBIETTIVI DI SVILUPPO.....	1190
4 STRATEGIA E OBIETTIVI SPECIFICI.....	1192
4.1 OBIETTIVO SPECIFICO A) "INCREMENTARE IL LIVELLO DI SICUREZZA NELL'AREA"	1196
4.1.1 Intervento "RETE DELLA SICUREZZA NELLE CITTA' "	1200
4.2 OBIETTIVO SPECIFICO B) "MIGLIORARE LA MOBILITÀ DEI CITTADINI E DELLE MERCI ALL'INTERNO DELL'AREA PIT "	1211
4.2.1 Intervento "ELIMINAZIONE DEL PASSAGGIO A LIVELLO AL KM 4 + 116 IN ZONA BARI - MUNGIVACCA	1214

4.2.2	Intervento "PIATTAFORMA LOGISTICA DI III LIVELLO A SUPPORTO DELLA COMMERCIALIZZAZIONE E DISTRIBUZIONE DELLE MERCI CHE INTERESSA I COMUNI DI BARI E TRIGGIANO"	1218
4.2.3	Intervento "REALIZZAZIONE NODO DI SCAMBIO INTERMODALE TRA LA STAZIONE FERROVIARIA DI TESTA DELLE FERROVIE APPULO LUCANE IN BITRITTO E LE AUTOLINEE INTERCOMUNALI A SERVIZIO DEL QUADRANTE TERRITORIALE SUD DELL'AREA METROPOLITANA DI BARI"	1225
4.3	OBIETTIVO SPECIFICO C) "MIGLIORARE IL LIVELLO DI IDENTITÀ CULTURALE DELL'AREA"	1228
4.3.1	Intervento "RETE DELLA IDENTITÀ DEL TERRITORIO"	1232
4.4	OBIETTIVO SPECIFICO D) "SOSTENERE LO SVILUPPO DEI SETTORI PRODUTTIVI RILEVANTI DELL'AREA"	1234
4.4.1	Intervento "OMOGENEIZZAZIONE DEL LIVELLO DI DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE E DI INTERCONNESSIONE ALLA RETE TRASPORTISTICA REGIONALE DELLE AREE DI INSEDIAMENTO PRODUTTIVO"	1234
4.4.1.1	Intervento "REALIZZAZIONE DEL PIANO DEGLI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI E STRADA A SERVIZIO ZONA PIP DI ADELFA"	1238
4.4.1.2	Intervento "COLLEGAMENTO TRA VIALE DE BLASIO PRESSO IL COMUNE DI MODUGNO E L'AUTOSTRADA"	1240
4.4.1.3	Intervento "OPERE DESTINATE A COMPLETAMENTO E MIGLIORAMENTO DELLE AREE INDUSTRIALI (CONSORZIO ASI) E DEGLI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI"	1241
4.4.1.4	Intervento "COMPLETAMENTO PIANO DEGLI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI DI BITETTO"	1242
4.4.1.5	Intervento "PIANO PER INSEDIAMENTI PRODUTTIVI "CONTRADA SCANNACINQUE" IN MOLA DI BARI"	1243
4.4.1.6	Intervento "COMPLETAMENTO PIP TRIGGIANO"	1243
4.4.1.7	Intervento "REALIZZAZIONE STRADA A SERVIZIO DEL PIANO PER INSEDIAMENTI PRODUTTIVI DI SANNICANDRO PER COLLEGAMENTO CON S.S.271"	1244
4.4.1.8	Intervento "COMPLETAMENTO DEL PIANO PER INSEDIAMENTI PRODUTTIVI DI NOICATTARO"	1245
4.4.1.9	Intervento "REALIZZAZIONE DEL PIANO DEGLI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI DI VALENZANO"	1246
4.4.1.10	Intervento "REALIZZAZIONE DEL PIANO DEGLI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI DI RUTIGLIANO"	1247
4.4.1.11	Intervento "COMPLETAMENTO PIANO PER INSEDIAMENTI PRODUTTIVI "AREA AUCHAN" - S.P. PER NOICATTARO 2,00 S.N."	1248
4.4.1.12	Intervento "COMPLETAMENTO DEL PIANO PER INSEDIAMENTI PRODUTTIVI CASAMASSIMA "IL BARICENTRO" - S.S. 100 BARI - TARANTO KM 18,500"	1249
4.4.2	Intervento "SOSTEGNO ALLE IMPRESE DELL'AREA METROPOLITANA DI BARI"	1250
4.4.3	Intervento "POLO TECNOLOGICO 'LOGISTICA, TRASPORTI, MOBILITÀ E SERVIZI INNOVATIVI DI RETE' "	1256
4.4.4	Intervento "RETE DELLE ECONOMIE COMUNALI"	1261
4.5	OBIETTIVO SPECIFICO E) "INCREMENTARE L'EFFICACIA DELLE POLITICHE ATTIVE DEL LAVORO"	1264
4.5.1	Intervento "RETE INTERCOMUNALE PER LE POLITICHE ATTIVE DEL LAVORO"	1266
4.5.2	Intervento "SOSTEGNO ALL'INSERIMENTO LAVORATIVO DI PERSONE A RISCHIO"	1267
4.6	OBIETTIVO SPECIFICO F): MIGLIORARE L'EFFICACIA DEL SISTEMA DI GOVERNANCE INTEGRATA DEL TERRITORIO	1269
4.6.1	Intervento "PORTALE DELL'AREA METROPOLITANA"	1270
5	TIPOLOGIE DI INTERVENTO	1276
5.1	AZIONI ATTIVABILI ATTRAVERSO LA MISURA 3.7 "FORMAZIONE SUPERIORE"	1277

5.2	AZIONI ATTIVABILI ATTRAVERSO LA MISURA 3.11 “SVILUPPO E CONSOLIDAMENTO DELL’IMPRENDITORIALITÀ ED EMERSIONE DEL LAVORO NON REGOLARE”	1289
5.3	AZIONI ATTIVABILI ATTRAVERSO LA MISURA 3.12 “MIGLIORAMENTO DELLE RISORSE UMANE NEL SETTORE DELLA RICERCA E SVILUPPO TECNOLOGICO (FSE)”	1299
5.4	AZIONI ATTIVABILI ATTRAVERSO LA MISURA 3.13 “RICERCA E SVILUPPO TECNOLOGICO (FESR)” 241	
5.5	AZIONI ATTIVABILI ATTRAVERSO LA MISURA 3.14 “PROMOZIONE DELLA PARTECIPAZIONE FEMMINILE AL MERCATO DEL LAVORO (FSE)”	1310
5.6	AZIONI ATTIVABILI ATTRAVERSO LA MISURA 4.1 “AIUTI AL SISTEMA INDUSTRIALE (PMI E ARTIGIANATO) (FESR)”	1320
5.7	AZIONI ATTIVABILI ATTRAVERSO LA MISURA 4.2 “INTERVENTI DI COMPLETAMENTO E MIGLIORAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE DI SUPPORTO E QUALIFICAZIONE DEI BACINI LOGISTICI DEI SISTEMI PRODUTTIVI LOCALI”	1332
5.8	AZIONI ATTIVABILI ATTRAVERSO LA MISURA 4.20 “AZIONI PER LE RISORSE UMANE (FSE)”	1334
5.9	AZIONI ATTIVABILI ATTRAVERSO LA MISURA 6.1 “ADEGUAMENTO E MIGLIORAMENTO DELLE RETI DI TRASPORTO”	1341
5.10	AZIONI ATTIVABILI ATTRAVERSO LA MISURA 6.2 “SOCIETÀ DELL’INFORMAZIONE”	1343
5.11	AZIONI ATTIVABILI ATTRAVERSO LA MISURA 6.4 “RISORSE UMANE E SOCIETÀ DELL’INFORMAZIONE”	1353
5.12	SINTESI DELLE MISURE ATTIVATE DAGLI INTERVENTI PROPOSTI.....	1359
6	INTEGRAZIONE DELLE AZIONI E DEGLI INTERVENTI PROPOSTI.....	1363
6.1	INTEGRAZIONE TERRITORIALE	1363
6.2	INTEGRAZIONE ECONOMICA	1364
6.3	INTEGRAZIONE SOCIALE.....	1365
7	PIANO FINANZIARIO	1366
8	RELAZIONE DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	1368
8.1	COERENZA DELLA STRATEGIA CON LE PRIORITÀ AMBIENTALI	1368
8.2	VALUTAZIONE DEI POTENZIALI IMPATTI DEGLI INTERVENTI SULL’AMBIENTE E LE RISORSE NATURALI	1370
8.2.1	<i>Analisi di sostenibilità degli interventi infrastrutturali.....</i>	<i>1370</i>
8.2.2	<i>Analisi di sostenibilità degli incentivi alle imprese.....</i>	<i>1374</i>
9	CRITERI E MODALITÀ PER LA SELEZIONE DEI PROGETTI.....	1376
10	CRONOGRAMMA DELL’ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA.....	1377
10.1	CRONOGRAMMA PER INTERVENTI.....	1377
11	DEFINIZIONE DELLA SCELTA ORGANIZZATIVA- GESTIONALE.....	1380
12	VALUTAZIONE EX-ANTE.....	1396

12.1	ANALISI DEI PUNTI DI FORZA, DEI PUNTI DI DEBOLEZZA E DEL POTENZIALE DEL SISTEMA SOCIO-ECONOMICO-TERRITORIALE DELL'AREA PIT	1396
12.2	VALUTAZIONE DELLE MOTIVAZIONI E DELLA COERENZA D'INSIEME DELLA STRATEGIA 337	
12.3	INTERAZIONI E CONGRUENZA DEGLI INTERVENTI CON I PIANI ED I PROGRAMMI CHE INTERESSANO L'AREA DI INTERVENTO	1397
12.4	VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI SOCIO-ECONOMICI PREVEDIBILI	1401

NOTE**Modifiche rispetto alla precedente versione**

Con riferimento al documento PIT n. 3 “Area Metropolitana di Bari” inviato alla Regione Puglia il 21/10/2003 con nota Prot. n. 129.697 ed alle osservazioni fornite dal Nucleo di Valutazione degli Investimenti Pubblici durante la riunione del 04 novembre u.s., sono state apportate le ulteriori e definitive modifiche al documento.

Gruppo di lavoro

Il gruppo di lavoro che ha partecipato alla stesura del documento è composto da:

dott Egidio Pani – Assessore ai Rapporti con la Regione e alle Politiche Comunitarie del Comune di Bari – Coordinatore del Comitato per l’Accordo del PIT n.3.

dott Michelangelo Liuni - Staff del Sindaco del Comune di Bari

dott.ssa Nicoletta Colonna –Staff del Sindaco del Comune di Bari

avv. Carlo L’Arab - Staff del Sindaco del Comune di Bari

ing Enrico Piccone – Consulente per le infrastrutture del Comune di Bari

dott. Vitangelo Radogna – Assessore al Bilancio, Finanze, Programmazione e Politiche Comunitarie della Provincia di Bari
avv Franco Borgia – Consulente della Provincia di Bari

dott. Nico Del Re – Vice Sindaco del Comune di Mola di Bari

In allegato al documento sono presenti:

- lo stralcio planimetrico relativo agli interventi riguardanti la soppressione del passaggio a livello al km 4 + 116 di Bari – Mungivacca e la piattaforma logistica di III livello di Bari – Triggiano;
- la bozza di convenzione tra il Comune di Bari e le Ferrovie del Sud Est.

1 PREMESSA

I Progetti Integrati Territoriali (PIT) costituiscono lo strumento per il conseguimento, in una definita porzione di territorio che presenta problemi e potenzialità omogenei, di un comune obiettivo specifico attraverso la realizzazione di una pluralità di interventi finanziabili nell'ambito delle diverse misure contenute nei POR e con risorse provenienti da vari fondi comunitari. I PIT rappresentano, pertanto, uno strumento importante per la valorizzazione delle vocazioni economiche e sociali dei Comuni.

In tale linea il Complemento di programmazione approvato dalla Giunta Regionale nel dicembre 2000, ha individuato i Programmi Integrati Territoriali nei distretti industriali (d.i.) e nei sistemi produttivi locali (s.p.l.), come definiti da specifici studi condotti nell'ambito del POP 94-99. Riferimento territoriale del PIT n. 3 è il Sistema Produttivo di Bari (come dallo studio realizzato dall'IPRES nel luglio '99 "Distretti industriali e sistemi produttivi locali") che comprende i seguenti comuni: Adelfia, Bari, Binetto, Bitetto, Bitritto, Capurso, Casamassima, Cellamare, Modugno, Palo del Colle, Sannicandro di Bari, Triggiano, Valenzano. I Comuni di Mola di Bari, Noicattaro e Rutigliano - non ricompresi in alcun PIT regionale - hanno avanzato richiesta di far parte del PIT n. 3. Tale istanza è stata accolta in considerazione della forte integrazione territoriale di detti Comuni con gli altri Comuni che concorrono a definire la Città Metropolitana. I Comuni di Grumo e Toritto invece hanno ritenuto di far parte della progettualità del PIT del "Distretto Murgiano".

La Regione ha ritenuto che i processi associativi tra i Comuni ampiamente disciplinati dalle norme del Testo Unico degli Enti Locali (art. 30-34 Dlgs 267/2000) dovessero costituire il punto centrale della programmazione dell'intervento, ciò anche in linea con quanto affermato dall'Unione Europea, che, secondo il principio di sussidiarietà, privilegia gli enti locali più vicini alla comunità territoriale escludendo qualsiasi forma di intermediazione tra la fonte di finanziamento (UE) e i beneficiari dello stesso (popolazione del territorio interessato).

Il Programma Operativo Regionale assegna come obiettivo generale del PIT n. 3 il *consolidamento del polo di reti e nodi di servizi presente nell'area metropolitana sia rispetto alle infrastrutture di logistica e di trasporto, sia rispetto ai servizi innovativi di rete basati sull'offerta*

di prestazioni della Società della Conoscenza.

Nella logica dell'integrazione nell'ambito di comunità capaci di organizzare in rete le proprie risorse, i Sindaci dei Comuni di Adelfia, Bari, Bitritto, Binetto, Bitetto, Capurso, Casamassima, Cellamare, Modugno, Mola, Noicattaro, Palo del Colle, Rutigliano, Sannicandro, Triggiano, Valenzano, hanno approvato un "programma di proposta" per la definizione dell'Accordo di Programma con la Regione Puglia che si è venuto successivamente precisando definendo in confronto con la Amministrazione Provinciale di Bari e con il partenariato.

Ciò in una prospettiva che va al di là degli stessi Programmi comunitari ma rivolti ad integrare interventi a scala territoriale circoscritta in grado di elevare le capacità di impatto delle risorse allocate.

L'elaborazione del presente "Documento definitivo di proposta" vede la partecipazione della Amministrazione Provinciale di Bari che, oltre a svolgere un ruolo di raccordo rispetto agli altri PIT individuati nell'ambito del territorio provinciale, concorre, in raccordo con i Comuni dell'area, alle scelte strategiche specifiche nell'ambito del Comitato, con particolare riguardo alle aree della formazione professionale e delle politiche attive del lavoro.

Per dare attuazione all'"idea forza" assegnata dal POR come obiettivo generale del PIT n. 3 e cioè "il consolidamento del polo di reti e nodi di servizi presente nell'area metropolitana sia rispetto alle infrastrutture di logistica e di trasporto, sia rispetto ai servizi innovativi di rete basati sull'offerta di prestazioni della Società della Conoscenza", il piano definito nel contesto del PIT n. 3 si focalizza su tre macro aree di intervento, come individuate nell'idea forza:

- **Interventi per il miglioramento dei sistemi di vita urbana**, con la previsione della realizzazione di nodi di scambio ferro/gomma per agevolare la mobilità metropolitana; con azioni dirette alla sicurezza ed al miglioramento della qualità della vita sul territorio; con iniziative per incrementare l'efficacia di intervento di programmazione e gestione della Pubblica Amministrazione.

- **Consolidamento di un polo di servizi al sistema produttivo**, con la previsione del completamento delle aree PIP onde renderle pienamente funzionali e la realizzazione di piattaforme di secondo livello ove utilizzabili dalle filiere produttive esistenti sul territorio; con l'organizzazione di centri servizi a supporto dell'organizzazione delle imprese; con azioni per la formazione a svolgersi nell'ambito delle iniziative

individuare; con interventi per la riqualificazione della forza lavoro, emersione del lavoro, inserimento nei processi di lavoro di giovani disagiati, etc.

- **Interventi basati sull'offerta di prestazioni della Società della conoscenza** con la previsione di un processo conoscitivo ed informativo delle identità territoriali dei sistemi urbani, aree economiche e loro specificità produttive, emergenze culturali, caratterizzazioni turistiche, etc.; con il consolidamento delle reti innovative di informatizzazione della Pubblica Amministrazione.

Gli interventi conseguenti non sono tra loro scollegati, ma costituiscono componenti organiche di un'unica strategia di supporto allo sviluppo del sistema metropolitano.

E' evidente, d'altronde, che, proprio in considerazione del carattere fortemente integrato del PIT, le sue linee strategiche si riallacciano a delle strategie più generali perseguite a livello di area.

In considerazione degli attuali scenari fortemente competitivi, l'efficacia dell'intervento delle amministrazioni è condizionata dal livello sistemico che le amministrazioni stesse riescono ad introdurre nella propria azione, dove questo, a sua volta, dipende da:

- livello di conoscenza del proprio territorio
- capacità di programmazione, dove questa deve divenire sempre più quantitativa, multisettoriale e rispettosa dei principi della sostenibilità
- livello di concertazione tra differenti amministrazioni di territori adiacenti, laddove ad una logica di campanilismo e di competizione locale, deve subentrare una logica di cooperazione e di componenti interne alla stessa.

Dopo un ampio confronto i diversi Organi istituzionali dei Comuni hanno approvato il documento con gli atti deliberativi di cui alla seguente tabella

Enti locali aderenti al PIT n.3	
Comune /Provincia	Estremi delibera
Provincia di	
Bari	D.G.P.
Adelfia	D.G.M. n. 79 del 19.09.01 e D.C.C. n. 14 del 07.04.2003
Bari	D.G.M. n.956 del 13.09.2001, D.G.M. N. 1123 del 18.10.2001, D.G.M. n. 43 del 24.01.02 e D.C.C. n. 219 del 05.12.2003
Binetto	D.G.M.n.19 del 12.03.02
Bitetto	D.G.M. n. 201 del 26.09.01
Bitritto	D.G.M n. 4 del 22.01.02, D.C.C.n 4 del 22.01.02 e D.C.C. n.59 del 27.10.2003
Capurso	D.G.M n. 4 del 11.06.02 e D.C.C. n.23 del 29.05.2003
Casamassima	D.G.M. n. 60 del 30.05.02 e D.C.C. n. 13 del 25.07.2003
Cellamare	D.G.M. n. 108 del 13.08.01 e D.C.C. n 3 del 12.03.02
Modugno	D.G.M. n. 102 del 28.09.01 D.G.M. n.28 del 24.01.02
Mola	D.G.M. n. 235 del 27.09.01
Noicattaro	D.G.M.n. 52 del 22.03.02 e D.C.C. n.36 del 07.11.2003
Palo del Colle	D.G.M. n.133 del 3.12.01 e D.G.M. n.17 del 27.06.02
Rutigliano	D.G.M. n. 162 del 27.09.01
Sannicandro	D.G.M. n 140 del 10.10.01 e D.C.C. n.43 del 24.07.2003
Triggiano	D.G.M. n. 201 del 27.09.01 e D.C.C. n.44 del 27.11.03
Valenzano	D.G.M. n. 103 del 08.10.01 e D.C.C. n.29 del 15.07.2003

2 IDENTIFICAZIONE DEL CONTESTO TERRITORIALE DEL PIT

2.1 ANDAMENTO DEMOGRAFICO E DEL MERCATO DEL LAVORO

2.1.1 Principali fenomeni demografici

Il Progetto Integrato Territoriale n. 3 comprende sedici comuni che occupano, nel complesso, una superficie di 66.076 ettari, suddivisi come indicato nella Tab. 1

Tab. 1 – Superficie territoriale dei Comuni del PIT al 31 dicembre 2002

COMUNI	Superficie (ha)
Adelfia	2.973
Bari	11.620
Binetto	1.762
Bitetto	3.357
Bitritto	1.765
Capurso	1.488
Casamassima	7.741
Cellamare	583
Modugno	3.190
Mola di Bari	5.076
Noicattaro	4.116
Palo del Colle	7.906
Rutigliano	5.320
Sannicandro di Bari	5.600
Triggiano	2.000
Valenzano	1.579
Totale Comuni PIT	66.076
<i>Regione Puglia</i>	<i>1.936.220</i>

Fonte: elaborazioni su dati IPRES – Puglia in cifre 2002

La maggior parte dei comuni è collocata all'interno della fascia pianeggiante in cui è situato lo stesso capoluogo regionale; ad eccezione di Bari, Casamassima e Palo, connotati da una maggiore dimensione territoriale, la superficie media si colloca al di sotto dei seimila ettari.

Una vista del posizionamento dell'area PIT n. 3 nell'ambito del contesto provinciale è riportata in figura.



Il totale della popolazione residente ammonta a poco meno di 600 mila unità, pari al 14,3% del totale della popolazione pugliese (tab.2), con una presenza femminile che risulta nella maggior parte dei comuni lievemente al di sotto di quella regionale.

Tab.2 – Popolazione residente per sesso al 31 dicembre 2000

COMUNI	Popolazione residente	Popolazione femminile	
	Totale	Valori assoluti	%
Adelfia	16.776	8.493	50,6
Bari	332.143	171.482	51,6
Binetto	1.954	983	50,3
Bitetto	10.083	5.073	50,3
Bitritto	9.893	4.894	49,5
Capurso	14.624	7.398	50,6
Casamassima	16.801	8.503	50,6
Cellamare	4.752	2.370	49,9
Modugno	36.276	18.334	50,5
Mola di Bari	26.623	13.474	50,7
Noicattaro	23.908	11.925	49,9
Palo del Colle	20.742	10.561	50,9
Rutigliano	17.598	8.833	50,2
Sannicandro di Bari	9.406	4.647	49,7
Triggiano	26.115	13.275	50,8
Valenzano	17.507	8.823	50,4
Totale Comuni PIT	585.196	299.068	51,1
<i>Regione Puglia</i>	<i>4.086.608</i>	<i>2.096.715</i>	<i>51,3</i>

Fonte: elaborazioni su dati IPRES – Puglia in cifre 2001

Nel periodo tra il 1998 ed il 2000 l'area suindicata evidenzia un andamento demografico positivo con una variazione netta della popolazione di oltre due mila unità, pari allo 0,35% della popolazione del PIT. Tale dato si mantiene in linea con quello della provincia (+0,3%), e risulta superiore a quello della regione, che evidenzia nello stesso periodo una sostanziale stabilità.

Un dato particolarmente indicativo a conferma del particolare dinamismo dell'area anche dal punto di vista della popolazione, riguarda la densità demografica che risulta decisamente superiore alla media regionale in tutti i comuni esaminati, con le sole eccezioni di Binetto e Sannicandro (Tab. 3).

Nel complesso la densità abitativa risulta ben superiore ai valori medi della regione, confermando l'elevato grado di popolamento che l'area intorno al capoluogo registra anche a seguito delle numerose attività economiche e sociali presenti sia nel centro cittadino sia in quelli dislocati sull'intero territorio circostante. In particolare risalta l'elevata densità di alcuni comuni maggiormente vicini al capoluogo che risultano interessati da profondi processi di inurbamento connessi al graduale e massiccio trasferimento dalla città di Bari di numerose famiglie e residenti (quali Capurso, Modugno, Triggiano e Valenzano).

Tab.3 – Densità demografica al 31 dicembre 2000

COMUNI	Densità demog. (ab/Kmq)
Adelfia	564,3
Bari	2.858,4
Binetto	110,9
Bitetto	300,4
Bitritto	560,5
Capurso	982,8
Casamassima	217,0
Cellamare	815,1
Modugno	1.137,2
Mola di Bari	524,5
Noicattaro	580,9
Palo del Colle	262,4
Rutigliano	330,8
Sannicandro di Bari	168,0
Triggiano	1.305,8
Valenzano	1.108,7
<i>Totale Comuni PIT</i>	885,6

<i>Regione Puglia</i>	<i>211,0</i>
-----------------------	--------------

Fonte: elaborazioni su dati IPRES – Puglia in cifre 2001

2.1.2 Mercato locale del lavoro

Per quanto concerne la situazione del mercato locale del lavoro, il comprensorio PIT evidenzia un livello complessivo di occupazione decisamente superiore alla media regionale (Tab.4). Nel complesso risultano presenti 41 occupati ogni 100 abitanti, rispetto ai quasi 33 occupati ogni 100 abitanti della media regionale.

Tale dato risulta tuttavia influenzato dalla particolare condizione occupazionale di alcuni dei comuni presenti nel comprensorio. L'analisi per singolo comune mette infatti in evidenza una situazione di disomogeneità territoriale in tema di occupazione.

Ai livelli di occupazione particolarmente elevati rispetto alla stessa media dell'area PIT presenti nei comuni di Bari e Modugno, si contrappone infatti:

- un'area formata da quattro comuni, Capurso, Casamassima, Rutigliano e Triggiano, compresa intorno ai valori medi regionali;
- gli altri dieci comuni del comprensorio che registrano livelli di occupazione decisamente inferiori, con punte particolarmente ridotte nei comuni di Cellamare, Bitetto, Adelfia, Binetto, Mola, Sannicandro di Bari e Valenzano.

Tale situazione conferma il rilievo che la questione occupazionale registra a livello territoriale, con una forte disomogeneità territoriale tra alcune aree tradizionalmente a maggiore specializzazione produttiva e quindi a più forte offerta di lavoro ed altri Comuni, collocati in gran parte nella fascia più interna del comprensorio, che registrano livelli particolarmente limitati di occupazione.

Tab.4 – Occupati presenti per singolo comune. Anno 2001

COMUNI	Popolazione	Occupati (migliaia)	Occupati per 100 abitanti
Adelfia	16.776	2,95	17,6

Bari	332.143	174,09	52,4
Binetto	1.954	0,34	17,4
Bitetto	10.083	1,84	18,2
Bitritto	9.893	2,32	23,5
Capurso	14.624	4,61	31,5
Casamassima	16.801	6,87	40,9
Cellamare	4.752	0,69	14,5
Modugno	36.276	17,27	47,6
Mola di Bari	26.623	4,39	16,5
Noicattaro	23.908	5,73	24,0
Palo del Colle	20.742	3,87	18,7
Rutigliano	17.598	4,71	26,8
Sannicandro di Bari	9.406	1,69	18,0
Triggiano	26.115	7,01	26,8
Valenzano	17.507	3,11	17,8
Totale Comuni PIT	585.196	241,49	41,3
<i>Regione Puglia</i>	<i>4.086.608</i>	<i>1.342,50</i>	<i>32,8</i>

Fonte: Osservatorio Regionale Banche-Imprese di Economia e Finanza, Il Sistema Puglia - Rapporto annuale 2002

2.2 L'ANDAMENTO ECONOMICO

Alcuni fenomeni economici di seguito presi in considerazione evidenziano la presenza di valori medi dell'area PIT particolarmente elevati rispetto al resto della regione. Tali valori nascondono in alcuni casi una disarticolazione dello sviluppo a livello territoriale che tende a differenziare una fascia di comuni con livelli più elevati di sviluppo – in genere quella che comprende il capoluogo regionale ed alcuni comuni localizzati nelle immediate vicinanze – ed una fascia di territori, generalmente più interni e di piccole dimensioni, connotati da livelli di crescita più ridotti.

2.2.1 Andamento del PIL

In primo luogo, l'analisi del valore aggiunto prodotto mette in luce un simile andamento (Tab. 6). Se, infatti, nel complesso il comprensorio PIT produce il 19,1% del totale del valore aggiunto regionale, a conferma del rilievo che l'economia dell'area del capoluogo riveste nell'intera regione, solo la città di Bari produce circa i tre quarti del reddito complessivo dell'area PIT.

Il particolare dinamismo che caratterizza l'area nel suo insieme è ulteriormente confermato dall'andamento del valore aggiunto procapite che evidenzia un valore complessivo dell'area PIT particolarmente elevato, vicino ai 32 milioni di vecchie lire. Anche in questo caso va tuttavia evidenziato il peso preponderante dell'economia del capoluogo e la presenza di elevate situazioni di differenziazione: 12 comuni presentano infatti livelli di valore aggiunto procapite inferiori alla stessa media regionale, con alcuni di questi che registrano meno di 12 milioni di vecchie lire per ciascun abitante (Adelfia, Binetto, Bitetto, Cellamare, Mola di Bari e Sannicandro di Bari).

Tab. 6 – Valore aggiunto prodotto e per abitante. Anno 2001

COMUNI	Valore aggiunto totale (miliardi di lire)	Valore aggiunto per abitante (milioni di lire)
Adelfia	186,1	11,1
Bari	14.379,2	43,3
Binetto	21,4	10,9
Bitetto	114,3	11,3
Bitritto	162,3	16,4
Capurso	356,5	24,4
Casamassima	447,0	26,6
Cellamare	44,2	9,3
Modugno	1.234,3	34,0
Mola di Bari	285,8	10,7
Noicattaro	473,2	19,8
Palo del Colle	248,4	12,0

Rutigliano	332,3	18,9
Sannicandro di Bari	108,5	11,5
Triggiano	505,0	19,3
Valenzano	218,0	12,5
Totale Comuni PIT	19.116,5	32,7
<i>Provincia Bari</i>	<i>41.414,0</i>	<i>26,2</i>
<i>Regione Puglia</i>	<i>99.720,0</i>	<i>24,4</i>

Fonte: elaborazioni su dati Osservatorio Regionale Banche-Imprese di Economia e Finanza, Il Sistema Puglia – Rapporto annuale 2002

2.2.2 Tenore di vita della popolazione

Per rappresentare il divario del tenore di vita della popolazione, la tabella 5 mette a confronto la distribuzione della ricchezza all'interno dell'area, quale rappresentata dalla consistenza dei depositi per abitante presso gli sportelli locali del sistema creditizio, con i consumi (con riferimento ai consumi di energia elettrica)

Tab. 5 – Tenore di vita della popolazione (al dicembre 2000)

	Consistenza dei depositi bancari per abitante (in migliaia di Lit).	Consumi medi di energia elettrica per usi domestici (kwh / abitante)
AAelfia	5.423	2.114
Bari	19.756	2.546
Binetto		2.171
Bitetto	9.057	2.085
Bitritto	5.299	2.169
Capurso	4.045	2.280

Adelfia	20,9	40,2	125,0	186,1	11,2	21,6	67,2
Bari	124,6	1.551,5	12.703,1	14.379,2	0,9	10,8	88,3
Binetto	1,3	4,6	15,5	21,4	6,1	21,5	72,4
Bitetto	12,1	35,8	66,5	114,4	10,6	31,3	58,1
Bitritto	6,1	16,6	139,6	162,3	3,8	10,2	86,0
Capurso	13,4	84,3	258,8	356,5	3,8	23,6	72,6
Casamassima	17,8	41,5	387,7	447,0	4,0	9,3	86,7
Cellamare	1,8	9,7	32,7	44,2	4,1	21,9	74,0
Modugno	9,4	548,8	676,2	1.234,4	0,8	44,5	54,8
Mola di Bari	43,5	48,5	193,9	285,9	15,2	17,0	67,8
Noicattaro	66,5	80,0	326,7	473,2	14,1	16,9	69,0
Palo del Colle	12,2	70,8	165,4	248,4	4,9	28,5	66,6
Rutigliano	68,6	72,8	190,9	332,3	20,6	21,9	57,4
Sannicandro di Bari	17,4	17,6	73,5	108,5	16,0	16,2	67,7
Triggiano	11,7	67,8	425,5	505,0	2,3	13,4	84,3
Valenzano	4,2	34,1	179,8	218,1	1,9	15,6	82,4
Totale Comuni PIT	431,5	2.724,6	15.960,8	19.116,9	2,3	14,3	83,5
<i>Regione Puglia</i>	<i>6.368,0</i>	<i>20.957,0</i>	<i>72.396,0</i>	<i>99.721,0</i>	<i>6,4</i>	<i>21,0</i>	<i>72,6</i>

Fonte: elaborazioni su dati Osservatorio Regionale Banche-Imprese di Economia e Finanza, Il sistema Puglia – Rapporto annuale 2002

Il primo aspetto riguarda la composizione delle diverse attività economiche del comprensorio che in qualche modo contribuisce a meglio evidenziare le singole vocazioni territoriali.

Nel complesso l'area PIT conferma l'elevato livello di specializzazione nelle attività terziarie, che contribuiscono per circa l'85% alla formazione del reddito complessivo (a fronte del 73% circa nel resto della regione).

Se si considera al riguardo la tendenza alla contrazione del contributo alla formazione del reddito prodotto dalle attività terziarie da parte dei servizi non destinabili alla vendita (pubblica amministrazione), pari negli ultimi anni a circa il 25% del reddito terziario, si può stimare in circa 16 mila miliardi di lire la quota di reddito prodotta dai servizi nell'area del PIT.

Punte ancora più elevate di specializzazione terziaria si registrano nei comuni di Bari, Bitritto, Casamassima, Triggiano e Valenzano, connotate dalla diffusa presenza di terziario sia di tipo distributivo, sia connesso ad attività di ricerca e di servizi avanzati.

In termini assoluti è l'area del capoluogo regionale ad evidenziare i livelli più elevati di specializzazione, contribuendo da sola al 77% del reddito proveniente dai servizi prodotto nell'intera area PIT. E ciò per una consolidata, "storica" capacità di essere naturale luogo di aggregazione dei movimenti economici, sociali, culturali dei Comuni vicini che ne costituiscono il nerbo, ma anche di richiamo per comunità delle Regioni vicine (Calabria, Basilicata, Molise in specie).

La forte caratterizzazione dell'area verso le attività terziarie contribuisce a ridurre il peso complessivo sia dell'agricoltura (pari al 2,2% del reddito totale a fronte del 6,4% regionale), sia dell'industria (14,2%, a fronte del 21 nella regione Puglia).

L'analisi delle altre attività economiche conferma l'elevata vocazione agricola di alcuni comuni quali Mola, Noicattaro e Rutigliano, che forniscono un contributo significativo alla formazione del reddito agricolo (41% del totale del reddito agricolo dell'area PIT).

Sul fronte industriale i dati disponibili confermano l'elevata concentrazione delle attività nei comuni di Bari e Modugno che da sole contribuiscono per il 77% alla formazione del reddito industriale complessivo dell'area PIT. Più in generale lo sviluppo industriale dell'area appare fornire un contributo rilevante allo sviluppo dell'industria pugliese sia nell'ambito provinciale (dove rappresenta il 30% del totale del reddito del settore), sia in quello della regione nel suo insieme (pari al 13% del reddito industriale regionale).

() 1 - Innovazione tecnologica di processo**

2 - Sostituzione impianti

3 - Ampliamento capacita'

produttiva

4 - Ampliamento gamma produttiva

5 - Ampliamento rete commerciale

6 - Hardware e software

7 - Cataloghi, vendite telematiche

8 - Servizi ICT, reti e

nodi

9 - Altro

Relativamente, invece, all'artigianato di produzione, si riscontrano i seguenti valori

	Aziende Inv (%)	Destinazione investimenti								
		1 ⁽²⁾	2 ⁽²⁾	3 ⁽²⁾	4 ⁽²⁾	5 ⁽²⁾	6 ⁽²⁾	7 ⁽²⁾	8 ⁽²⁾	9 ⁽²⁾
TOTALE PUGLIA	21	27	60	28	1	0	1	0	0	9
Bari	16	37	69	28	0	0	0	0	0	0

Va, comunque, osservato che contrariamente agli andamenti a livello regionale, la maggior parte degli investimenti industriali nella provincia di Bari sono dichiarati connessi a processi di innovazione dei processi produttivi piuttosto che di sostituzione e ammodernamento degli impianti.

Nel settore dell'artigianato produttivo, i dati confermano una prevedibile maggiore attenzione ai problemi di sostituzione impianti piuttosto che di innovazione.

Riguardo, infine, l'artigianato di servizi, che raggruppa, quindi, imprese di riparazione, di trasporto, di servizi alle imprese e di servizi alle persone si ha

	Aziende inv. (%)	Destinazione investimenti ⁽¹⁾								
		1 ⁽²⁾	2 ⁽²⁾	3 ⁽²⁾	4 ⁽²⁾	5 ⁽²⁾	6 ⁽²⁾	7 ⁽²⁾	8 ⁽²⁾	9 ⁽²⁾
TOTALE PUGLIA	22	18	59	22	7	2	9	0	2	14
Bari	23	12	54	13	0	0	12	0	4	17

(2) 1 - Innovazione tecnologica delle procedure***2 - Sostituzione attrezzature/automezzi etc.******3 - Ampliamento della attività'******4 - Ampliamento e/o diversificazione della gamma dei servizi******5 - Ampliamento rete commerciale******6 - Hardware e software per la gestione delle attività******7 - Cataloghi e vendite telematiche******8 - Servizi ICT, reti, nodi******9 - Altro***

dati che, comunque, confrontati con gli analoghi dati relativi al 2001, mostrano un calo degli investimenti a parte delle imprese del settore.

Ai fini di svolgere una analisi su scala comunale degli investimenti produttivi, si riportano di seguito informazioni relative all'andamento dei finanziamenti concessi attraverso il Patto Territoriale dell'Area Metropolitana di Bari.

	Imm. Agevol. (Ml)	Agevol. Richiesta (Ml)	Occup.
Adelfia	1.823	1.780	12
Bari	30.844	14.903	147
Bitetto	857	372	8
Bitritto	13.962	8.165	137
Casamassima	861	365	6
Modugno	34.354	14.942	270
Sannicandro	5.450	3.026	80
Totale	88.151	43.553	660
Agroindustria	4.898	2.269	6
Manifatturiero	72.487	35.310	507
Servizi	7.999	4.024	146
Turismo	2.767	1.950	1
Totale	88.151	43.553	660

2.2.5 Andamenti dell' import - export

Con riferimento al settore manifatturiero, si riportano di seguito i principali parametri caratterizzanti

Propensione all'esportazione e quota di fatturato esportato rispetto fatturato totale

	Propensione (***)		% Fatt. export su Fatt. tot	
	2001	1° Sem. 2002	2001	1° Sem. 2002
TOTALE PUGLIA	30	30	33	33
- Bari	36	38	34	32

Variatione portafoglio ordini estero

	Consuntivo: 2001 / 2000 (*)				
	+	-	=	S (**)	%
TOTALE PUGLIA	35	16	48	19	2
- Bari	35	16	50	19	0

La tabella evidenzia per la provincia di Bari una sostanziale stabilità della quota degli ordini provenienti dall'estero

	Posiz. Concorrenz.: 2001 / 2000 (*)

	+	-	=	S (**)
Regione Puglia	21	16	58	5
Bari	25	15	57	10

Relativamente, invece, all'artigianato produttivo, si hanno i seguenti andamenti

Esportazioni 2001 e quota di fatturato esportato rispetto fatturato totale

	Esportazioni 2001 (***)		% Fatt. export su Fatt. tot	
	1° sem.	2° sem.	1° sem.	2° sem.
TOTALE PUGLIA	3	2	11	15
Bari	4	3	12	15

che si riflette in una sostanziale riduzione del livello di competitività, come evidenziato dalla tabella seguente

	Posiz. Concorrenz.: 2001 / 2000 (*)			
	+	-	=	S (**)
Regione Puglia	15	33	50	-18
Prov Bari	17	39	41	-22

2.2.6 Allargamento della base produttiva

Il tasso di natalità / mortalità delle imprese non agricole registrate alla CCIAA denota, per la Provincia di Bari, una situazione di forte vivacità, con un saldo positivo di 3,18 %, significativamente superiore alla media nazionale (2,58 %), per quanto inferiore alla media regionale (3,37 %). Con riferimento ai dati di movimentazione anagrafica presso la CCIAA di Bari si ha il seguente prospetto analitico per settore

Sezione di attività economica	% su registrate al 31/12/2000		
	iscritte	cessate	saldo
Pesca	5,94	5,48	0,46
Estrazione di minerali	0	2,73	- 2,73
Attività manifatturiere	4,81	4,51	0,30
Prod. e distrib. Energia elett., acqua e gas	1,59	4,76	- 3,17
Costruzioni	5,51	5,25	0,26
Comm. Ingr. E dett.; rip. Beni pers. E per la casa	5,96	5,55	0,41
Alberghi e ristoro.	5,92	5,34	0,57
Trasporti, magazz. E comunic.	1,26	4,17	- 2,90
Intermediaz. Monetaria e finanz.	13,44	7,01	6,43
Attiv. Immob., nol. Inform., ric., altre attività	9,00	6,20	2,80
Istruzione	7,51	3,87	3,63
Sanità e altri servizi sociali	2,31	2,52	- 0,21
Altri servizi pubblici, sociali e personali	5,77	4,77	1,00
Non classificate	37,16	3,81	33,34
Totale	8,31	5,13	3,18

Fonte: InfoCamere –Movimprese

con una evidenza di crescita di aziende impegnate nel settore dei servizi e del terziario.

2.2.7 Dotazione infrastrutturale

La dotazione di infrastrutture e di servizi pubblici su cui una comunità di produttori può contare rappresenta una componente strategica per migliorare la produttività e la competitività: connessione alle grandi reti infrastrutturali ; servizi pubblici di qualità; sistema formativo e della ricerca , rappresentano elementi chiave per il sistema delle imprese.

Una analisi della dotazione fisica di infrastrutture (dedotta da “Le infrastrutture e lo sviluppo del Mezzogiorno”, Quaderni SVIMEZ n. 12, Febbraio 2002) posiziona la provincia di Bari al 45° posto in Italia, con un indice di 94,1, detta 100 la media nazionale. Tale indice, costruito con esclusione dei porti, va confrontato con un valor medio a livello regionale di 79,1 dove tale valore risulta costituito, a sua volta, da:

- rete stradale	79,4
- rete ferroviaria	110,1
- aeroporti	43,6
- impianti e reti energetico/ambient.	80,0
- reti per la telefonia e telematica	68,2
- reti bancarie e di servizi	64,0
- strutture culturali	48,7
- strutture per l'istruzione	97,1
- strutture sanitarie	107,2

Quanto detto sostanzia il diverso piazzamento della provincia di Bari nelle differenti classifiche, laddove accanto al 45° posto nella graduatoria generale, Bari si piazza al 19° posto per le infrastrutture sociali ed al 67° posto per le infrastrutture economiche di base.

2.3 LA SITUAZIONE AMBIENTALE

2.3.1 Matrice del contesto territoriale

MATRICE DEL CONTESTO TERRITORIALE									
PIT n. 3	Componenti ambientali								
	ARIA								
	Superamenti annuali limiti ozono (2 staz.)	Superamenti annuali limiti SO ₂ (3 staz.)	Superamenti annuali limiti NO ₂ (4 staz.)	Superamenti annuali limiti PTS (5 staz.)	Superamenti annuali limiti CO (3 staz.)	Superamenti annuali limiti Benzene (4 staz.)	Superamenti annuali limiti Pb (4 staz.)	Superamenti annuali obiettivi qualità IPA (2 staz.)	Numero impianti settori energ., sider., chimico
Adelfia									
Bari	S.Nicola 12 King 6	0	S.Nicola 2 Japigia 18 King 23	S.Nicola 1 Japigia 1 Savoia 1 Cavour 1	0	Savoia	0	0	
Binetto									
Bitetto									
Bitritto									
Capurso									
Casamassima									
Cellamare									
Grumo Appula									
Modugno									
Palo del Colle									
Sannicandro di Bari									
Toritto									
Triggiano									
Valenzano									
Totale									77 impianti
Valore indicatore	100 %	0	75 %	80 %	0	25 %	0	0	11,48

Soglie di criticità	20 %	20 %	20 %	20 %	20 %	20 %	20 %	20 %	20 %	A: > 20 M: 10-20 B: < 10
Grado di criticità	ALTA	BASSA	ALTA	ALTA	BASSA	ALTA	BASSA	BASSA	MEDIA	A

MATRICE DEL CONTESTO TERRITORIALE (cont)				
PIT n. 3	Alcuni dati statistici	Componenti ambientali		
		ACQUA		
	Superficie Territoriale (ettari)	Estensione reti fognarie	Tipologia impianti depurazione	Irregolarità distribuz. acqua
Adelfia	2.973		OX	
Bari	11.620		OX, terziario	Con restrizioni
Binetto	1.762			
Bitetto	3.357			
Bitritto	1.765			
Capurso	1.488		OX	
Casamassima	7.741		Primario	
Cellamare	583			
Grumo Appula	8.060			Con restrizioni
Modugno	3.190			
Palo del Colle	7.906		OX	
Sannicandro di Bari	5.600			
Toritto	7.458		OX	Con restrizioni
Triggiano	2.000			
Valenzano	1.579			

Totale	67.082			
Valore indicatore				
Soglie di criticità			Almeno 1 imp. non conf art 31 DL 152/99	Presenza di restrizioni
Grado di criticità		NULLO	NULLO	MEDIA

PIT n. 3	MATRICE DEL CONTESTO TERRITORIALE (cont)				
	Componenti ambientali				
	SUOLO E SOTTOSUOLO				
	% destin. Uso suolo	Rischio (R4) idrogeologico	Rischio desertificazione		Siti contaminati
Adelfia		NO	Area molto sensibile	4,43	
Bari		NO	Area molto sensibile	17,32	*Compl.Est - Tang.Sud (dep.rifiuti) *Loc.Lama Balice (abbandono di rifiuti) *Pressi Hotel Majesty (scarico abusivo di rifiuti) *Stabilimento ex Fibronit (amianto) *Torrente Valenzano (inerti ed altro) *Lungomare Starita - PV Agip (situaz.inquinam.) *V.le Japigia - Staz.Serv.Q8 (situaz.inquinam.) *STANIC (situaz.inquinam.) *S.Paolo - vic.ospedale (disc.abusiva) *S.Spirito - C.da Salmenzio (abbandono rifiuti) *Zona S.Spirito - Palese (abbandono rifiuti)
Binetto		NO	Area mediamente sensibile	0,00	NO
Bitetto		NO	Area mediamente sensibile	0,00	Loc.Torre di Leo (discarica/fanghi)

Bitritto		NO	Area mediamente sensibile	0,00	NO
Capurso		NO	Area molto sensibile	2,22	Strada Vic.le Vrisceglie (stoccag.rif.pericolosi)
Casamassima		NO	Area da molto a mediamente sensibile	0,00	NO
Cellamare		NO	Area da molto a mediamente sensibile	0,00	NO
Grumo Appula		NO	Area mediamente sensibile	0,00	*Loc.Torre dei Gendarmi (discarica) *Loc.Lama Cantoro (discarica)
Modugno		NO	Area molto sensibile	4,76	*Area autostradale Murge Est-Agip (situaz.inquin.) *c/o stabilimento Bosch (inquinam. del suolo) *Arteria comunale "Procida" (abbandono inerti e tossici)
Palo del Colle		Evento meteorologico	Area da molto a mediamente sensibile	0,00	Loc.Pezza rossa (discarica pericolosi)
Sannicandro di Bari		NO	Area mediamente sensibile	0,00	Loc.Monte (disc.RSU ex art.13)
Toritto		NO	Area mediamente sensibile	0,00	(abbandono di rifiuti)
Triggiano		Piene repentine	Area molto sensibile	2,98	Loc.Lama centopiedi (disc.RSU ex art.13)

Valenzano		Evento meteoclimatico	Area da molto a mediame nte sensibile	0,00	NO
	51774 ha uso agricolo				
Valore indicatore	77 % uso agricolo	20%	aree molto sensibili in % =	31,71	11 in un comune
Soglie criticità	di	Classi di criticità: - alta , (in più del 30% dei Comuni si riscontra il livello di rischio R4) - media (tra il 15 e il 30 % dei Comuni con livello di rischio R4) - bassa (tra il 5 e il 15 % dei Comuni con livello di rischio R4	Vengono classificate a criticità: -alta, le aree molto sensibili del PIT sono > 50% -media le aree molto sensibili del PIT sono comprese tra il 20 e il 50% -bassa, le aree molto sensibili del PIT sono inferiori al 20%	Si individuano le seguenti categorie di criticità: -alta, se in almeno il 50% dei Comuni si riscontrano 1 o più siti inquinati oppure in un solo comune il numero di siti inquinati è >10 -media, se tra il 30 e il 50% dei Comuni si riscontrano 1 o più siti inquinati oppure in un solo comune il numero di siti inquinati è > 5 -bassa, se tra il 10 e il 30% dei Comuni si riscontrano 1 o più siti inquinati	
Grado di criticità	BASSO	MEDIA	MEDIA		ALTA

PIT n. 3	MATRICE DEL CONTESTO TERRITORIALE (cont)							
	Componenti ambientali							
	RIFIUTI							
	Produz. Pro-capite di rifiuti (in kg)	Produz. Rifiuti da imballaggio	Attivazione di A.T.O.	Impianti conferimento rifiuti / imp. Tratt. Rif. spec	RSU smaltiti in discarica	Tot. RSU	Raccolta differenz.	% differ
Adelfia	419,98		si		97,86%	2841,367	60,847	2
Bari	541,86				97,13%	70544,48	2021,99	2,8
Binetto	439,87		si		97,09%	354,46	10,3	2,8
Bitetto	390,97		si		95,72%	1652,32	70,78	4,2
Bitritto	247,99		si		87,30%	1013,26	128,66	12,7
Capurso	473,12				95,44%	2832,43	129,21	4,5
Casamassima	457,05				95,85%	3120,88	129,54	4,1
Cellamare	420,01				88,10%	818,66	97,38	11,8
Grumo Appula	401,64		si		94,76%	2079,301	108,861	5,2
Modugno	526,85				93,50%	7928,26	515,73	6,4
Palo del Colle	408,30		si		90,31%	3545,95	343,46	9,6
Sannicandro di Bari	374,97		si		97,60%	1462,85	35,13	2,3
Toritto	0,00		si				0	
Triggiano	715,74				94,8 %	7776,22	400,5	5,15
Valenzano	438,92		si		97,53%	3139,01	77,57	
Totale PIT	6257,28					109.109	4129,958	3,78
Valore indicatore	417,15				94,5 %		3.78 %	
Soglie di criticità	A: > 400 M: B: < 300				> media regionale		A: < 5 M: 5 – 10 B : > 10	
Grado di criticità	ALTO			BASSO	ALTO		ALTA	

PIT n. 3	MATRICE DEL CONTESTO TERRITORIALE (cont)					
	Componenti ambientali					
	AMBIENTE URBANO				RISCHIO TECNOLOGICO	
	Verde pubblico o pro-capite	Efficienza servizio pubblico trasp	Numero strum pianific a caratt ambientale	Numero abitanti	Stabilimenti a rischio di incidente rilevante	Incidenza (per ogni 100.000 ha di superf.)
Adelfia				16237	NO	
Bari			2	312452	Albergo petroli srl - Deposito di oli minerali (art.6 D.lg. 334/99) Liquidgas spa - Deposito di gas liquefatti (art.8 D.lg. 334/99) Ultragas CM spa - Deposito di gas liquefatti (art.8 D.lg. 334/99) Bravi servizi logistici srl - Deposito di fitofarmaci (art.8 D.lg. 334/99)	
Binetto				1934	NO	
Bitetto				10143	Italesplosivi spa - Produzione e/o deposito di esplosivi (art.6 D.lg. 334/99)	
Bitritto				9806	NO	
Capurso				14368	Agricultural distribution - Deposito di fitofarmaci (art.6 D.lg. 334/99)	
Casamassima				16388	NO	
Cellamare				4678	NO	
Grumo Appula				12425	F.E.A. sas - Produzione e/o deposito di esplosivi (art.8 D.lg. 334/99)	
Modugno				36116	NO	

Palo del Colle				20843	L'Autogas Meridionale spa - Deposito di gas liquefatti (art.6 D.lg. 334/99) Olea spa - Distillazione (art.6 D.lg. 334/99) Caradonna trasporti - Deposito di fitofarmaci (art.8 D.lg. 334/99)	
Sannicandro di Bari				9363	Butangas Spa - Deposito di gas liquefatti (art.8 D.lg. 334/99)	
Toritto				8916	NO	
Triggiano				26075	NO	
Valenzano				17164	NO	
Valore indicat				516908	11 impianti	16
Soglie criticità						> 5
Grado di criticità						ALTA

2.3.2 Matrice delle criticità

ARIA

Voce	Indicatore	Struttura	Fonte dei dati	Criticità	Note
Qualità dell'aria	Postazioni di rilevamento con superamenti annuali del valore limite (98° percentile) per il biossido di zolfo (SO ₂)	Numero e localizzazione delle postazioni di rilevamento in cui si verifica un superamento del valore limite di biossido di zolfo	Pmp BA-BR-FG-LE-TA; Ass Ambiente Comuni BA-BR-FG-LE-TA; Ass. Ambiente Prov. BR-FG-LE-TA; ISIATA-CNR LE	Le zone in cui si verificano superamenti del valore limite di almeno uno dei parametri sono da considerarsi critiche, secondo i seguenti criteri: -alta , quando il superamento del limite di legge viene rilevato in più del 20% delle stazioni di monitoraggio per ciascun indicatore -media , quando il superamento del limite di legge viene rilevato tra il 10 e il 20% delle stazioni di	Il valore limite per la salvaguardia della salute della popolazione è pari a 250 ug/m ³ (98° percentile delle concentrazioni medie di 24 h rilevate nell'arco di un anno, ai sensi del D.P.R. 203/88)
	Postazioni di rilevamento con superamenti annuali del valore limite (98° percentile) per il biossido di azoto (NO ₂)	Numero e localizzazione delle postazioni di rilevamento in cui si verifica un superamento del valore limite di biossido di azoto	Pmp BA-BR-FG-LE-TA; Ass Ambiente Comuni BA-BR-FG-LE-TA; Ass Ambiente Prov. BR-FG-LE-TA; ISIATA-CNR LE	Il valore limite per la salvaguardia della salute della popolazione è pari a 200 ug/m ³ (98° percentile delle concentrazioni medie di 1 h rilevate durante un anno, ai sensi del D.P.R. 203/88)	

PIT n. 3 / Area Metropolitana – s.p.l. Bari

	Postazioni di rilevamento con superamenti annuali del valore limite (95° percentile) per il materiale particolato (PTS)	Numero e localizzazione delle postazioni di rilevamento in cui si verifica un superamento del valore limite di materiale particolato	Pmp BA-BR-FG-LE-TA BA-BR-FG-LE-TA; Ass Ambiente Comuni BA-BR-FG-LE-TA; Ass Ambiente Prov. BR-FG-LE-TA ; IS/IA-TA-CNRR LE	monitoraggio per ciascun indicatore -bassa , quando il superamento del limite di legge viene rilevato in meno del 10% delle stazioni di monitoraggio per ciascun indicatore	Il valore limite per la salvaguardia della salute della popolazione è pari a 300 µg/m ³ (98° percentile di tutte le concentrazioni medie di 24 h rilevate nell'arco di un anno, ai sensi del D.P.R. 203/88)
Superamenti annuali del valore limite (media 8 ore) per il monossido di carbonio (CO) per stazione di rilevamento	Numero di superamenti annuali delle concentrazioni medie di monossido di carbonio, calcolate su 8 ore, per stazione di rilevamento	Pmp BA-BR-FG-LE-TA; Ass Ambiente Comuni BA-BR-FG-LE-TA; Ass Ambiente Prov. BR-FG-LE-TA ; IS/IA-TA-CNRR LE		Il valore limite per la salvaguardia della salute della popolazione è pari a 10 mg/m ³ (media di 8 ore, ai sensi del D.P.C.M. del 28-3-83)	
Superamenti annuali valore limite (media annuale) per il benzene per stazione di rilevamento	Numero di superamenti annuali della concentrazione limite di benzene per stazione di rilevamento	Pmp BA-BR-FG-LE-TA; Ass Ambiente Comuni BA-BR-FG-LE-TA; Ass Ambiente Prov. BR-FG-LE-TA ; IS/IA-TA-CNRR LE		Il valore limite per la protezione della salute umana è pari a 10 µg/m ³ (periodo di mediazione: anno civile), ai sensi del DM Ambiente del 2.4.2002 n.60.	

PIT n. 3 / Area Metropolitana – s.p.l. Bari

	Superamenti annuali valore limite (media annuale) per il piombo per stazione di rilevamento	Numero di superamenti annuali della concentrazione limite di piombo per stazione di rilevamento	Pmp BA-BR-FG-LE-TA; Ass Ambiente Comuni BA-BR-FG-LE-TA; Ass Ambiente Prov. BR-FG-LE-TA ; ISIA-TA-CNR LE		Il valore limite per la protezione della salute umana è pari a $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (media aritmetica delle concentrazioni medie di 24 ore rilevate in 1 anno), ai sensi del DPCM del 28.3.1983.
Superamenti annuali obiettivo di qualità per gli IPA per stazione di rilevamento	Numero di superamenti annuali dell'obiettivo di qualità degli IPA per stazione di rilevamento	Pmp BA-BR-FG-LE-TA; Ass Ambiente Comuni BA-BR-FG-LE-TA; Ass Ambiente Prov. BR-FG-LE-TA ; ISIA-TA-CNR LE		L'obiettivo di qualità per gli IPA, con riferimento al benzo(a)pirene, è pari a $1 \text{ng}/\text{m}^3$, ai sensi del DM Ambiente 25.11.1994.	
Presenza di grandi impianti	Numero di impianti nei settori energetico, siderurgico e chimico	numero di impianti nei settori energetico, siderurgico e chimico/superficie territoriale del PIT in $\text{km}^2 * 100$	Centro Interdipartimentale e METEA – Università degli Studi di Bari; Autorità Ambientale Regione Puglia	<p>Criticità:</p> <p>- alta se il valore dell'indicatore è $> 20\%$</p> <p>-media, se il valore dell'indicatore è compreso tra 10 e 20%</p> <p>-bassa, se il valore dell'indicatore è inferiore a 10%</p>	Le attività industriali nei settori energetico, siderurgico e chimico esercitano una pressione rilevante sulla componente aria, contribuendo in maniera significativa alle emissioni in atmosfera

PIT n. 3 / Area Metropolitana – s.p.l. Bari

ACQUA

Voce	Indicatore	Struttura	Fonte dei dati	Criticità	Note
Acque marine	Balneabilità delle coste	Lunghezza delle coste dichiarate non balneabili / Lunghezza totale delle coste del PIT	PMP Provinciali; Ministero della Salute, Sistema Informativo Sanitario	In base alla percentuale non balneabile le aree costiere ricadenti nel PIT sono da considerarsi a criticità: - alta > 10% - media tra 5 e 10 % - bassa < a 5%	Il controllo della balneabilità è imposto dalla L. 470/82
Acque interne (superficiali e sotterranee)	Stato qualitativo delle acque superficiali	Categorie di appartenenza del corpo idrico (ex allegato I del D. Lgs. 152/99)	ANPA; IRSA-CNR	Si individua una criticità: - alta , se lo stato ecologico dei corpi idrici prevalenti ricade nelle Classi 4 o 5 - media , se lo stato ecologico dei corpi idrici prevalenti ricade nella Classe 3 - bassa , se lo stato ecologico dei corpi idrici prevalenti ricade nella Classe 2	Per la definizione della criticità relativa allo stato qualitativo dei corpi idrici superficiali (corsi d'acqua, laghi ed invasi) si fa riferimento alla classificazione in classi dello Stato Ecologico così come definito nell'allegato I del D. Lgs 152/99.

PIT n. 3 / Area Metropolitana – s.p.l. Bari

	Destinazione funzionale alla produzione di acqua potabile	Categorie di appartenenza del corpo idrico (ex allegato 2 del D. Lgs. 152/99)	Acquedotto Pugliese	Si individua una criticità: -alta , se il corpo idrico prevalente ricade nella categoria subA3 -media , se il corpo idrico prevalente ricade nella categoria A3 -bassa , se il corpo idrico prevalente ricade nella categoria A2	L'art.7 del D. Lgs. 152/99 stabilisce le tipologie di trattamento a cui devono essere sottoposte le acque superficiali destinate all'uso potabile in relazione alle categorie (A1, A2, A3) definite nell'allegato 2 della stessa legge e impone di utilizzare quelle di classe sub A3 solo nel caso in cui non sia possibile ricorrere ad altre fonti di approvvigionamento.
Servizi ed infrastrutture idriche, fognarie e depurative	Estensione delle reti fognarie	Popolazione allacciata alla rete / Popolazione totale	Acquedotto Pugliese	Criticità se il valore dell'indicatore è < media regionale	Il D. Lgs. 152/99 (art. 27) stabilisce che: <ul style="list-style-type: none"> ▪ i comuni con più di 15.000 ab.eq. devono essere provvisti di fognatura entro il 2000; ▪ quelli con numero di ab.eq. compreso tra 2.000 e 15.000 entro il 2005. Per la definizione delle criticità ci si riferisce solo al mancato rispetto delle prescrizioni della normativa previste per l'anno 2000.
	Bilancio depurativo	(Popolazione residente + Popolazione fluttuante + Carico in abitanti equivalenti delle attività produttive) / Potenzialità dell'impianto in abitanti equivalenti	Acquedotto Pugliese	Criticità se > 1	Il D. Lgs. 152/99 non pone alcun limite relativamente alla popolazione allacciata a impianti di depurazione. La VEA assume come obiettivo a lungo termine una copertura del servizio di depurazione una percentuale non inferiore al 95% della popolazione residente.

PIT n. 3 / Area Metropolitana – s.p.l. Bari

	<p>Tipologia di trattamento degli impianti di depurazione</p>	<p>Tipo di trattamento (Primario, Secondario o Terziario)</p>	<p>Acquedotto Pugliese</p>	<p>Criticità se esiste almeno un impianto non conforme con l'art. 31 del D. Lgs. 152/99</p>	<p>L'art. 31 del D. Lgs. 152/99 stabilisce il tipo di trattamento a cui devono essere sottoposte le acque reflue urbane prima dello scarico (per gli agglomerati con più di 15000 ab.eq. entro il 31/12/2000 deve essere assicurato un trattamento minimo secondario o equivalente)</p>
<p>Irregolarità nella distribuzione dell'acqua</p>	<p>Specificare la presenza di gravi irregolarità nella distribuzione dell'acqua (es. restrizioni, ore di interruzione della erogazione, distribuzione con autobotti, etc.)</p>	<p>Acquedotto Pugliese</p>	<p>Criticità se sono presenti restrizioni o interruzioni del servizio</p>	<p>Il deficit nel bilancio risorse-fabbisogni è particolarmente sentito nella regione Puglia, che deve fare affidamento a risorse idriche di provenienza extra-regionale (Campania e Basilicata).</p>	

PIT n. 3 / Area Metropolitana – s.p.l. Bari

SUOLO E SOTTOSUOLO

Voce	Indicatore	Struttura	Fonte dei dati	Criticità	Note
Uso del suolo	% ripartizione destinazioni d'uso del suolo	Superficie aree urbanizzate, infrastrutture stradali e insediamenti industriali e turistici	Regione Puglia - Uff. Urbanistico - Uff. Difesa del Suolo - Uff. Cartografico	Sulla base di questo indicatore sono classificati a criticità: -alta , le aree a prevalente concentrazione di zone urbanizzate, di infrastrutture stradali e/o insediamenti industriali nei settori energetico, siderurgico, metalmeccanico e chimico -media , le aree a prevalente concentrazione di insediamenti industriali nei settori alimentare e manifatturiero -bassa , le aree a prevalente destinazione d'uso agricolo	L'indicatore mette in evidenza il consumo di suolo indotto dalla presenza di aree urbanizzate, infrastrutture e insediamenti industriali e turistici. Di particolare significatività è la distribuzione e l'estensione delle cave (in tal caso la classe di criticità potrà essere assegnata in funzione della presenza e della quantità di materiale estratto).

PIT n. 3 / Area Metropolitana – s.p.l. Bari

Rischio naturale	Aree a rischio di desertificazione	Superficie aree suddivise per classi di rischio	Reg. Puglia - Assess. Ambiente Reg. Puglia - Uff. Difesa del Suolo CNR - IRSA INEA	<p>Vengono classificate a criticità:</p> <p>-alta, le aree molto sensibili del PIT sono > 50%</p> <p>-media le aree molto sensibili del PIT sono comprese tra il 20 e il 50%</p> <p>-bassa, le aree molto sensibili del PIT sono inferiori al 20%</p>	<p>Classificazione in base al Programma Regionale per la Lotta alla Siccità e alla Desertificazione, redatto sulla base delle indicazioni del Comitato Nazionale per la Lotta alla Desertificazione nella nota "Linee Guida e proposta operativa per la redazione dei programmi delle Regioni e delle Autorità di Bacino per la lotta alla siccità e alla desertificazione" (DPCM 26/9/97)</p> <p>Ripartizione del territorio regionale in funzione del grado di sensibilità al rischio desertificazione:</p> <p>-aree molto sensibili = 45,6% = 8.800 Km²</p> <p>-aree mediamente sensibili = 47,7% = 9.160 Km²</p> <p>-aree poco sensibili = 6,3% = 83 Km²</p>
------------------	------------------------------------	---	---	---	---

PIT n. 3 / Area Metropolitana – s.p.l. Bari

Suoli contaminati	Siti contaminati	Numero di siti contaminati	Regione Puglia - Uff. Difesa del Suolo	<p>Vengono classificati a criticità:</p> <p>-alta, i PIT in cui più del 30% dei Comuni interessati si riscontra il livello di rischio R4</p> <p>-media, i PIT in cui tra il 15 e il 30 % dei Comuni interessati si riscontra il livello di rischio R4</p> <p>-bassa, i PIT in cui tra il 5 e il 15 % dei Comuni interessati si riscontra il livello di rischio R4</p>	<p>Nelle more dell'approvazione del PAI, redatto ai sensi della L. 267/98, si fa riferimento al Piano straordinario per le aree a rischio idrogeologico molto elevato del 1999, così come adottato dalla DGR1492 del 27.10.1999.</p>
Suoli contaminati	Siti contaminati	Numero di siti contaminati		<p>Si individuano le seguenti categorie di criticità:</p> <p>-alta, se in almeno il 50% dei Comuni si riscontrano 1 o più siti inquinati oppure in un solo comune il numero di siti inquinati è > 10</p> <p>-media, se tra il 30 e il 50% dei Comuni si riscontrano 1 o più siti inquinati oppure in un solo comune il numero di siti inquinati è > 5</p> <p>-bassa, se tra il 10 e il 30% dei Comuni si riscontrano 1 o più siti inquinati</p>	<p>Riferimento normativo: vengono considerati contaminati i siti individuati ai sensi dell'art. 3 del DM 471/99 in attuazione dell'art. 17 del D.Lgs. 22/97</p>

PIT n. 3 / Area Metropolitana – s.p.l. Bari

RIFIUTI

Voce	Indicatore	Struttura	Fonte dei dati	Criticità	Note
Produzione di rifiuti	Produzione pro-capite di RSU	Produzione totale di RSU / popolazione totale	Comuni – Province – CCIAA – Regione, Ufficio del Commissario Delegato per l'emergenza ambientale	Sono classificati a criticità: -alta , i PIT in cui la media dei Comuni produce una quantità di rifiuti >400 kg/ab anno -media , i PIT in cui la media dei Comuni produce una quantità di rifiuti pari 300-400 kg/ab anno -bassa , i PIT in cui la media dei Comuni produce una quantità di rifiuti <300 kg/ab anno	Il D.Lgs 22/97 pone come obiettivo la prevenzione e la riduzione della produzione dei rifiuti (art.3) Il V Programma d'Azione Ambientale (V EAP) comunitario ha come obiettivo quello di stabilizzare la produzione di rifiuti municipali pro-capite per il 2000 ai valori del 1985, 300 kg/ab anno pro-capite.
	Produzione di rifiuti da imballaggio	Produzione di rifiuti da imballaggio / produzione totale di rifiuti	ANPA – CONAI –Regione, Ufficio del Commissario Delegato per l'emergenza ambientale	Sono da considerarsi critici i PIT in cui ricadono Comuni in cui non è stata attivata alcuna iniziativa di gestione dei rifiuti da imballaggio	Il D.Lgs 22/97 impone la raccolta e recupero dei rifiuti da imballaggio, stabilendo specifici obiettivi da perseguire entro il 2003.

PIT n. 3 / Area Metropolitana – s.p.l. Bari

	Attivazione di A.T.O.	Riportare gli ATO (attualmente ancora bacini di utenza) come stabilito dal Piano regionale di gestione dei rifiuti.	Regione, Ufficio del Commissario Delegato per l'emergenza ambientale; Assessorato all'ambiente	Criticità presente se non sono stati costituiti ATO e/o Consorzi tra Comuni per la gestione unitaria dei rifiuti	Il D.Lgs 22/97 prevede la gestione dei rifiuti per ambiti territoriali ottimali, individuati ai sensi del P. Reg. di gestione dei rifiuti (artt.22 e 23). Attualmente vige il Piano Regionale di gestione dei rifiuti e di bonifica della aree inquinate (Decreto del Commissario Delegato per l'Emergenza Ambientale n.41/2001)
Gestione	Impianto/i di conferimento dei rifiuti	Numero degli impianti di conferimento dei rifiuti e loro ubicazione.	Regione - Ufficio del Commissario Delegato per l'emergenza ambientale	Sono classificati critici i PIT in cui si verifica almeno una delle seguenti condizioni: - concentrazione all'interno di uno stesso Comune di più impianti di trattamento/smaltimento - presenza di impianti di trattamento/smaltimento per rifiuti pericolosi	Il Piano regionale di gestione dei rifiuti individua il numero, la tipologia e la dislocazione degli impianti di trattamento / smaltimento rifiuti all'interno dei singoli ATO (o bacini di utenza), al fine di garantire l'autosufficienza e la limitazione del traffico dei rifiuti.
	Presenza di impianti di trattamento di rifiuti urbani e speciali	Numero degli impianti di trattamento/smaltimento o distinti per tipologia di rifiuto trattato e per tipologia di impianto presenti nel territorio comunale	Regione - Ufficio del Commissario Delegato per l'emergenza ambientale		

PIT n. 3 / Area Metropolitana – s.p.l. Bari

Gestione degli RSU	Rifiuti urbani smaltiti in discarica	Quantità di RSU smaltiti in discarica / produzione totale di rifiuti urbani	Comuni – Province – Regione, Ufficio del Commissario Delegato per l'emergenza ambientale	Criticità se il valore dell'indicatore è superiore alla media regionale.	Il D.Lgs. 22/97 stabilisce che dopo il 2000 possono essere conferiti in discarica solo i rifiuti inerti, i rifiuti individuati da specifiche norme tecniche ed i rifiuti che residuano dalle operazioni di riciclaggio, di recupero e di smaltimento(art.5). Il limite temporale è stato differito al 22 Agosto 2002.
Raccolta differenziata	Quantità totale di RSU raccolti con la raccolta differenziata / produzione totale di RSU	Comuni – Province – Aziende municipalizzate – Regione, Ufficio del Commissario Delegato per l'emergenza ambientale	Sono classificati a criticità: - alta , i PIT in cui il valore medio della raccolta differenziata risulta <5% - media , i PIT in cui il valore medio della raccolta differenziata risulta compreso nell'intervallo 5-10% - bassa , i PIT in cui il valore medio della raccolta differenziata risulta >10%	Il D.Lgs. 22/97 fissa la scadenza al 2001 per il raggiungimento della percentuale di raccolta del 25% (art.24). Il dato del 5%, quale soglia di riferimento per definire il grado di criticità, è relativo alla media regionale alla data del 31.12.1999.	

PIT n. 3 / Area Metropolitana – s.p.l. Bari

AMBIENTE URBANO

Voce	Indicatore	Struttura	Fonte dei dati	Criticità	Note
Qualità dell'aria	Vedi componente ambientale ARIA				
Uso del suolo	Quota di verde pubblico pro capite	Superficie destinata a verde urbano / Popolazione residente	Comuni	Sulla base della popolazione residente, ogni PIT è classificato a criticità: -alta , se la media della superficie di verde urbano pro capite è inferiore a 2 mq -media se la media della superficie di verde urbano pro capite è compresa tra 2 e 6 mq -bassa , se la media della superficie di verde urbano pro capite è superiore a 6 mq	Il DM 1414 del 2 aprile 1968 prevede uno standard minimo di dotazione di m ² di verde per abitante (verde di sosta, verde attrezzato, verde delle ville storiche e verde archeologico) pari a 9 m ² .

PIT n. 3 / Area Metropolitana – s.p.l. Bari

Mobilità	Efficienza del servizio pubblico di trasporto	Numero di corse annue / popolazione residente	Aziende municipalizzate per il trasporto pubblico	Sulla base della popolazione residente, ogni PIT è classificato a criticità: -alta , se la media del numero di viaggi/abitante/anno è inferiore a 50 -media se la media del numero di viaggi/abitante/anno è compreso tra 50 e 100 -bassa , se la media del numero di viaggi/abitante/anno è superiore a 100	L'organizzazione della mobilità costituisce un aspetto fondamentale per la sostenibilità ambientale e sociale in ambito urbano.
Strumenti di pianificazione	Numero di strumenti di pianificazione a carattere ambientale adottati	Numero di strumenti di pianificazione a carattere ambientale adottati	Comuni	-alta , se la media del numero di strumenti di pianificazione a carattere ambientale adottati è inferiore a 1. -media se la media del numero di strumenti di pianificazione a carattere ambientale adottati è compresa tra 1 e 3. -bassa , se la media del numero di strumenti di pianificazione a carattere ambientale adottati è superiore a 3.	

PIT n. 3 / Area Metropolitana – s.p.l. Bari

<p>Popolazione</p>	<p>Numero di abitanti</p>	<p>Numero di abitanti</p>		<p>Sulla base della popolazione residente, ogni PIT è classificato a criticità: -alta, se contempla la presenza di almeno 1 capoluogo di provincia -media, se è costituito da almeno 2 città con popolazione >50.000 ab -bassa, nei casi restanti</p>	<p>Le problematiche connesse alle pressioni in ambiente urbano si risentono maggiormente nelle città densamente popolate.</p>
--------------------	---------------------------	---------------------------	--	--	---

PIT n. 3 / Area Metropolitana – s.p.l. Bari

RISCHIO TECNOLOGICO

Voce	Indicatore	Struttura	Fonte dei dati	Criticità	Note
Aree ad elevato rischio di crisi ambientale	Appartenenza ad aree dichiarate ad elevato rischio di crisi ambientale	Indicare se i comuni del PIT appartengono ad un'area dichiarata ad elevato rischio di crisi ambientale.	Commissario Delegato per l'emergenza rifiuti (CD), PMP, Comuni (Piani di disinquinamento e risanamento)		In Puglia esistono 2 aree dichiarate ad elevato rischio di crisi ambientale: Brindisi (insieme ai Comuni di Torchiarolo, San Pietro Vernotico e Carovigno) e Taranto (con i Comuni di Montemesola, Statte, Crispiano e Massafra)

PIT n. 3 / Area Metropolitana – s.p.l. Bari

Stabilimenti a rischio di incidente rilevante	Incidenza (per ogni 100.000 ha di superficie) degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante (n. stab./sup. Tot. in ha)* 100.000	Numero di stabilimenti a rischio di incidente rilevante ai sensi degli artt.5, 6, 8 del D.L.gs. 334/99 / Superficie totale comunale del PIT (*100.000) <i>N.B.: Segnalare se il comune è soggetto a piani di emergenza esterno.</i>	Commissario Delegato, Regione (Ass.Sanità & ICA), PMP, ANPA, Min.Amb.	In relazione all'incidenza degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante, le aree individuate dai PIT vengono classificate a criticità: -alta , se l'incidenza è > 5; -media , se l'incidenza è compresa tra 2 e 5; -bassa , se l'incidenza è <2.	Il D.L.gs. 334/99 si pone lo scopo di prevenire gli incidenti connessi a determinate sostanze pericolose detenute in taluni stabilimenti ed individua gli adempimenti a carico dei gestori, diversi a seconda che l'impianto ricada negli artt.5, 6 o 8 del decreto. Gli stabilimenti ex art.5 sono quelli detti ad obbligo di relazione. Gli stabilimenti ex art.6 sono quelli detti ad obbligo di notifica. Gli stabilimenti ex art.8 sono quelli detti ad obbligo di notifica e rapporto di sicurezza.
---	---	--	---	---	--

2.3.3 Relazione di analisi ambientale

A valle dell'analisi attuata attraverso la Matrice del contesto territoriale e la Matrice delle criticità e in considerazione di ulteriori elementi caratterizzanti l'area dei sedici Comuni PIT (per quanto non sostenuti da dati di tipo quantitativo, non attualmente disponibili), emerge una situazione ambientale sintetizzata di seguito.

Circa i parametri di stato:

- **Aria.** L'unica zona di attenzione circa la qualità dell'aria riguarda direttamente la città di Bari, su cui, d'altra parte, è attiva l'unica rete di monitoraggio della qualità dell'aria nell'area PIT.

I rilevamenti effettuati nell'anno 2001 offrono un quadro completo sulle emissioni inquinanti. Non preoccupante è la presenza del piombo e metalli pesanti, mentre in alcune aree il benzene, l'ozono, PM10 sono risultati molto spesso superiori agli obiettivi di qualità individuati dalla legge per la protezione della salute umana. Il monossido di carbonio quasi mai ha superato la soglia di attenzione. Il biossido di zolfo risulta nella norma.

- **Acqua.** Circa la *balneabilità delle coste* il litorale dei comuni da Bari a Mola di Bari non presenta tratti di costa non balneabili eccetto particolarismi e specifici brevi tratti già individuati, in corrispondenza di scarichi fognari e di scarichi di depurazione non efficienti e sottoposti a costante monitoraggio.

Circa *l'approvvigionamento idrico* potabile dell'area metropolitana barese si fa ricorso agli invasi per il 50%. Le principali fonti sono extraregionali: sorgente Sele-Calore di Caposele in Campania, Diga di Sinni in Basilicata, Diga del Pertusillo sul fiume Agri in Basilicata, Diga di Loconte (fonte regionale). Un ulteriore apporto viene dato dalle acque di falda per il 25% attraverso l'uso dei pozzi e dalle sorgenti.

Fonti di approvvigionamento idrico

COMUNI	Fonti di approvvigionamento	art.7 L.152/99 cat. All.2
Adelfia		
Bari	Sele-Calore	Sorgenti
	Pertusillo	A3
	Sinni	A3
	Locone	A3
	Pozzi	prelievo da falda
Binetto		
Bitetto		
Bitritto		
Capurso		
Casamassima		
Cellamare		
Grumo Appula	Pertusillo	A3
	Sele- Calore	Sorgenti
	Pozzi	prelievo da falda
Modugno		
Palo del Colle		
Sannicandro di Bari		
Toritto	Sele-Calore	Sorgenti
	Sinni	A3
	Pertusillo	A3
Triggiano		
Valenzano		

Fonte: Acquedotto Pugliese, anno 2002

- **Suolo & sottosuolo.** L'area è caratterizzata da una produttività agricola molto spesso intensiva, o comunque medio-alta. La distribuzione territoriale dei Comuni a produttività

intensiva coincide con quella delle aree irrigue del Litorale Barese, nelle quali si coltivano vite da vino e da tavola ed oliveti irrigui. Le classi di produttività intermedie sono distribuite sul resto dei Comuni dell'entroterra con la prevalenza delle colture arboree. Tra esse spicca l'ulivo. Nel complesso, quindi, pur in presenza di significativi insediamenti urbani ed industriali, il consumo di suolo non raggiunge alti livelli di criticità, per quanto vadano attentamente monitorati fenomeni di abusivismo nel settore edilizio.

Più critici invece sono gli altri parametri caratterizzanti il suolo & sottosuolo. Rispetto, infatti, al rischio idrogeologico, il PIT si presenta a media criticità poiché il 20% dei Comuni ricadenti nello stesso ha un livello di rischio R4; stesso discorso vale per il rischio di desertificazione. Per quanto riguarda, invece, la presenza di siti contaminati, ossia aree che necessitano di interventi di risanamento poiché contaminate da inquinamento dovuto ad abbandono abusivo di rifiuti e a particolari emissioni industriali, l'area fornisce un quadro diagnostico allarmante.

- **Rifiuti.** La situazione, per gli RSU, risulta piuttosto critica, non tanto rispetto agli interventi infrastrutturali attuati, quanto rispetto alla "risposta" fornita dalla popolazione, con dati di produzione di rifiuti pro capite e dati di raccolta differenziata ancora di gran lunga inferiori alla media nazionale e ben lontani dagli obiettivi imposti dal "Decreto Ronchi. (Il D.Lgs 22/97 aveva imposto il raggiungimento del 25% della raccolta differenziata per l'anno 2002. Il decreto Ronchi prevedeva inoltre di stabilizzare la produzione dei rifiuti pro-capite per il 2000 al valore annuo di 300kg). Ancora limitato è il contributo fornito alla soluzione di questi problemi da parte del sistema industriale, dove non risultano ancora avviate iniziative significative nell'ambito del recupero e riciclo dei rifiuti e dove sono assenti iniziative di innovazione nel settore dei rifiuti (sia in termini di nuove tecnologie produttive ovvero di iniziative di filiere locali per la valorizzazione).

- **Ecosistemi naturali.** Dal punto di vista naturalistico, oltre al Parco di Lama Balice (D.P.G.R. n.352 del 14/07/1992), non risultano istituite aree protette ai sensi della L.Q. N. 394/91 e L.R.19/97 sulle "Norme per l'istituzione e la gestione delle aree protette". Attualmente, è stata individuata la Lama San Giorgio-Triggiano come complesso di ecosistemi e biodiversità da sottoporre a protezione. Nell'ambito attuativo della Misura 5.1

del POR sono state individuate le lame naturalistiche in agro di Carbonara-Ceglie-Loseto di Bari che saranno oggetto di interventi specifici di tutela e risanamento.

Rispetto a questo parametro, l'area PIT non presenta quindi attualmente significativi livelli di criticità.

- **Ambiente urbano.** Pur in assenza di dati quantitativi, questo parametro "integrato" di stato costituisce uno dei principali fattori di criticità nell'area, ovviamente con particolare evidenza nel Comune di Bari. Oltre, infatti, ai già citati problemi di qualità dell'aria nell'ambiente urbano e oltre ai noti problemi di verde pubblico, la città presenta un'alta criticità nel settore della mobilità, con un utilizzo dei mezzi pubblici, sia per spostamenti interni al centro urbano, sia per spostamenti nell'ambito della città metropolitana, molto basso.

In realtà anche altri Comuni dell'area soffrono localmente di specifici problemi connessi tanto alla mobilità delle persone, tanto alla movimentazione delle merci, richiamando l'attenzione sulla esigenza di affrontare in modo sistemico la tematica.

Con riferimento al più generale problema dell'ambiente urbano, alcuni Comuni dell'area (e tra questi il Comune capoluogo) hanno avviato iniziative nella logica dell'Agenda 21 Locale, ma tali iniziative risultano ancora nelle fasi di avvio e, tra l'altro, non risultano sempre tra loro correlate.

- **Rischio tecnologico.** L'area si caratterizza per un valore particolarmente critico di questo parametro, non solo in termini di valore assoluto dell'indicatore, ma anche in termini di diffusione del problema sul territorio metropolitano.

Sulla base di questo sintetico scenario sullo stato dell'ambiente appare chiaro che le attività antropiche che producono le maggiori pressioni sono da identificarsi in:

Trasporti: la mobilità dei cittadini e la movimentazione delle merci, all'interno dei centri abitati e nelle comunicazioni intercomunali, rappresentano, infatti, un nodo critico, con impatti sugli ecosistemi urbani e con significativi danni economici. Per quanto il Comune di Bari, ad esempio,

abbia già avviato alcuni interventi concreti per far fronte a tale situazione, interventi sintetizzabili in

- redazione del nuovo Piano Urbano del Traffico
- ammodernamento, in chiave ecologica, della flotta AMTAB
- istituzione della Zona a Traffico Limitato nell'area centrale della città
- filoviarizzazione del tratto Carbonara – Stazione centrale

la situazione resta, comunque critica e necessita di ulteriori interventi.

Insedimenti produttivi: la presenza di un tessuto produttivo di PMI ancora non adeguato dal punto di vista della dotazione tecnologica e della cultura organizzativa per l'ambiente e, d'altra parte, uno scarso orientamento alla cooperazione per l'ambiente e la sicurezza, caratterizzano una situazione fortemente migliorabile. Per quanto, infatti, si stiano diffondendo iniziative di adozione, da parte delle imprese, di sistemi di gestione ambientale, va rilevata ancora l'assenza di un reale approccio all'ambiente come variabile strategica, approccio che potrebbe risultare peraltro maggiormente amplificato da una strategia condivisa da sistemi di aziende (aggragate a livello territoriale [es: in un'area di insediamento produttivo] o a livello di filiera).

Stile di vita dei cittadini: molto importante risulta, nell'area, il peso dei comportamenti dei singoli. Questo risulta vero, infatti, in particolare per il tema degli RSU, dove i fattori di pressione determinati dalla produzione di rifiuti e dalle basse quote di differenziata sono una conseguenza, almeno in parte, delle abitudini degli stessi cittadini.

Se questi aspetti possono essere fronteggiati in chiave preventiva con un continuo lavoro di informazione e sensibilizzazione (oltre che, ovviamente, con una adeguata offerta di servizi e infrastrutture), altri aspetti, in particolare legati all'uso del territorio (abusivismo edilizio, abbandono di rifiuti,..) richiedono anche l'esistenza di un efficace sistema di monitoraggio e controllo del territorio.

2.3.4 Matrice delle indicazioni per la sostenibilità ambientale

ARIA				
CRITICITA'	GRADO DI CRITICITA'			INDICAZIONI VOLTE A RIDURRE IL GRADO DI CRITICITA'
	B	M	A	
Emissioni in atmosfera (qualità dell'aria) <i>N.B.: tale indicatore aggregato comprende i sette indicatori riferiti alle emissioni di SO₂, NO₂, PTS, CO, benzene, piombo e obiettivi di qualità per gli IPA, presenti nella Matrice delle Criticità</i>		X		<p>Le misure la cui realizzazione può comportare effetti negativi sono 4.1 c, 4.1 d, 4.2 a, 4.2 b, principalmente legati all' aumento delle emissioni corrispondente ad un incremento della produttività nei settori industriali e artigianali.</p> <p>Potrebbero essere proposti, pertanto, i seguenti provvedimenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - introdurre misure di risparmio energetico negli edifici esistenti (ammodernamento tecnologico di impianti di illuminazione, di riscaldamento e di coibentazione, ecc...); - implementare la progettazione energetica dei nuovi edifici (bioclimatica, sistemi solari termici e fotovoltaici integrati negli edifici, ...); - promuovere l'installazione di nuovi impianti e la creazione di una filiera di produzione per biocombustibili.

PIT n. 3 / Area Metropolitana – s.p.l. Bari

<p>Numero di impianti nei settori energetico, siderurgico e chimico</p>	<p>X</p>	<p>Le misure che hanno un potenziale impatto positivo sulla componente ambientale aria sono: 3.13, 4.1 a, 4.1 b, 4.2 a, 6.1 a, 6.1 b. In considerazione della prevalenza del traffico come fattore determinante della qualità dell'aria ed in considerazione, altresì, della adesione già attuata dal Comune di Bari al sistema ISO 14000 (oltre che al processo di A21L), si propone di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - incrementare la quota di traffico merci su rotaia; - utilizzare tecnologie innovative a basso impatto ambientale; - intraprendere iniziative di informazione e sensibilizzazione degli operatori economici rispetto alle <i>Best Available Technologies</i> finalizzate al miglioramento delle performance ambientali (con riferimento alle categorie interessate dall'IPPC); - prevedere l'introduzione di tecnologie per la riduzione dell'inquinamento dell'ambiente; - previsione di investimenti che comportino innovazione tecnologica o interventi di tutela ambientale; - inserire modifiche di processo che evitino a monte la produzione di emissioni; - adottare soluzioni più efficaci di abbattimento delle emissioni (interventi "end of pipe"); - promuovere progetti di ricerca per lo sviluppo di tecnologie destinate a ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera.
---	----------	--

PIT n. 3 / Area Metropolitana – s.p.l. Bari

ACQUA		INDICAZIONI VOLTE A RIDURRE IL GRADO DI CRITICITA'		
CRITICITA'	GRADO DI CRITICITA'			
	B	M	A	
Balneabilità delle coste	X			<p>Le misure potenzialmente impattanti in maniera negativa sulla componente ambientale acqua sono la 4.1 c, 4.1 d, 4.2 b, poiché finanziano progetti di ampliamento della base produttiva nei settori industriali e artigianali e possono produrre una pressione sulla qualità e sulla quantità dei corpi idrici.</p> <p>Per mitigare i possibili effetti negativi si propongono pertanto i seguenti interventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dimensionare correttamente i sistemi di captazione e gli scarichi; - prevedere la realizzazione e/o l'adeguamento dei sistemi di depurazione per garantire scarichi rispettosi dei limiti di legge. - adottare tecnologie ecocompatibili di depurazione delle acque (ad es. fitodepurazione); - assicurare il monitoraggio della qualità delle acque (con analisi chimiche e biologiche) in aree in cui si localizzano interventi critici; - ricorrere a tecnologie che permettano il risparmio della risorsa idrica; - realizzare sistemi di collettamento separati delle acque bianche, grigie e nere al fine di reintrodurre, previo opportuno trattamento, le acque bianche nel reticolo idrografico naturale e le acque grigie per scopi idonei alle caratteristiche qualitative di tali acque (es. industriali, agricoli, ecc.); <p>Le misure che costituiscono un'opportunità per la qualità della risorsa acqua sono: 3.13, 4.1 a, 4.1 b, 4.2 a, 4.2 c, in quanto sono previsti specifici interventi finalizzati a:</p> <p>In considerazione della situazione dell'are, la massima priorità viene individuata nel completamento e miglioramento infrastrutturale delle aree industriali e degli insediamenti produttivi. Accanto a questo si ipotizzano interventi atti a:</p>
Stato qualitativo delle acque superficiali				
Destinazione funzionale alla produzione di acqua potabile				
Estensione delle reti fognarie	NO			
Tipologia di trattamento degli impianti di depurazione	NO			
Irregolarità nella distribuzione dell'acqua			SI	

PIT n. 3 / Area Metropolitana – s.p.l. Bari

SUOLO		GRADO DI CRITICITA'		INDICAZIONI VOLTE A RIDURRE IL GRADO DI CRITICITA'
CRITICITA'	B	M	A	
% ripartizione destinazioni d'uso del suolo	X			<p>Le misure del PIT 3 i cui effetti maggiormente possono avere impatto negativo sul suolo sono 4.1c, 4.1 d, 4.2 b, 6.1 (a, b e c) per gli effetti derivanti dal consumo di suolo in caso di ampliamento o rilocalizzazione di impianti e di costruzione di nuova volumetria; per la mobilitazione di sostanze inquinanti durante lo svolgimento dei lavori di recupero delle aree dismesse ed inquinate; per l'accrescimento del carico infrastrutturale in aree già sottoposte a rischio naturale. Pertanto, si consiglia di adottare i seguenti provvedimenti per l'integrazione ambientale degli interventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ove praticabile, preferire l'adeguamento delle reti esistenti in alternativa alla costruzione di nuove; - limitare le opere di contenimento idraulico nei manufatti <input type="checkbox"/>ntervent attraverso il corretto dimensionamento in relazione alla gravità del rischio idraulico, e promuovere interventi di ingegneria naturalistica ove tecnicamente ammissibili; - evitare costruzione e recupero di insediamenti produttivi e residenziali nelle aree di esondazione (golene); - prevedere destinazioni d'uso del suolo compatibili con le caratteristiche del suolo e dei sistemi naturali; - delocalizzare strutture produttive e abitative in aree non a rischio (sismico, idrogeologico ecc.); - ridurre le superfici impermeabili mediante l'utilizzo di alternative tecnologiche e
Aree a rischio di desertificazione		X		

PIT n. 3 / Area Metropolitana – s.p.l. Bari

<p>Rischio idrogeologico</p>		<p>X</p>	<p>progettuali (parcheggi, aree di servizio, piazzali industriali); - utilizzare materiali di cava prelevati in siti ubicati a breve distanza e prediligere, ove possibile, cave preesistenti; - prevedere □ interventi volti a razionalizzare e depurare il sistema di restituzione delle acque meteoriche delle aree urbanizzate e industriali; - integrare i nuovi progetti nell'ambito del sistema dei trasporti, con altre infrastrutture esistenti o in corso di realizzazione; - realizzare snodi di traffico (interporti) integrati al territorio e alle sue potenzialità economiche; - creare strutture di base per lo sviluppo dell'intermodalità; - prevedere il riutilizzo di acque reflue depurate.</p>
<p>Siti contaminati</p>		<p>X</p>	<p>Le misure che hanno un potenziale impatto positivo sulla componente ambientale suolo sono: 3.13, 4.2 a, 4.2 c. Le opportunità derivanti dalla realizzazione di queste misure che possono influire positivamente sulla componente e tendono a mitigare gli effetti negativi delle pressioni sul suolo, sono rappresentate da:</p> <ul style="list-style-type: none"> - previsione di interventi di bonifica e messa in sicurezza dei siti contaminati e delle discariche, nonché ripristino di aree degradate; - finanziamento di programmi per il monitoraggio dell'erosione nei tratti costieri maggiormente vulnerabili; - promozione di attività produttive che si insediano in siti bonificati e/o recuperati che ne prevedano la riqualifica ambientale/sociale/economica; - produzione e/o finanziamento di progetti di ricerca e reti di monitoraggio per la previsione e la prevenzione dei rischi; - localizzazione di impianti produttivi in aree adeguatamente attrezzate da infrastrutture ambientali (es. distretti industriali che forniscano servizi per la gestione dei rifiuti, dell'energia, della risorsa idrica, ecc.); - integrazione dei nuovi progetti nell'ambito del sistema dei trasporti, con altre infrastrutture esistenti o in corso di realizzazione.

PIT n. 3 / Area Metropolitana – s.p.l. Bari

RIFIUTI			
CRITICITA'	GRADO DI CRITICITA'		
	B	M	A
Produzione pro-capite di RSU			X
Produzione di rifiuti da imballaggio			
Attivazione di A.T.O.	NO		
Impianto/i di conferimento dei rifiuti			
Presenza di impianti di trattamento di rifiuti urbani e speciali			
Rifiuti urbani smaltiti in discarica	NO		

INDICAZIONI VOLTE A RIDURRE IL GRADO DI CRITICITA'
<p>Dal punto di vista della produzione e pericolosità dei rifiuti, nonché della loro gestione, le misure che prevedono interventi che possono influire negativamente sull'area sono: 4.1 c, 4.1 d, 4.2 b, in quanto l'ampliamento della base produttiva comporta un incremento della produzione di rifiuti.</p> <p>Risvolti positivi possono derivare dalla realizzazione delle azioni finanziate dalle misure: 3.13, 4.1 a, 4.1 b.</p> <p>A tal proposito, si ritiene di incentivare i suddetti interventi e di realizzare gli interventi previsti dalle misure con effetti ambientali negativi, avendo cura di adottare adeguate misure di mitigazione, quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - costruire impianti di valorizzazione energetica dei rifiuti con il maggiore rendimento possibile; - incentivare il ricorso alle BAT (<i>Best Available Technologies</i>) e all'attivazione di progetti pilota sperimentali finalizzati al recupero di energia dai rifiuti; - introdurre premialità per iniziative che prevedano la riduzione dei rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi; - sostenere iniziative che comportano riduzione e riciclo dei rifiuti da imballaggio;

PIT n. 3 / Area Metropolitana – s.p.l. Bari

<p>Raccolta differenziata</p>		<p>X</p>		<p>imballaggio;</p> <ul style="list-style-type: none"> - incentivare la nascita di imprese specializzate nella raccolta, selezione e avvio di rifiuti e scarti di produzione a processi di trasformazione mirati al riciclaggio ed al recupero; - promuovere l'adesione a sistemi di gestione ambientale normati ISO, EMAS e altri (premieria per chi già aderisce, nonché per chi si impegna ad aderire, con successiva verifica dell'effettiva adesione); - promuovere la ricerca per l'introduzione di tecnologie atte a ridurre la pericolosità del flusso di rifiuti uscenti dai cicli produttivi, nonché le innovazioni di processo e di prodotto; - attivare filiere locali di rivalorizzazione di rifiuti dal conferimento differenziato fino all'utilizzo nei cicli produttivi.
-------------------------------	--	----------	--	--

PIT n. 3 / Area Metropolitana – s.p.l. Bari

AMBIENTE URBANO			
CRITICITA'	GRADO DI CRITICITA'		
	B	M	A
Quota di verde pubblico pro capite			
Efficienza del servizio pubblico di trasporto			
Numero di strumenti di pianificazione a carattere ambientale adottati			X

INDICAZIONI VOLTE A RIDURRE IL GRADO DI CRITICITA'
<p>Le problematiche dell'area interessata dal PIT sono strettamente legate alle criticità dell'ambiente urbano, in termini di elevata densità di popolazione, congestione del traffico, carenza di aree verdi, assenza di piste ciclabili, ecc. L'idea forza del PIT si caratterizza per obiettivi di sostenibilità ambientale che mirano a ridurre l'intensità di traffico ed assicurare un riequilibrio modale ed una maggiore efficienza nella circolazione delle merci e delle informazioni.</p> <p>Le misure i cui interventi maggiormente possono influire in misura negativa sono: 4.1 c, 4.1 d, 4.2 b, dal momento che un ampliamento della base produttiva comporta un incremento del traffico veicolare per il trasporto di merci.</p> <p>Le misure 4.2 a, 4.2 c, 6.1 a, 6.1 b, 6.2 finanziano interventi con effetti ambientali positivi. Le opportunità derivanti dalla realizzazione di tali interventi sono legate a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sviluppo di progetti per il trasporto collettivo pubblico e privato (scuole, imprese, pubbliche amministrazioni); - adozione di tecniche di progettazione e costruzione mirate al risparmio energetico; - localizzazione degli interventi in aree a bassa densità abitativa, con conseguente ridotto impatto sul traffico veicolare; - implementazione di sistemi ecologici ed efficienti di trasporto pubblico di massa (filobus, veicoli a trazione elettrica, metropolitane leggere ecc...); - selezione di interventi dai quali risultino i minori aumenti dell'inquinamento acustico ed atmosferico (ad esempio attraverso l'aumento della quota di trasporto pubblico realizzato su veicoli a bassa emissione); - rifunionalizzazione di edifici dismessi (edifici storici, manufatti di archeologia industriale, ...), specie se localizzati in aree già adeguatamente infrastrutturate e

PIT n. 3 / Area Metropolitana – s.p.l. Bari

			<p>dunque non necessitati di nuove infrastrutture;</p> <ul style="list-style-type: none"> - interventi in aree costruite dotate di attrezzature e servizi sovradimensionati rispetto all'uso attuale; - ottimizzazione dell'integrazione dei nuovi progetti nell'ambito del sistema dei trasporti, con altre infrastrutture esistenti o in corso di realizzazione; - realizzazione di snodi di traffico (interporti) integrati al territorio e alle sue potenzialità economiche; - creazione di strutture di base per lo sviluppo dell'intermodalità (es. parcheggi per autoveicoli adiacenti a capolinea di mezzi pubblici); - conseguimento di un dimensionamento ottimale delle componenti interne (infrastrutture e attrezzature) degli interporti; - incremento della quota di traffico merci su rotaia; - promozione, potenziamento e riqualificazione di sistemi e infrastrutture di trasporto commerciale a breve raggio alternativi al trasporto su gomma (es. cabotaggio); - verifica della compatibilità dei progetti con le esigenze dei piani del traffico locali; - promozione di strategie per ridurre la necessità di spostamenti (telelavoro, accesso telematico a servizi pubblici, progetti di cablaggio di centri storici ...).
<p>Numero di abitanti</p>		<p>X</p>	

PIT n. 3 / Area Metropolitana – s.p.l. Bari

RISCHIO TECNOLOGICO				
CRITICITA'	GRADO DI CRITICITA'			INDICAZIONI VOLTE A RIDURRE IL GRADO DI CRITICITA'
	B	M	A	
Appartenenza ad aree dichiarate ad elevato rischio di crisi ambientale	NO			<p>Le misure che nell'ambito del PIT finanziano interventi a potenziale impatto negativo sono: 4.1 c, 4.1 d, per effetto dell'aumento delle attività produttive industriali.</p> <p>Al contrario, quelle per le quali si prevedono potenziali effetti positivi sono le misure: 3.13, 4.1 a, 4.1 b, 4.2 a. Le opportunità derivanti dalla realizzazione di tali misure consistono in:</p> <ul style="list-style-type: none"> - adesione a sistemi di gestione ambientale normati (ISO, EMAS); - utilizzo di tecnologie innovative a basso impatto ambientale; - promozione della ricerca per lo sviluppo di tecnologie a basso impatto ambientale e per la riduzione dei rischi che si possono originare durante le varie fasi del processo produttivo; - iniziative di informazione e sensibilizzazione degli operatori economici rispetto alle migliori tecnologie disponibili (con riferimento alle categorie interessate dall'IPPC).
Incidenza (per ogni 100.000 ha di superficie) degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante			X	

2.4 LA SITUAZIONE SOCIO-ECONOMICA

A complemento dei dati forniti nel par. 2.2, vengono approfonditi di seguito alcuni dei principali aspetti caratterizzanti lo sviluppo del territorio afferente al PIT n. 3.

2.4.1 Caratterizzazione del sistema produttivo dell'area PIT

Pur nella omogeneità dell'area PIT n. 3 quale "area metropolitana" e, in quanto tale, coesa nel sistema di relazioni economiche e sociali che si sono determinate al suo interno, la stessa area presenta molteplici caratterizzazioni e specializzazioni produttive.

In modo molto sintetico esse possono essere ricondotte ai seguenti "poli" produttivi:

- Polo metalmeccanico.

L'agglomerato Bari-Modugno, con specializzazione nella componentistica meccanica e automobilistica è caratterizzato dalla presenza di insediamenti di grandi aziende di precedente o recente localizzazione, che presentano un'elevata potenzialità di attrazione delle subforniture indotte dai grandi insediamenti (particolari meccanici lavorati su macchine di precisione; particolari in plastica stampati; pezzi metallici stampati; getti fusi in lega leggera). A tali imprese si affianca la presenza di un cospicuo tessuto di PMI specializzate, prevalentemente attive su linee di produzione autonome rispetto ai grandi insediamenti (per esempio martelloni idraulici, attrezzature mediche, apparecchi per telecomunicazioni), con forte propensione all'export (nel 1998 pari a circa 600 miliardi di lire).

Proprio in virtù di questi aspetti, queste aziende sono anche caratterizzate dalla crescita di investimenti tecnologici. Secondo una indagine di Federcomin, quello della meccanica barese è uno dei distretti "digitali" nei quali la quota di fatturato investito in nuove tecnologie è molto alta, stimabile al 15 % nel 2000, anno che ha segnato l'aumento dell'export nel settore addirittura del 33,36 % secondo ICE.

- Polo agricolo.

L'agglomerato a sud-est di Bari [Noicattaro, Rutigliano, Mola] si caratterizza per una forte vocazione agricola [in particolare, per la produzione dell'uva].

- Polo agro-alimentare.

L'agglomerato dei comuni dell'area interna (da Palo del Colle a Cellammare) vede la presenza di numerose imprese legate all'agro-alimentare (oleifici, "arte bianca", etc)

- Polo della ricerca.

Il territorio di Valenzano ha assunto, nel corso degli ultimi venti anni, una forte connotazione quale ambito di specializzazione sulla ricerca, conseguente alla localizzazione di Tecnopolis, della Facoltà di Veterinaria, di una sede operativa del Politecnico e con il Centro Internazionale di Agronomia.

- Polo della grande distribuzione commerciale.

Lo sviluppo di due grandi insediamenti nel territorio di Casamassima oltre che la prospettiva di insediamento di un ulteriore centro sempre lungo la direttrice Taranto, qualificano quest'area come il centro di riferimento per la grande distribuzione commerciale, per quanto altri insediamenti sparsi sul territorio (in particolare a ridosso dell'area industriale di Bari Modugno) tendono a convogliare parte dei flussi di presenze.

Lo stesso sistema degli insediamenti produttivi riflette, ovviamente, questa struttura di specializzazione, con un'area ASI (Bari-Modugno) ed un sistema molto diffuso di aree di insediamenti produttivi (essenzialmente aree PIP). Tali insediamenti vengono sommariamente analizzati nel seguito.

➤ Area ASI di Bari-Modugno

Il principale insediamento produttivo presente nell'area PIT n.3 è costituito dall'agglomerato industriale dell'Area di Sviluppo Industriale localizzata a Bari- Modugno per 1.500 ha, di cui 770 per insediamenti produttivi, 125 ha per servizi collettivi, 40 ha per verde.

L'agglomerato di Bari-Modugno è completamente infrastrutturato ed il suo grado di occupazione è quasi totale, con circa 500 aziende insediate di varie dimensioni.

Il settore prevalente è certamente quello metalmeccanico, ove il raccordo tra grandi aziende che producono trasmissioni meccaniche, apparati frenanti, cuscinetti a sfera, pneumatici, motori diesel e le PMI dell'indotto ed i servizi annessi, porta ad individuare un distretto di "componentistica per auto".

Attualmente è in atto un processo di internazionalizzazione degli investimenti che ha visto l'insediamento di industrie quali la Bosch, la Bilfinger e Berger, la Getrag.

Lo sviluppo dell'agglomerato Bari-Modugno è compreso fra la tangenziale di Bari, l'autostrada A14 ed a nord la zona aeroportuale.

L'agglomerato risente della congestione del traffico di collegamento con gli altri poli dello sviluppo industriale della Regione, stante il necessario e importante interscambio tra i distretti produttivi. Infatti tramite la tangenziale di Bari si collega alla grande viabilità verso Sud-Est (direzione Brindisi-Lecce), verso Nord (direzione Giovinazzo-Molfetta), verso Ovest (direzione Altamura-Matera e Gioia del Colle- Taranto), sovrapponendosi al traffico urbano ed extraurbano di tipo residenziale e turistico.

Il collegamento con l'autostrada risente del duplice accesso alla stessa nelle due direzioni, Nord (accesso dalla tangenziale e dalla SS 98) e Taranto (accesso dalla SS 271 per Bitritto) per cui va ad aggravare ancor più il traffico sulla tangenziale di Bari.

L'interscambio fra la città e l'area industriale appare anch'esso molto critico, specie in rapporto ai luoghi di interesse, quali l'aeroporto, il porto, il sistema ferroviario, ed il sistema dei servizi (sanitario, universitario, amministrativo).

➤ Aree PIP di Adelfia

Il Comune di Adelfia è dotato di due distinti Piani per Insediamenti produttivi completamente realizzati. Il primo PIP è dislocato in Via Ceglie nel rione Canneto con n.10 insediamenti in esercizio, il secondo in Via Valenzano nel rione Montrone ed è suddiviso in 18 lotti edificabili, dei quali 3 appartenenti a ditte già insediate, ed i restanti 15 assegnati ad altrettante aziende, per le quali è previsto l'avvio del processo produttivo entro il 2004 . I due comparti distano tra di loro mt. 1500 circa e sono interrotti dalla lama torrente Montrone e dalla tratta ferrovie del Sud-Est Bari-Putignano e privi di collegamenti diretti. Tale condizione influisce negativamente sul necessario e vitale interscambio tra i due poli e tra questi e le strade di grande comunicazione. Allo stato attuale infatti l'interscambio tra i due poli è possibile solo percorrendo la viabilità urbana esistente con automezzi di modeste capacità, in modo assoluto interdittiva della movimentazione dei grossi mezzi di trasporto. Nei due poli

operano/opereranno a regime n.28 imprese distribuite in attività di prodotti semilavorati e prodotti finiti interscambiabili e complementari

➤ Area PIP di Bari S. Caterina

➤ Area PIP di Bitetto

Il PIP di Bitetto insiste complessivamente su un'area di 106.900 mq la cui infrastrutturazione del primo stralcio, per 49.216 mq pari al 46 % , è stata attuata attraverso il Patto Territoriale. Risultano assegnati 22 lotti per complessive 15 aziende. Occorre pertanto infrastrutturare la parte rimanente, con l'esproprio di 24 ulteriori lotti.

➤ Area PIP "Baricentro" di Casamassima

Il PIP è stato approvato con D.C.C. del 29 giugno 1984. Successivamente è stato oggetto di modiche e varianti relative a diverse distribuzioni dei corpi di fabbrica e delle rispettive infrastrutture nell'ambito piano stesso. In data 8 luglio 2002 con D.C.C. n.22 è stata approvata in via definitiva la 4^a variante del Pip in questione che prevede ulteriori integrazione e modifiche alle infrastrutture del Piano stesso. Il Piano per Insediamenti Produttivi è stato interamente realizzato con fondi privati comprese le infrastrutture primarie e secondarie fino ad oggi realizzate. Il soggetto privato attuatore, regolarmente convenzionato con il Comune dovrà cedere a titolo gratuito tutte le urbanizzazioni primarie e secondarie esistenti e previste dal piano stesso.

Il PIP , quasi completamente ultimato nella realizzazione delle urbanizzazioni primarie e secondarie, presenta attualmente un livello di infrastrutture pari a circa l'80% del totale livello previsto ed approvato. In particolare devono essere realizzate modifiche e completamenti nella urbanizzazione primaria consistenti nella realizzazione di alcuni percorsi viari con annesse nuove aree di verde e parcheggio L'area, destinata alla distribuzione commerciale, risulta ancora di proprietà di privati, con un livello di infrastrutturazione pari all'80 %. E' prevista una variante con aumento di volumetria .

➤ Area PIP “Auchan” di Casamassima

Anche quest'area è specializzata sulla distribuzione commerciale, ma risulta di proprietà comunale. Infrastrutturata all'80 %, prevede la realizzazione di un nuovo lotto destinato ad una ulteriore attività commerciale.

➤ Area PIP di Mola

L'area PIP, di 12 ha di estensione, risulta infrastrutturata all'80 %, con opere di urbanizzazione primaria e secondaria (centro direzionale e due celle frigo). Le infrastrutture di questo PIP, realizzate da circa 10 anni, non sono state in passato messe in funzione. Attualmente l'area è stata avviata all'operatività, con l'assegnazione di 28 lotti (prevalenza di agro-industrie). Questo richiede interventi di rifunzionalizzazione / ottimizzazione delle strutture esistenti e la loro messa a norma.

Per la gestione del PIP e del Centro servizi è previsto un consorzio obbligatorio tra gli assegnatari.

Il PIP risulta contiguo all'area industriale di Mola (con 12 aziende in attesa di concessione edilizia e 15 ulteriori lotti disponibili).

La posizione di queste aree, sull'asse Bari- Brindisi e servite da ferrovia, ne fanno sede ottimale per una piattaforma logistica che , pur nella specializzazione prevalente per l'agroindustria, risulterebbe funzionale per l'intero sistema produttivo dell'area.

➤ Area PIP di Noicattaro

Il PIP di Noicattaro è ubicato in una zona a servizio del comparto agroalimentare e manifatturiero che ben si configura come insediamento industriale con le caratteristiche dell'economia metropolitana a vocazione è ubicato a ridosso della s.s.16 ed ottimamente servito sia dal sistema viario che ferroviario. L'estensione del PIP è di circa 30 ha con 109 assegnatari. Il livello di infrastrutturazione raggiunto è pari a circa l'85% del totale, raggiunto in parte attraverso una iniziativa autofinanziata a livello locale, in parte attraverso fondi rivenienti dalla misura 4.2 del POR 2000-2006.

I principali fabbisogni di completamento sono legati alla realizzazione della rete di metanizzazione oltre che opere di urbanizzazione secondaria, attraverso la realizzazione di palazzine da dedicare a servizi comuni di supporto.

➤ Area di insediamento di Palo del Colle

L'area, che si caratterizza per la presenza di circa 80 aziende commerciali o artigianali, risulta infrastrutturata per elettricità, telefono e acqua; risulta ancora mancante la rete fognaria oltre a necessitare del completamento della rete viaria.

L'area vede peraltro l'insediamento di alcune significative realtà industriali nel settore delle tecnologie avanzate.

➤ Area PIP di Rutigliano

La zona PIP di Rutigliano è ubicata in Via Adelfia. L'insediamento nell'area di alcune aziende è avvenuto preliminarmente alla adozione ed approvazione del PIP. Attualmente sono insediate (o in fase di insediamento) 15 aziende. In tal senso il PIP necessita di terminare la realizzazione delle strade interne alla sua area, in stretto collegamento con i Comuni di Adelfia, Mola e Noicattaro.

➤ Area PIP di Sannicandro

Il PIP di Sannicandro è un'area già funzionante dove sono localizzate diverse aziende e che è stata destinataria di un finanziamento di 800 milioni di lire sulla misura 5.3 POP Puglia 94/99 e di un ulteriore finanziamento di 3,3 miliardi sulla misura 4.2 del POR 2000– 2006.

E però necessario che il PIP di Sannicandro si doti di una struttura viaria idonea a consentire il funzionale collegamento per la movimentazione di merci e persone con la strada statale (ss 271), che è in intersezione anche con la ferrovia statale (Bari –Taranto). La ex s.s. 271 è inoltre la principale arteria di collegamento verso il cosiddetto “distretto del salotto” localizzato nei territori comunali di Santeramo in Colle e Matera. E' noto come questo particolare tipo di produzione utilizzi i container per le spedizioni intercontinentali diretti verso Taranto.

➤ Area PIP di Triggiano

E' un'area già adeguatamente attrezzata che vede l'insediamento di circa 40 aziende, in posizione strategica ed a ridosso del previsto centro intermodale agro-alimentare di Bari/Triggiano

➤ Area PIP di Valenzano

La zona PIP di Valenzano deve essere realizzata ex-novo e sarà ubicata sulla S.P. Casamassima, per una estensione complessiva di 45 ha.

La ipotesi alla base della realizzazione di quest'area PIP è essenzialmente legata alla idea di localizzazione di imprese nate nel contesto degli insediamenti tecnico-scientifici locali (Tecnopolis in primo luogo) ovvero alla stretta collaborazione operativa con le stesse organizzazioni.

A fronte di questo quadro, emerge uno scenario di prospettiva che tenda a superare una visione di queste attività e di questi insediamenti produttivi come un insieme scollegato di iniziative, bensì punti a costituirne un sistema integrato che, attraverso la sua integrazione, raggiunga obiettivi di

- economia di scala, condividendo in primo luogo servizi ed infrastrutture
- attrazione di investimenti, laddove la promozione dell'area, non più operata indipendentemente da parte di ciascun comune, ma in una logica di rete, associata ad prospettiva di promozione della componente culturale dell'area, raggiunga più alti livelli di efficacia
- decentramento e, quindi, di miglioramento delle condizioni ambientali e della mobilità, contribuendo ad evitare il consolidamento di processi di saturazione (quali in atto, ad esempio, sull'area ASI di Modugno) e promuovendo uno sviluppo più equilibrato dell'intero territorio PIT.

E' evidente, pertanto, che una simile prospettiva di sviluppo della rete delle aree di insediamento produttivo deve prevedere il potenziamento

- delle singole aree di insediamento produttivo, in modo da garantire un livello omogeneo di loro sviluppo
- delle forme di loro interconnessione fisica, in primo luogo verso la rete principale delle infrastrutture di trasporto regionali / nazionali
- di un sistema di “intelligenza” che, avendo una vista integrata del sistema delle aree, possa garantire quei servizi (in primo luogo di marketing territoriale integrato oltre che di gestione conoscitiva delle aree stesse) necessari ad una gestione equilibrata delle stesse aree.
-

2.4.2 PARI OPPORTUNITA' : STATO DI ATTUAZIONE

Una analisi dello stato di attuazione delle politiche di pari opportunità può essere condotta secondo le linee definite dal modello VISPO.

Si fa presente che, pur volendo riferirsi all'ambito dell'area metropolitana barese, stando le difficoltà di reperimento di dati, si deve necessariamente fare riferimento, salvo quando diversamente specificato, ad un contesto provinciale.

Relativamente **all'accesso delle donne al mercato del lavoro e alla formazione**, va innanzitutto premesso che il territorio provinciale è caratterizzato da un profilo di istruzione femminile, ancorché da un livello di rendimento negli studi, molto elevato, come testimoniato dalle seguenti tabelle:

Studenti iscritti presso l'Università di Bari,				
per facoltà e sesso, a.a. 2000/2001				
Rilevazione iscritti al 31/01/2001(corsi di laurea & diplomi)				
- valori assoluti				
			maschi	femmine
Agraria			634	331
Economia			3751	3728
Farmacia			653	1597
Giurisprudenza			5335	8180
Lettere e filosofia			801	3693
Lingue e letterature straniere			292	2452
Medicina e chirurgia			1283	1861
Medicina veterinaria			379	521
Scienze della Formazione			338	4979
Scienze matematiche, fisiche e naturali			2373	3270
Scienze Politiche			1398	1774
			17237	32386

Laureati presso l'Università ed il Politecnico, per sesso e facoltà, (BA)			
Anno solare 2000, valori assoluti			
Università	Maschi	Femmine	Totale
Agraria	45	14	59
Economia	537	482	1019
Farmacia	29	82	111
Giurisprudenza	597	926	1523
Lettere e filosofia	87	451	538
Lingue e letterature straniere	41	231	272
Medicina e chirurgia	121	149	270
Medicina veterinaria	21	19	40
Scienze della formazione	29	314	343
Scienz matematiche, fisiche e naturali	193	225	418
Scienze politiche	149	145	294
Totale	1849	3038	4887
Politecnico			
Architettura	51	111	162
Ingegneria	416	80	496
Totale	467	191	658

In realtà, a fronte di questo scenario, si è in presenza di una diffusa disoccupazione femminile tra i laureati e le fasce di popolazione a più elevato livello di scolarizzazione. Infatti, per quanto l'area in cui ricade il PIT n 3 sia caratterizzata da un valore tra i più elevati della regione in termini di tasso di attività femminile e di occupazione, come testimoniato dalle seguente tabella

<i>Tassi di occupazione e disoccupazione femminile per classe di età, regione e provincia. Media 2001 (dati %)</i>										
Regioni e province	Tasso di occupazione					Tasso di disoccupazione				
	15 - 24	25 - 29	30 - 64	15 - 64	Totale	15 - 24	25 - 29	30 - 64	15 - 64	Totale
Puglia	13.4	29.8	29.6	26.3	21.2	48.2	40.7	13.9	22.2	22.1
Foggia	10.0	21.3	25.9	22.0	17.8	54.7	49.1	12.6	25.0	24.7
Bari	14.8	34.8	29.1	26.8	21.4	44.1	34.7	10.3	18.0	17.8
Taranto	7.9	20.0	29.6	23.8	20.2	66.7	58.5	13.7	27.1	26.8
Brindisi	17.5	27.3	34.9	30.3	24.3	36.7	36.7	13.2	20.1	20.1
Lecce	15.7	38.3	31.1	28.9	22.5	45.4	36.1	20.7	25.4	25.3

Fonte: Rapporto 2002 dell'Osservatorio Banche-Impresa

i risultati ad oggi raggiunti risultano ancora inadeguati rispetto agli obiettivi nazionali, con alcuni dei dati più critici proprio relativamente alla presenza diffusa di disoccupazione femminile tra i laureati e le fasce di popolazione a più elevato livello di scolarizzazione, oltre che relativamente

alla disoccupazione giovanile femminile: la classe più giovane registra infatti in tutte le province valori più che doppi rispetto all'intera classe in età lavorativa, per quanto la provincia di Bari presenti una delle situazioni migliori a livello regionale.

Accanto al dato statico relativo al 2001 è anche utile, però, analizzare i trend del fenomeno.

Il tasso di disoccupazione segna dei progressi con ritmi più decisi. Nel 2001 la percentuale di donne non occupate è scesa infatti al 22,1%, guadagnando 4,7 punti percentuali rispetto al 2000.

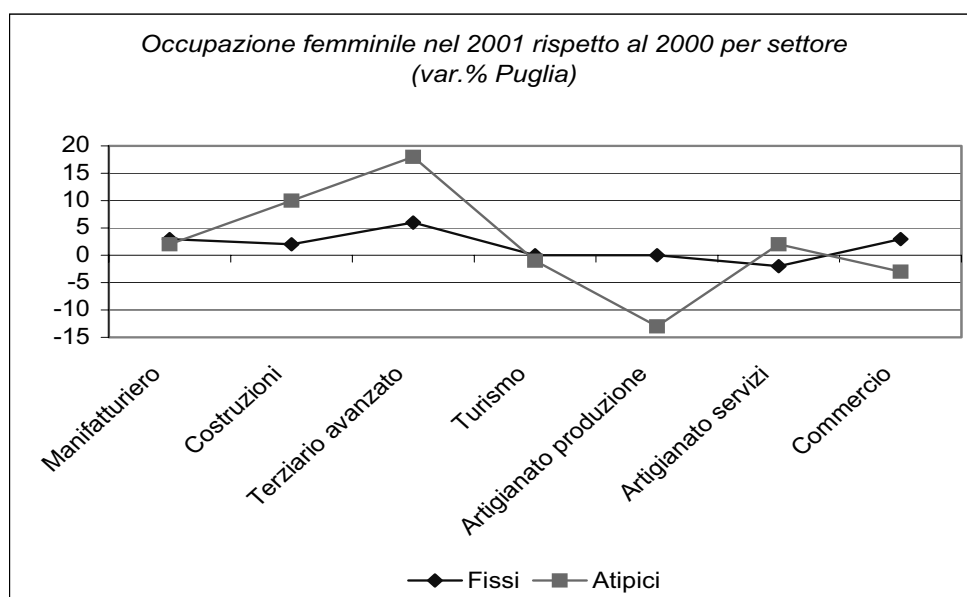
Come evidenziato dalla tabella seguente, tutte le province pugliesi hanno mostrato nel 2001 un miglioramento delle posizioni componente femminile del mercato del lavoro rispetto a quelle riscontrate nel corso del 2000 e in questo scenario la provincia di Bari ha mostrato le *performances* migliori:

Variazione % dell'occupazione femminile per province

	Totale donne
Puglia	1,0
Foggia	-
Bari	2,2
Taranto	0,7
Brindisi	1,5
Lecce	0,8

Fonte: Osservatorio Banche-Imprese

Un dato altrettanto importante riguarda la composizione settoriale di questo dato. Va tenuto presente, infatti, che si è in presenza di un'area plurispecializzata e caratterizzata da piccole, medie e grandi imprese nei settori industriali, del commercio, dell'edilizia, dei trasporti e nei settori dell'informazione e della conoscenza. Rispetto ad un dato regionale di occupazione sintetizzato dal grafico seguente



la situazione a livello provinciale è rappresentata , invece, dalla seguente tabella.

<i>Occupazione femminile nel 2001 rispetto al 2000 per province e settori (var. %)</i>					
<i>Manifatturiero</i>					
	Foggia	Bari	Taranto	Brindisi	Lecce
Fissi	1	3	-1	-	3
Atipici	2	5	3	10	-
<i>Costruzioni</i>					
	Foggia	Bari	Taranto	Brindisi	Lecce
Fissi	2	2	3	-	3
Atipici	-	-	-	-	21
<i>ICT</i>					
	Foggia	Bari	Taranto	Brindisi	Lecce
Fissi	16	-	5	7	25
Atipici	17	-	-	100	100
<i>Turismo</i>					
	Foggia	Bari	Taranto	Brindisi	Lecce
Fissi	-2	-1	-	5	2
Atipici	-	-	-7	-	-
<i>Artigianato di produzione</i>					
	Foggia	Bari	Taranto	Brindisi	Lecce
Fissi	-1	1	3	-1	-4
Atipici	17	-	6	-	-23
<i>Artigianato di servizi</i>					
	Foggia	Bari	Taranto	Brindisi	Lecce
Fissi	3	-	-2	3	-8
Atipici	-	-	6	-	-
<i>Commercio</i>					
	Foggia	Bari	Taranto	Brindisi	Lecce
Fissi	-	4	1	2	-
Atipici	-	-3	7	-	-19
Fonte: Osservatorio Banche-Imprese					

Da questa si evince che la provincia di Bari presenta la situazione migliore e più omogenea, per quanto gli aumenti siano concentrati soprattutto nei settori del manifatturiero e delle costruzioni.

Il **terziario avanzato (ICT)** presenta una situazione sostanzialmente invariata rispetto all'anno precedente. Ciò non toglie che all'interno del settore ICT la presenza delle donne assume un ruolo particolarmente significativo sia dal punto di vista meramente quantitativo, sia per quanto concerne l'accesso a ruoli e responsabilità di livello superiore.

Nel complesso la presenza delle donne nel terziario avanzato (ICT) risulta infatti pari al 35% del totale del personale impiegato, al di sopra dei valori dell'industria manifatturiera.

La maggiore apertura nei confronti delle donne in questo caso può essere messa in relazione alle peculiarità delle attività svolte anche se la presenza femminile all'interno della compagine societaria non risulta particolarmente diffusa, interessando il 28% del totale delle imprese.

Anche gli atteggiamenti per le selezioni del personale non risultano influenzati dal sesso (44% del totale) ma improntati alla ricerca di personale effettivamente qualificato per svolgere la mansione richiesta (44%). Significativa appare la mancanza di aziende che scoraggiano apertamente il lavoro femminile.

Nell'ICT le donne ricoprono posizioni di responsabilità per il 72% delle imprese, valore molto superiore a quello del manifatturiero e di tutti gli altri settori dell'economia pugliese.

Altro settore che vede una forte presenza di donne in incarichi di responsabilità è quello del **turismo**, fenomeno diffuso nei due terzi delle aziende del settore. In questo settore la questione delle pari opportunità assume aspetti particolari, in quanto si tratta di un'attività tendenzialmente estiva, che richiede un'enorme impegno concentrato solo in pochi mesi dell'anno, una notevole capacità di lavoro di gruppo, flessibilità, ecc., ma che, appunto, comporta un picco notevole nella richiesta di personale durante il periodo estivo.

La difficoltà di reperire la manodopera necessaria non consente ad una larga parte degli imprenditori di attuare preferenze di sesso (53%) facendo prevalere piuttosto l'interesse alla capacità del dipendente (91%) che deve essere flessibile alle esigenze ed agli orari su turni di lavoro molto impegnativi.

Inoltre, trattandosi generalmente di aziende di piccole dimensioni non esiste una vera e propria gerarchizzazione delle mansioni. Perciò, non esistono compiti strettamente legati al sesso (80% delle imprese).

La presenza delle donne **nell'industria manifatturiera** rappresenta il 26% del totale del personale impiegato; viceversa, la presenza femminile nelle **costruzioni** risulta strutturalmente piuttosto esigua, pari al 7% del totale e concentrata essenzialmente nei profili impiegatizi.

Sempre rispetto al tema dell'accesso delle donne al mercato del lavoro, un aspetto particolare riguarda la parità nelle **giunte e negli organi collegiali degli enti locali**. Da una analisi degli statuti comunali attuata dalla Commissione Pari Opportunità della Regione Puglia, si evidenzia, nella maggior parte dei casi, la mancata attuazione del dettato normativo Art. 6 comma 3 del D.L.S. n. 267 del 18/08/2000 (“...gli statuti comunali e provinciali stabiliscono norme per assicurare le pari opportunità fra uomo e donna ai sensi della L.125 del 10/04/1991, e per promuovere la presenza di entrambi i sessi”).

Da una indagine effettuata sui comuni che attuano forme di promozione della presenza di entrambi i sessi nella formazione delle giunte comunali emerge infatti quanto nella seguente tabella

PROVINCIA	TOTALE COMUNI	COMUNI CHE ATTUANO IL DETTATO NORMATIVO
PUGLIA	259	53
Bari	48	9
Taranto	30	3
Foggia	64	13
Lecce	97	25
Brindisi	20	3

Circa la **condizione delle donne sul lavoro e la redistribuzione del lavoro di cura** non sembra essere ancora sufficiente la presenza di iniziative “*family friendly*”, sia pubbliche che private, per la diffusione di servizi per facilitare l'accesso delle donne al mercato del lavoro (permanenza in ruoli lavorativi nell'impresa, possibilità di ricorrere a figure professionali di sostituzione, ..), di iniziative di conciliazione tra vita lavorativa e vita familiare (convenzioni con strutture private, servizio di baby-sitting a domicilio per malattia dei figli,...), di politiche, sia pubbliche che di impresa, per la flessibilizzazione dei tempi di lavoro e per il telelavoro, nonché di adeguate politiche formative.

Riguardo, infine, la **partecipazione delle donne alla creazione di attività socio-economiche** il territorio del PIT n 3 denota una buona dinamicità.

Con riferimento ai dati stimati nell'ambito del progetto Awake¹, una valutazione quantitativa delle imprese femminili presenti nella provincia di Bari è inclusa nelle tabelle seguenti che riportano, da un lato, il dato assoluto di numerosità, dall'altro, una stima della loro distribuzione settoriale.

¹ Progetto realizzato nell'ambito del programma di cooperazione interregionale Ecos Ouverture dell'Unione Europea. Il progetto, avviato nel 2000 per favorire la nascita e il consolidamento dell'imprenditoria femminile

	Imprese donna	Imprese maschili	% Imprese donna sul totale
Italia	885.405	2.563.908	25,7%
Puglia	73.780	220.274	25,1%
Provincia di Bari	25.962	86.149	23,1%

Fonte: Movimprese 1999

Stima delle Imprese Femminili per Settore nella Provincia di Bari

Elaborazione dati Movimprese 1999

SETTORI	Imprese Femminili	%
Manifatturiero	2.363	14,0
Commercio	8.471	50,2
Servizi	6.041	35,8
TOTALE	16.875	100,0

dove, comunque, la seconda tabella non considera il settore Agricoltura su cui si concentra circa il 33 % dell'imprenditorialità femminile (pur nella limitata significatività del dato in questo settore).

Dall'indagine in campo attuata dallo stesso progetto Awake è emerso anche che il percorso formativo delle Imprenditrici si sviluppa a partire da un profilo di istruzione formale medio – alto, registrandosi comunque per il 60% di loro la non coerenza tra studi, specializzazioni ed attuale occupazione. Più nello specifico risultano in possesso di un *Diploma di Scuola Superiore* (47% dei casi), di una *Laurea Universitaria* (23%), pur non restando completamente trascurabile il dato relativo alla sola frequenza della *Scuola dell'Obbligo* (20%).

Un'altra modalità per caratterizzare la partecipazione delle donne alla creazione di attività socio-economiche è deducibile dalla utilizzazione delle leggi specifiche in materia di pari opportunità, in particolare la L. 215/92. Con riferimento, pertanto, ai dati relativi al 1° bando della L. 215/92 (anno 1997), premesso che la Puglia è risultata essere la regione che ha presentato in assoluto il maggior

nelle città che vi hanno aderito, ha avuto come partner italiano il Comune di Modugno che si è avvalso della collaborazione del parco scientifico Tecnopolis.

numero di domande e che ha ricevuto anche il maggior numero di domande agevolate (76, pari a circa il 15 % del totale nazionale), la provincia di Bari è stata quella che ha contribuito con circa il 50 % di tali domande (241), con un investimento complessivo equivalente a 28.4 milioni € e dove tali domande si ripartivano, dal punto di vista settoriale, come in tabella

Industria	19
Artigianato	55
Agricoltura	22
Turismo	2
Servizi	63
Commercio	77
Agriturismo	2
Altro	1
Totale	241

Ulteriore elemento caratterizzante riguarda l'ancora limitata esistenza e funzionamento di "sportelli rosa" nei diversi punti di contatto (banche, centri territoriali per l'impiego, imprese di collocamento temporaneo, centri pubblici di informazione per le opportunità di lavoro e impresa). Rispetto a questo l'obiettivo dovrebbe, ovviamente, essere quello di promuovere, consolidare e sostenere l'imprenditorialità femminile (dall'autoimpiego, alla piccola impresa, alla impresa sociale, al ruolo femminile nell'impresa familiare), di sostenere il ruolo imprenditoriale delle donne e di sviluppare reti di imprese femminili in un quadro di sviluppo locale.

2.4.3 New economy ed orientamento alla innovazione del sistema economico locale

In un periodo segnato dall'elevata turbolenza tecnologica e dalla pervasività assunta dalle nuove tecnologie in tutti i comparti manifatturieri risulta necessario lavorare per stimolare l'interazione e lo scambio di informazioni tra strutture scientifico-tecnologiche e P.M.I.. Condizione necessaria allo sviluppo economico del tessuto imprenditoriale sta quindi sia nell'adozione delle innovazioni da parte delle imprese minori, verificando l'appropriabilità e l'impatto delle nuove tecnologie nell'ambito di ciascuna azienda, sia nella promozione della ricerca applicata delle stesse P.M.I.

Il territorio pugliese e, in particolare l'area di Bari, presentano condizioni ottimali per sostenere questi processi di crescita.

Da un lato, infatti, l'area presenta la più alta concentrazione di strutture di ricerca e per l'innovazione e per il trasferimento tecnologico al sistema delle imprese. Organizzazioni quali

- il parco tecnologico di TECNOPOLIS;
- il sistema delle università con i poli universitari del Politecnico e dell' Università degli Studi a Bari.
- CNR, area di ricerca di Bari;
- ELASIS, Sistema Ricerca FIAT nel Mezzogiorno;
- IAM, Istituto Agronomico Mediterraneo, localizzato a 10 Km da Bari, membro del Centre International de Hautes Etudes Agronomiques Méditerranéennes (CIHEAM);
- I nodi della Rete di Centri di innovazione per le imprese, membri della rete europea BC-NET

rappresentano, infatti, una risorsa chiave per lo sviluppo in chiave di innovazione del territorio.

Anche per effetto della loro presenza l'area si caratterizza per una forte vivacità nel settore del terziario avanzato. Facendo riferimento, infatti, al repertorio dei fornitori di servizi del programma PIC PMI Azione 7.2 (sovvenzioni a favore delle PMI per la realizzazione dei loro piani strategici, compreso l'avvio di nuove linee o il lancio di nuovi prodotti, limitatamente agli investimenti immateriali [brevetti, marchi di qualità, Ricerca e sviluppo, software]), la distribuzione provinciale dei fornitori (53 % Bari ; 6 % Lecce ; 7 % Taranto ; 5 % Brindisi ; 3 % Foggia ; 26 % extraregionali), per quanto non statisticamente rappresentativa e caratterizzata da alcuni bias, dimostra comunque una notevole dinamicità imprenditoriale nel settore.

Focalizzando maggiormente l'attenzione sulle imprese operanti nel settore dell'informatica e delle attività connesse e utilizzando, in questo il Rapporto annuale 2002 "Il sistema Puglia" redatto dall'Osservatorio Regionale Banche-Imprese di Economia e Finanza, si possono dedurre alcuni fenomeni.

Riguardo la ripartizione territoriale di questi processi, la seguente tabella

Quadro di sintesi: il terziario avanzato nelle province pugliesi, anno 2001

(unità, variazioni percentuali)

	Anno	Informatica e attività connesse	Ricerca e sviluppo	Poste e telecomunicazioni
	2001	1356	46	73
Bari	2000	1224	43	59
	Var. 2000-01 %	10,8	7,0	23,7

Brindisi	2001	226	12	13
	2000	187	14	9
	Var. 2000-01 %	20,9	-14,3	44,4
Foggia	2001	273	6	18
	2000	244	6	18
	Var. 2000-01 %	11,9	0,0	0,0
Lecce	2001	461	9	40
	2000	390	6	29
	Var. 2000-01 %	18,2	50,0	37,9
Taranto	2001	394	4	31
	2000	350	7	28
	Var. 2000-01 %	12,6	-42,9	10,7

Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati MOVIMPRESE

mette in evidenza come, per quanto lo sviluppo del terziario avanzato e dell'offerta di servizi immateriali si stia diffondendo in molte aree del sistema pugliese, l'area di Bari si caratterizza come area leader a livello regionale.

Il capoluogo di regione, infatti, seppur con dinamiche meno virtuose – in parte imputabili al numero considerevolmente superiore di aziende, ha avuto nell'ultimo anno un incremento nel numero delle imprese in tutti i settori qui considerati, con oltre 130 aziende in più nel comparto dell'informatica e attività connesse.

La fase di crescita sostenuta che ha interessato i sistemi industriali dell'ICT ha contribuito a determinare **effetti particolarmente positivi sul versante occupazionale**.

I dati sull'occupazione atipica confermano il ruolo più significativo che essa riveste all'interno del settore, risultando pari al 13% dell'occupazione totale (nel settore dell'ICT).

Dal punto di vista del mercato, in Puglia il 61% delle imprese intrattiene relazioni dirette con i mercati finali, a fronte del 37% che predispone prodotti/servizi finiti per altre imprese (solo l'1% produce prodotti/servizi intermedi). Se nel complesso la maggioranza delle imprese committenti continua ad essere localizzata nella stessa regione d'appartenenza in misura più ampia che nel resto dei comparti industriali (pari al 76% in Puglia), le imprese dell'ICT fanno riferimento in misura

crescente ad imprese situate al di fuori dei confini regionali, sia in altre aree del Mezzogiorno, sia nel resto del Paese.

Come già indicato, i sistemi industriali regionali dell'ICT risultano caratterizzati in misura meno ampia di quanto si verifichi nel resto dell'industria dalla presenza di imprese che operano per conto di altre unità produttive. Ciononostante, anche nel settore dell'ICT risultano presenti imprese di piccola dimensione in possesso di elevati livelli di specializzazione alle prese con esigenze di qualificazione e di integrazione dell'offerta non sempre di immediata ed efficace realizzazione.

Da qui scaturisce la necessità di sostenere i processi di ristrutturazione e di consolidamento in atto nello specifico intento di accrescere la presenza delle imprese locali in mercati più strutturati in termini di qualità dell'offerta e di dimensione territoriale, con l'obiettivo di ampliare il numero di imprese committenti e di conseguire una ulteriore crescita degli assetti strategico-organizzativi.

Anche le imprese dell'ICT, nonostante il particolare dinamismo a livello congiunturale, risultano quindi caratterizzate da un'erosione costante dei margini di redditività a causa della dinamica negativa che continua a contrassegnare l'evoluzione dei costi rispetto all'andamento dei prezzi che è possibile praticare sul mercato.

L'analisi delle strategie che le aziende intendono adottare nei prossimi tre anni pone in evidenza alcune priorità. La maggioranza delle imprese ha sottolineato in proposito l'esigenza di accrescere la dimensione aziendale (33%), seguita dalla qualificazione ed ampliamento delle relazioni con altre imprese (30%), e dal miglioramento qualitativo dei prodotti (segnalato dal 24% delle imprese).

Del resto la dimensione aziendale viene percepita esplicitamente come un vincolo all'espansione delle attività da una percentuale comunque rilevante di imprese, pari al 29%. Occorre al riguardo sottolineare che l'ampliamento della dimensione aziendale non deve tuttavia essere considerato necessariamente come il perseguimento di una scala dimensionale maggiore, quanto il conseguimento di una più ampia ed efficace capacità di presidio di mercati caratterizzati da un elevato livello di specializzazione ed allo stesso tempo da una crescente integrazione dell'offerta, finalizzata a rafforzare la competitività dell'offerta regionale attraverso la diffusione di reti di cooperazione ed il conseguimento di una massa critica più adeguata all'evoluzione in corso. Si rende quindi necessario conseguire margini di operatività più ampi e qualificati anche attraverso il

rafforzamento delle economie esterne che in particolare nel settore dell'ICT rivestono un ruolo determinante nell'accrescere l'offerta delle imprese di medio-piccole dimensioni (si pensi ad esempio all'importanza strategica che il sistema regionale dell'università e dei centri a sostegno dell'innovazione riveste per le stesse imprese del settore).

In relazione al contesto territoriale nel quale gli imprenditori pugliesi operano, vengono evidenziati alcuni fattori di maggiore rilievo.

In primo luogo si pone l'accento sul rafforzamento delle infrastrutture di comunicazione (36% delle imprese), seguite dalla disponibilità di professioni qualificate (27% con punte più elevate nelle imprese di telecomunicazione), dal credito e dai servizi bancari (24%). In misura inferiore vengono segnalati aspetti connessi alla presenza di fornitori locali (9%), ai rapporti con la pubblica amministrazione (7%) ed alla disponibilità di spazi insediativi (6%).

A proposito, quindi, della disponibilità di professioni qualificate, si fa presente che la transizione alla SI può essere impedita o, almeno, rallentata dalla mancanza di forza lavoro qualificata (*skill shortage*) nelle nuove tecnologie. In un recente rapporto sulla formazione per la *new economy* la FEDERCOMIN ha denunciato la mancanza di 100 mila unità di personale qualificato, adatto alle mansioni nel settore delle ICT.

Secondo il rapporto, la forbice tra la domanda e l'offerta di operatori e professionisti nel campo delle ICT si va ancora allargando. Il differenziale è passato dal 4% del 1998, al 9% del 1999 ed ha raggiunto l'11% nel 2000. La tendenza allo squilibrio sembra inarrestabile e le previsioni lasciano pensare che, in assenza di adeguati provvedimenti, il differenziale potrebbe attestarsi intorno al 18% nel 2002. Più precisamente, il dato di 110 mila unità mancanti nel 2000 potrebbe toccare le 215 mila unità nel 2002.

Naturalmente la penuria di risorse umane qualificate tende a far aumentare i livelli retributivi aziendali di ingresso e gli incentivi per figure professionali sempre più rare. Questo processo non favorisce di certo le PMI produttrici di software, soprattutto al Sud, che non possono competere sui livelli retributivi. Col passare del tempo potrebbe delinearsi uno scenario nel quale le risorse umane pregiate tenderebbero a preferire le grandi aziende, mentre le PMI stenterebbero a reperire risorse umane qualificate. Nella SI, o forse sarebbe più corretto dire nella Società della Conoscenza, la mancanza di competenza e creatività potrebbe provocare il declino del tessuto delle PMI.

Per sventare una dicotomia tra grandi aziende e PMI nel settore delle ICT, il recente rapporto ASSINFORM sollecita uno sforzo congiunto con le istituzioni pubbliche e le autorità di governo

che guidi il processo di produzione di bacini di risorse per soddisfare le esigenze del mercato. A questo scopo, l'ASSINFORM invoca uno *“stretto coordinamento tra il settore delle ICT ed il mondo della istruzione e della formazione”* collegando *“le esigenze formative del mondo del business e le prestazioni formative del mondo accademico”*.

A fronte di questo scenario relativo al sistema del terziario avanzato e, più in particolare, del settore dell'ICT, si riportano di seguito le viste relative ai due potenziali mercati di sbocco delle imprese ICT : il mercato imprenditoriale ed il mercato delle PA.

I dati dettagliati del censimento italiano intermedio, resi pubblici dall'ISTAT alla fine del 1999 e che riguardano l'intera popolazione delle imprese italiane, illustrano la situazione veramente particolare per quanto riguarda l'uso delle ICT nelle aziende di dimensione più piccola. Le aziende con addetti da 1 a 19 non hanno attrezzature ICT e di quelle che ne hanno (il 30%) solo una percentuale irrisoria (3,7%) è collegata ad una rete esterna. Questo dato è rilevante se si pensa che in Italia 3,3 milioni di imprese su un totale di 3,8 milioni ha meno di 9 addetti. Naturalmente la carenza di ICT è più accentuata nelle regioni meridionali. Recentemente (Giugno 2001), la BANCA D'ITALIA (sede di Bari), nelle sue *“Note sull'andamento dell'economia della Puglia nel 2000”*, ha reso noto i dati risultanti da una indagine a campione condotta su 227 imprese pugliesi e riguardanti l'utilizzo di Internet. La ricerca ha rivelato che, a Febbraio 2001, l'80,9% delle imprese aveva attivato l'accesso a Internet, a fronte del 53,7% alla fine del 1999. Inoltre, l'indagine ha evidenziato che la percentuale di imprese pugliesi con meno di 50 dipendenti collegate ad Internet è aumentata in modo considerevole. Anche l'utilizzo della rete si dimostrava più intenso ed efficiente rispetto al mero utilizzo destinato alla posta elettronica. All'inizio del 2001, infatti, la metà delle imprese del campione aveva attivato un sito Web: un risultato confortante, se confrontato con la quota più modesta del 28,9% del 1999. Tuttavia si deve sottolineare che, nel 78,1% dei casi, i siti aziendali sono aggiornati solo saltuariamente. Questo elemento fa ritenere che essi siano stati attivati più per intenti pubblicitari e promozionali che per migliorare la capacità aziendale di raggiungere l'utente finale.

L'accelerato processo di innovazione, unito ai mutamenti organizzativi dell'impresa ed alla sua crescente integrazione internazionale, stanno comunque provocando profondi mutamenti anche nei contesti produttivi industriali a forte vocazione tradizionale come quello pugliese.

Gli schemi di crescita economico-sociale e la struttura occupazionale tendono, quindi, ad essere fortemente modificati da una sorta di tendenza alla terziarizzazione delle economie avanzate che fa dell'applicazione delle nuove tecnologie il principale motivo di forza. In tale contesto, oramai

sempre più strutturale, le dinamiche di crescita delle aziende che operano nel così detto “terziario avanzato” sembrano essere un buon indicatore per delineare le configurazioni che l’economia locale sta assumendo.

In linea generale, si riscontra una crescente domanda, presso le aziende, di soluzioni applicative evolute: business intelligence, data warehousing, customer relationship management, supply chain management e supply chain planning. Queste applicazioni alimentano la richiesta di tecnologie ICT, come le reti di comunicazioni, strumenti di archiviazione e recovery, workflow management, etc. La tabella mostra che le imprese, anche di dimensione modestissima, recentemente hanno acquisito una propensione ad avvalersi delle facilitazioni e degli strumenti messi a disposizione dalla Rete.

Propensione delle aziende a dotarsi di posta elettronica, di sito Web e ad usare la rete

Classe di Addetti	N1 %	N2 %	N3 %
1-4	37	14	13,3
5-9	51	24	18
10-19	61	/	/
20-49	76	/	/
50-99	85	61,7	27

Fonte: Il Corriere TLC del 20/06/01 su dati ISTAT

N1 Percentuale delle aziende dotate di posta elettronica.

N2 Percentuale di aziende dotate di sito Web o di pagine offerte in linea su Internet.

N3 Percentuale di aziende che si propongono di usare il web per acquistare beni e servizi.

D’altra parte, sempre facendo riferimento al citato programma PIC PMI Az. 7.2, è significativo analizzare la distribuzione percentuale degli interventi richiesti dalle imprese ammesse a finanziamento.

Interventi richiesti	%
- Progettazione industriale e prototipizzazione	3%
Progettazione di nuovi prodotti assistita da calcolatore	2%
Assistenza allo sviluppo e realizzazione di prototipi industriali	1%
- Gestione e Integrazione di sistemi	2%
Assistenza all' Integrazione di componenti e sottosistemi	1%
Sviluppo di prodotti e servizi informatici e telematici a valore aggiunto	1%
- Ricerca, sviluppo e trasferimento tecnologico	1%
Studi finalizzati allo sviluppo e/o trasferimento di nuove tecnologie per il miglioramento dei processi e lo sviluppo di nuovi prodotti, ad esclusione della ricerca di base	1%
- Gestione dei processi aziendali e sistemi informativi	9%
Riorganizzazione e integrazione dei processi aziendali	3%
Progettazione e sviluppo di infrastrutture informatiche e telematiche a supporto del controllo e gestione dei processi aziendali	6%
- Organizzazione e gestione della produzione	3%
Riorganizzazione della produzione	2%
Riorganizzazione delle procedure dell'area produzione	1%
- Sistemi qualità aziendali	29%
Sviluppo di sistemi qualità totale in conformità alle norme ISO 9000	25%
Assistenza per l'accreditamento dei laboratori analisi, prove e misure in conformità alla normativa UNI EN 45000	1%
Sviluppo di sistemi qualità ambientale in conformità alle norme ISO 14000, con priorità per le province di Bari, Foggia Lecce	3%
- Normazione, controllo qualità, certificazione di prodotti, brevetti	1%
Introduzione e miglioramento delle tecniche di controllo qualità per materiali, componenti e sottosistemi	0,2%
Prove e caratterizzazione di materiali, componenti e sottosistemi	0,2%
Studi per le definizioni e realizzazione di nuovi brevetti	0,1%
Assistenza per l'adozione della marcatura di prodotto CE	0,5%

Rispetto, invece, al settore della Pubblica Amministrazione, è significativo analizzare lo stato dei servizi immateriali legati allo sviluppo della Società dell'Informazione all'interno delle PA.

Una indagine condotta nell'ambito della presente progettazione presso ciascuna delle amministrazioni interessate al PIT n.3 e volta ad individuare i livelli di abilitazione e/o di disponibilità all'adozione di innovazioni, ha permesso di individuare più precisamente,

durante le fasi di progettazione e pianificazione degli interventi, i bisogni di ogni amministrazione e dimensionare gli interventi in termini di azioni di investimento, formazione, bisogni di infrastrutture, etc.

Nella tabella che segue si riporta la sintesi del lavoro di ricognizione condotto sul livello di pervasività e di attenzione alle nuove tecnologie dell'informazione e comunicazione (ICT) delle amministrazioni coinvolte nel PIT.

Per brevità e per cogliere rapidamente lo stato dell'arte, la tabella riporta, per ciascuna amministrazione, il tema esaminato ed un indicatore qualitativo ad esso riferito i cui significati estesi sono riportati di seguito:

1. **Informatizzazione.** È stato rilevato il livello di informatizzazione dei servizi istituzionali ed attribuito il valore **alto** dove quasi tutti i servizi sono stati automatizzati, **medio** dove sono stati informatizzati almeno quelli più rilevanti (demografici e finanziari), **basso** dove l'informatizzazione non toccato servizi rilevanti.
2. **Adeguatezza tecnologica.** È stato rilevato il livello di attualità delle tecnologie ed architetture adottate ed attribuito il valore avanzato dove le architetture sono client/server e la rete (ethernet) permette di interconnettere tutte le stazioni di lavoro dell'amministrazione, buono dove le architetture sono client/server ma la reti sono dipartimentali, basso dove né le architetture né le reti rispondono ai requisiti suddetti.
3. **Tipologia di gestione dei sistemi.** È stato rilevato il tipo di gestione dei sistemi adottato dall'amministrazione, service in loco, outsourcing, autonomo, nessuno.
4. **Servizi Telematici.** È stata rilevata la presenza di servizi telematici erogati su internet ed attribuito il valore buono dove i servizi offerti oltre che informativi sono interattivi (modulistica on-line,...), medio dove i servizi offerti sono informativi, basso dove non viene erogato alcun servizio.
5. **Sito Web Istituzionale.** È stata rilevata la presenza del sito web istituzionale ed attribuito il valore esistente, in via di realizzazione, assente, senza entrare nel merito della qualità del sito.
6. **Progetti in cantiere.** Sono stati evidenziati i progetti della amministrazione relativamente alla realizzazione di servizi telematici generici, alle imprese, di servizi istituzionali (automazione).

7. **ICT negli indirizzi programmatici.** Si è evidenziata la presenza, negli indirizzi programmatici del Sindaco, di indicazioni relative alla adozione e livello strategico delle ICT con il semplice valore si, no.
8. **Servizi e gestione.** Sono state esaminate le forme di realizzazione e gestione dei servizi che le amministrazioni pensano di adottare distinguendole in forma associativa, gestione, autonoma.
9. **e_Government.** È stato rilevato il livello di attenzione e conoscenza del piano di e-government nazionale ed attribuito il valore alto dove l'amministrazione partecipa all'iniziativa, medio dove l'amministrazione è solo a conoscenza dell'iniziativa, basso dove non si presta attenzione.
10. **Società dell'Informazione.** È stato rilevato il livello di attenzione e conoscenza delle attività a tutti i livelli (europeo, nazionale, regionale) relativi allo sviluppo della Società dell'Informazione ed attribuito il valore alto dove l'amministrazione partecipa ad iniziative oltre quella del PIT, medio dove l'amministrazione è attenta ma non ha preso alcuna iniziativa, basso dove si è prestata attenzione solo attraverso il PIT.

Livello di attenzione alle tecnologie ICT da parte delle Amministrazioni dell'area PIT

<i>Scheda di sintesi</i>	
	misura
Informatizzazione	
Alto	6
Medio	9
Basso	1
Adeguatezza tecnologica	
Avanzato	0
Buono	11
Basso	5
Tipologia di gestione dei Sistemi	
Service in loco	13
Outsourcing	3
Autonomo	0
Nessuno	2
Servizi telematici	
Buono	6
Medio	9
Basso	1

Sito web istituzionale	
Esistente	9
in via di realizzazione	2
Assente	5
Progetti in cantiere	
Servizi generici	11
Servizi alle imprese	9
Servizi istituzionali	7
ICT negli indirizzi	
Programmatici	
Si	8
No	7
servizi e gestione	
in associazione	8
in autonomia	4
in gestione	4
Attenzione alle iniziative	
referite alla adozione	
delle ICT e della S.I.	
alto	4
medio	10
basso	2

La situazione che emerge dall'analisi sintetizzata nella tabella appare complessivamente positiva, confermando la presenza di un interesse consistente delle amministrazioni pubbliche nei confronti di alcune applicazioni info-telematiche che costituisce senza dubbio una premessa significativa per favorire la diffusione di ulteriori applicazioni e servizi a maggiore valore aggiunto.

In particolare la maggior parte delle amministrazioni (con una sola eccezione) evidenzia un livello medio-alto di informatizzazione, con altrettanto soddisfacenti livelli di adeguatezza tecnologica riferiti in questo caso alla presenza di architetture che consentono in qualche modo la interconnessione in rete delle singole applicazioni.

Allo stesso tempo risulta soddisfacente la presenza di servizi telematici: in poco più di un terzo dei comuni tali applicazioni risultano piuttosto avanzate, prevedendo modalità interattive di erogazione dei servizi, a differenza di altre amministrazioni dove tali applicazioni riguardano servizi puramente di carattere informativo. A conferma di tale aspetto si registra che oltre il 56% delle amministrazioni appare già in possesso di siti web di carattere istituzionale, cui si aggiunge un

ulteriore 13% che dichiara di essere in fase di realizzazione. Nel complesso solo poco più di un terzo delle amministrazioni risulta ancora privo di siti internet.

Di particolare rilevanza, inoltre, l'avvio del Centro servizi per la Gestione del Territorio, costituito dai Comuni di Bari, Adelfia, Capurso, Casamassima, Valenzano, Triggiano, Turi, realizzato nell'ambito del progetto pilota Catasto-Comuni e localizzato presso il parco scientifico e tecnologico di Tecnopolis.

Un ulteriore indicatore di interesse riguarda la presenza di 27 progetti di informatizzazione attualmente in cantiere, dei quali nove sono dedicati alle imprese e sette risultano di tipo istituzionale.

Nel complesso il livello soddisfacente di dotazione info-telematica si accompagna ad un altrettanto positivo livello di conoscenza degli obiettivi e delle opportunità messe a disposizione dalla Società dell'Informazione e dal programma nazionale di E-Government rivolto in modo specifico alla pubblica amministrazione, come confermato dall'88% delle amministrazioni intervistate.

A tale proposito è essenziale ricordare la predisposizione, da parte di 169 amministrazioni locali pugliesi, tra cui tutte quelle dell'area del PIT n. 3, del progetto di e-gov A.PU.LIE_GOVERNMENT, approvato per il finanziamento. La proposta è stata coordinata dal Comune di Bari che è capofila del progetto. Tale progetto intende innovare profondamente le modalità di interazione tra le autonomie locali ed i cittadini e le imprese regionali, sviluppando al tempo stesso una infrastruttura di servizi articolata sul territorio e funzionalmente integrata, in grado di assicurare omogeneità e coerenza dei livelli di servizio pur nella necessaria diversità delle soluzioni organizzative e tecnologiche adottate a livello locale.

Apulie_government è un progetto delle autonomie locali della Puglia che interviene sulla dimensione di sistema regionale delle stesse autonomie, tuttavia esso nasce da livelli locali sub regionali di concertazione tra amministrazioni che hanno già sviluppato, ad esempio nei Patti territoriali o nei contratti di Area o in altri strumenti della programmazione negoziata e della programmazione regionale, una consuetudine alla collaborazione e che si riconoscono in sistemi locali caratterizzati da vocazioni territoriali specifiche o da un forte livello di integrazione sociale e infrastrutturale.

Nel complesso, il progetto sostiene l'innovazione delle logiche di erogazione e interazione con i destinatari finali di due grandi categorie di servizi:

a) Servizi di carattere basilare ai cittadini e alle imprese, corrispondenti in linea generale agli eventi essenziali della vita tracciati dal programma nazionale di e_government. Questi servizi fanno riferimento a loro volta alle seguenti grandi aree di intervento amministrativo:

- Servizi dell'area "essere cittadino"
- Servizi generali e di assistenza sociale
- Servizi dell'area sanità
- Servizi dell'area tributi
- Servizi dell'area attività produttive

b) Servizi funzionali al nuovo ruolo assunto dalle amministrazioni locali, con il decentramento, in materia di gestione delle risorse territoriali e di promozione dello sviluppo locale:

- 5) Servizi per la gestione del territorio
- 6) Servizi per la promozione e il marketing territoriale.

L'infrastruttura di servizi che sarà realizzata in Apulie_government sarà quindi un sistema a rete sul territorio regionale che consegnerà progressivamente livelli crescenti di integrazione da un lato e di diversificazione e complementarità funzionale dall'altro. Esso valorizzerà le infrastrutture di servizi già esistenti, a partire dal citato Centro Servizi per la Gestione del Territorio realizzato a Bari e dal Centro Servizi per le Attività Produttive realizzato dall'Area Sistema di Casarano.

2.4.4 Stato e prospettive del sistema trasportistico e della logistica nell'area PIT

Il ruolo del "sistema di area" della Città Metropolitana di Bari, nel contesto della Regione Puglia, è già definito nel Piano Nazionale dei Trasporti con la individuazione del "Corridoio Adriatico" che fa di questa area lo "snodo" strategico rispetto alle due ulteriori direttrici rivolte - a Sud-Est - in direzione di Brindisi ed il suo Porto ed Aeroporto oltre che di tutto il Salento, ed - a Sud-Ovest- verso Taranto e l'hub portuale, Grottaglie ed il suo aeroporto oltre che verso i nodi di Cosenza - Paola e Reggio Calabria - Sicilia.

Ritenuto in sede europea uno dei sedici progetti prioritari da realizzare, il Corridoio Adriatico è interessato dal potenziamento dell'asse ferroviario, dal raddoppio di quello autostradale lungo la

dorsale interna Adriatica, nonché dall'adeguamento funzionale delle infrastrutture portuali ed aeroportuali.

L'Area metropolitana è altresì interessata alla realizzazione del Corridoio n.8, che va a connettersi con l'Asse e collega in un sistema integrato di rete, mediante nodi intermodali, le città di Rotterdam, Monaco, Trieste, Venezia, Bologna, Ravenna, Ancona, Bari, Brindisi e Taranto.

I nodi di Bari, Brindisi e Taranto, oltre ad essere funzionalmente differenziati per i contesti geografici che li contraddistinguono, rappresentano gli elementi caudali di collegamento del Corridoio Adriatico con l'Est Europeo, con il Medio Oriente, con il Nord Africa e di lì con l'Asia.

Rispetto al panorama innanzi descritto, la realtà metropolitana barese, con il suo sistema trasportistico e le sue attuali dotazioni infrastrutturali, già oggi si pone in condizioni di estremo interesse. Il Polo intermodale di Bari, programmato già dal 1998, risulta infatti articolato su quattro sottosistemi di riferimento:

- l'aeroporto di Bari-Palese, in fase di espansione e di ampliamento dell'aerostazione e delle infrastrutture di servizio
- il porto marittimo, in fase di ulteriore crescita delle banchine (ampliamento di Marisabella) e delle pertinenze viarie interne ferroviarie, stradali, di parcheggio e stazionamento
- la rete ferroviaria, in fase di evoluzione rispetto ai problemi connessi a specifici nodi interni al tessuto urbano oltre che di crescita su ulteriori rami di servizio
- la rete stradale interna ed esterna al tessuto urbano.

Nel corso degli ultimi anni il sistema dei trasporti nella città metropolitana barese è stato investito da una serie di iniziative che concorrono a configurare per un verso un nuovo assetto territoriale dell'area, per altro una nuova logistica del sistema. In questo senso le scelte strategiche operate dal Comune di Bari in merito allo sviluppo delle diverse realtà trasportistiche e proposte quale contributo alla formazione del Piano Regionale dei Trasporti sono state attuate nella logica di un Polo intermodale, quale sistema integrato di trasporto su reti differenziate e su nodi specializzati.

La prospettiva deve essere, quindi, di sviluppare logiche di intermodalità ad alto valore di coordinamento.

Sono stati previsti grandi investimenti infrastrutturali per la realizzazione della nuova aerostazione, per il “nodo ferroviario”, per l'interporto, per lo sviluppo del sistema portuale. A titolo di esempio, l'accordo di Programma per il “nodo ferroviario” ha già attivato interventi già in corso di realizzazione da parte delle ferrovie concesse, relativi alla realizzazione delle ferrovie metropolitane (tratto Bari San Paolo-Modugno, Bari-aeroporto, Bari-Bitritto).

Considerando in aggiunta a questo quadro l'interporto di scambio gomma-ferro, collocato in posizione strategica, ed il Piano del traffico e dei parcheggi, il macrosistema risulta completo nelle sue linee di programmazione e indirizzo.

Va comunque osservato che il polo trasportistico barese è una realtà che, se in corso di completamento nei suoi differenti sottosistemi, ha bisogno, per raggiungere la sua massa critica, di incrementare il livello di sinergia tra tali componenti.

D'altra parte, al pari di molte aree densamente urbanizzate ed in particolare quelle metropolitane, l'area metropolitana di Bari, con la sua estesa ed articolata presenza di attività residenziali e produttive, presenta una elevata richiesta di mobilità: vi sono comuni, infatti, in cui i 4/5 della popolazione lavorativa gravitano sulla città di Bari per cui si rende necessario un potenziamento forte dei collegamenti, anche se possibile ferroviari, oltre che una adeguata intensificazione e miglioramento degli attuali servizi.

La domanda di mobilità non ha come riferimento solo i cittadini dell'area metropolitana ma anche le merci, soprattutto quelle di rapida deperibilità, che necessitano di un'organizzazione della distribuzione sia capillare in quelle zone delle singole città con presenza concentrata di attività economiche e artigianali sia, al tempo stesso, ambientalmente sostenibile in modo da ridurre l'impatto dei mezzi di trasporto sulla vivibilità delle stesse aree urbane.

A tal proposito il progetto proposto di una piattaforma di terzo livello con funzioni di “city logistic” individuata nell'area Bari – Triggiano agevola l'obiettivo esplicitato nell'idea forza di creazione della rete dei nodi logistici, venendo così a configurare un sistema concertato basato su tre nodi di cui uno, quello di Bari – Triggiano, dedicato alle merci e gli altri due, quelli di Bari – Mungivacca e di Bitritto dedicato allo scambio passeggeri.

Rendere possibile in queste aree l'accessibilità ai diversi luoghi urbani ed alle svariate attività pubbliche e private, considerata uno dei fondamentali elementi della qualità urbana, significa in linea prioritaria prevedere la realizzazione di un sistema di trasporto con reti intermodali ed

interconnesse, ma anche con interventi di rafforzamento adeguati, dell'attuale rete stradale e provinciale.

Su tale problematica sono, come è noto, centrate una serie di attività di pianificazione, inserite nel più generale processo di definizione del sistema trasportistico regionale e che dovranno essere finanziate con fonti di finanziamento quali la Legge Obiettivo (Nodo Ferroviario, Stazione Ferroviaria e Tangenziale di Bari), gli stanziamenti della Regione per il Piano Regionale dei Trasporti, altri interventi di carattere nazionale (finanziamenti CIPE) o internazionale (Programmi specifici dell'UE).

D'altra parte, in sintonia con le direttive del Piano Generale dei Trasporti nella parte in cui definisce il tema del sostegno dello Stato, sono le stesse realtà locali che definiscono gli interventi che ritengono più appropriati.

Proprio all'interno di questi spazi di programmazione e nell'ambito di un processo di concertazione stimolato dallo stesso PIT, i comuni afferenti hanno individuato alcune priorità infrastrutturali che, indipendentemente dalla loro ammissibilità a finanziamento PIT, concorrono a delineare un "progetto di sistema" fondato su un insieme di investimenti e di innovazioni organizzative e gestionali.

Tali priorità, sintetizzabili come di seguito, rispondono alla finalità generale di razionalizzare e migliorare l'attuale sistema di trasporto esistente, nonché di consolidare un sistema intermodale di trasporto in grado di valorizzare più efficacemente i quattro principali sistemi di trasporto (gomma-ferro-acqua-aria) presenti sul territorio:

potenziamento della infrastruttura viaria locale, in particolare

Prolungamento della ex SS 634 ora S.P. 240 (cosiddetta dei Trulli) in prossimità dell'abitato di Capurso fino al congiungimento alla SS 100 in prossimità del Comune di Triggiano e della piattaforma logistica ivi prevista (finanziabile da Regione per PRT, ANAS, CIPE) e potenziamento della stessa da Capurso verso Rutigliano, Conversano e Casamassima.

Realizzazione di un grande anello di scorrimento veloce ai confini dell'area metropolitana (mediana metropolitana) (finanziabile nei Piani Anas).

Adeguamento della viabilità connessa all' "uscita Bitonto" dell'autostrada (finanziabile nei piani ANAS) per rendere più facile e rapido il collegamento tra il Nord della Puglia ed il sistema aeroportuale utilizzando la provinciale Bitonto-Palese.

Realizzazione di un collegamento tra la SS. 271, il tratto terminale dell'Asse Nord-Sud di Bari, la SS. 100, la SS. 634, la SS. 16, all'altezza di Mola di Bari, in prosecuzione dell'anello di scorrimento veloce che parte dalla SP. 54 Modugno-Palese. (finanziabile da Regione per PRT, CIPE).

Realizzazione di un anello, a scorrimento veloce, che colleghi ad Ovest dell'abitato di Modugno la SP: 54 Modugno-Palese (in prossimità dell'ospedale consorziale S. Paolo) con la SS. 98 attraversando parzialmente la zona industriale, ed a Sud la SS. 98, la SS. 96 e la SS. 271 (finanziabile da Regione per PRT, CIPE).

Strada prevista nel P.R.G. di Triggiano che collegherebbe la SS 100 con l'asse Est-Ovest del P.R.G. di Bari a servizio della seconda piattaforma logistica prevista lungo la statale 100 tra i Comuni di Bari e Triggiano (finanziabile da Regione per PRT, ANAS, CIPE).

Potenziamento della Rutigliano - Adelfia che costeggia l'area industriale di Casamassima e Rutigliano.

Completamento dell'Asse Nord-Sud dal tondo di Carbonara all'innesto con la realizzando prima mediana Est-Ovest dell'Area metropolitana. (finanziabile da Comune e Regione per PRT).

potenziamento del sistema metropolitano leggero

Prolungamento del nuovo raccordo della Ferrotranviaria (metropolitana Bari-Quartiere S. Paolo) sino in prossimità del nuovo svincolo autostradale. (finanziabile nell'ambito della misura 6.1, Regione, CIPE)

Prolungamento della linea metropolitana FAL che collega Bari a Bitritto sino a raggiungere Sannicandro per congiungersi con la linea Bari-Taranto.

Prolungamento della linea metropolitana FSE di collegamento tra i Comuni di Capurso, Cellamare e Casamassima

Risoluzione di problematiche specifiche relative all'attraversamento ferroviario nei Comuni di Triggiano e di Modugno

potenziamento del sistema di scambio intermodale ferro-gomma

Piattaforma di scambio intermodale ferro-gomma in prossimità delle aree produttive del P.R.G. di Bari, nel quartiere di Mungivacca, tra la stazione della Sud-Est, la circonvallazione di Bari, la SS 100;

Piattaforma logistica di III livello nei Comuni di Bari – Triggiano;

Nodo di scambio intermodale ferro-gomma al Comune di Bitritto, tra la stazione ferroviaria di testa delle Ferrovie Appulo Lucane e le autolinee intercomunali al servizio del quadrante territoriale sud dell'area metropolitana di Bari;

Piattaforma logistica di servizi situata nel territorio di Mola di Bari.;

Centro intermodale ferroviario e stradale che si articola nei territori dei comuni di Mola di Bari, Triggiano, Adelfia .

Piattaforma intermodale a Bari in contrada Torre Tresca, tra la circonvallazione di Bari, l'asse Nord-Sud, la metropolitana Bari-Bitritto;

miglioramento del collegamento delle aree di insediamento produttivo al sistema trasportistico di primo livello

Adeguamento della rete viaria interna ed esterna all'agglomerato ASI e collegamento dell'agglomerato industriale Bari-Modugno con l'autostrada, prolungando l'attuale Bari-Modugno. (Viale De Blasio)

Realizzazione di un nuovo svincolo posto lungo la bretella di raccordo compresa tra l'autostrada A14 e la tangenziale di Bari, e le viabilità di collegamento con la SS. 271 (nelle vicinanze dello stadio S. Nicola e della maglia 21). (finanziabile dall'ANAS, dalla Società Autostrade o dalla Regione per il PRT)

2.4.5 La qualità della vita nell'area

La qualità della vita nei comuni urbani è oggi condizionata da forti fenomeni di concentrazione ed al tempo stesso dalla sempre più forte mobilità sia all'interno dei comuni stessi sia a livello di interscambio con i paesi vicini.

La provincia di Bari non detiene, a livello nazionale, un piazzamento significativo.

Se è vero che rispetto alla graduatoria redatta da Legambiente basata sull'indice sintetico sull'ecosistema urbano Bari si colloca, al 54° posto, rispetto alla graduatoria di ItaliaOggi Bari si piazza al 75° posto, mentre nell'ultimo rapporto del Sole 24 Ore sulla qualità della vita nelle città italiane, pubblicato a Dicembre 2001, Bari occupa la 89° posizione con una perdita di 9 posizioni rispetto all'anno precedente. Va osservato che tale indice è ottenuto attraverso l'aggregazione di 6 tipologie di indicatori legati a

- tenore di vita
- affari e lavoro
- servizi e ambiente
- criminalità
- popolazione
- tempo libero.

Nel seguito si analizzano, più nel merito, alcuni dei temi più rilevanti.

Circa la **sicurezza dei cittadini e delle imprese**, sono noti i fenomeni indubbiamente seri e gravi che aggravano la vivibilità delle città per quanto riguarda la criminalità sia episodica che organizzata.

Rispetto al tema della criminalità, si riportano i seguenti parametri relativi alla provincia di Bari, estratti dal citato rapporto Sole 24 Ore

Indicatore	Valore	Media nazionale
Numero di rapine denunciate ogni 100.000 abitanti	45,30	39,00
Numero di furti d'auto ogni 100.00 abitanti	700,60	244,24
Numero di furti in casa denunciati ogni 100.000 abit.	272,95	351,82
Scippi e borseggi denunciati ogni 100.000 abitanti	187,35	203,47
Variazione del trend dei delitti dal 1996 al 2000	82,26	102,99
Indice di prestazioni e dotazioni delle forze di Polizia statali	665,08	(24° posizione a liv. Naz.)

La sicurezza va intesa come importante "economia esterna" per lo sviluppo del sistema produttivo locale, che abbraccia aspetti di esercizio della legalità del territorio e di prevenzione delle attività criminose e gli aspetti più generalmente connessi con la prevenzione e il governo di possibili situazioni "di crisi" in campo ambientale, sociale, occupazionale, finanziario che possano negativamente influire sull'attrazione e sulla nascita di nuove iniziative economiche nell'ambito metropolitano.

La garanzia di un clima sociale tranquillo appare una necessità indispensabile sia per il miglioramento della qualità della vita, sia per il diffondersi di una imprenditorialità sana ed alle prese con concrete prospettive di crescita.

Va particolarmente seguito in tal senso il fenomeno dell'usura e quello relativo ai fenomeni di estorsione. In questo senso risultano necessari interventi soprattutto di coordinamento informativo tra tutte le strutture operanti sul territorio.

Per quanto riguarda gli appalti un approfondita conoscenza dell'andamento e delle procedure di assegnazione effettuata attraverso la costituzione di un Osservatorio potrebbe consentire un

monitoraggio costante delle possibili infiltrazioni della criminalità organizzata tesa a riciclare denaro sporco.

Va tenuta presente una forte domanda di sicurezza espressa dal sistema produttivo, tanto nella logica di protezione degli impianti industriali, tanto nella logica di sicurezza nelle campagne, rispetto all'intero sistema produttivo legato all'agricoltura.

Lo sviluppo della sicurezza rappresenta pertanto una condizione essenziale della vita serena dei cittadini e dell'operatività pacifica delle imprese. Al principio della "sicurezza diffusa" potranno ispirarsi i "protocolli di sicurezza urbana" da stipularsi in ogni Comune con il coinvolgimento delle autorità interessate. In tale direzione saranno intraprese tra i Comuni aderenti al PIT iniziative specifiche di coordinamento informativo e di raccordo tra le diverse polizie municipali presenti sul territorio metropolitano.

L'ACCORDO DI LEGALITA' E SICUREZZA in via di stipula fra la Prefettura ed i Comuni della Provincia di Bari rappresenta un riferimento importante ed una significativa esperienza di sviluppo di servizi per la sicurezza da poter trasferire su tutta l'area metropolitana.

L'obiettivo da perseguire è incentrato sull'incremento dei livelli di conoscenza del territorio (possibilmente attraverso il ricorso a strumenti ed esperienze che hanno già dimostrato la loro efficacia), nonché sul rafforzamento e consolidamento del raccordo interistituzionale, già sperimentato con successo nel Comune di Bari con particolare riferimento al dilagare della criminalità minorile.

Quest'ultimo costituisce un aspetto di grande rilievo per il raggiungimento degli obiettivi finali in quanto responsabilizza e coinvolge direttamente tutti i principali soggetti presenti sul territorio: gli enti locali, chiamati ad accrescere le funzioni di conoscenza e di miglioramento delle condizioni del territorio più direttamente determinanti ai fini della sicurezza (condizioni di illuminazione, di trasporto pubblico etc.); l'Ufficio territoriale di Governo e le forze dell'ordine chiamate ad estendere le funzioni di prevenzione di prossimità territoriale; le associazioni di categoria interessate ad ampliare le attività a sostegno della sicurezza e dello sviluppo dei propri associati; le scuole, i centri di formazione, le università, chiamati a interagire costantemente per la prevenzione ed il recupero del disagio e della devianza; le AUSL, il Tribunale dei Minori, il Centro di Giustizia Minorile ed ogni altro soggetto direttamente preposto alle attività di recupero e di lotta alla criminalità.

Il tema della mobilità costituisce per la realtà dell'area metropolitana di Bari, un punto particolarmente difficile. E' noto che la maggior parte dei fabbisogni di mobilità nell'area sono soddisfatti dalla mobilità privata. Le indagini sui flussi di traffico, realizzate sui sette giorni della settimana, rivelano che in un giorno medio il flusso in ingresso è in gran parte bilanciato da quello in uscita (dalle 7.00 alle 10.00 attraversano il cordone interno verso il centro città 15.473 veicoli, mentre ne transitano in senso opposto 13.539), dimostrando che il territorio gravita, per tanti versi sul centro urbano di Bari, ma anche che i baresi hanno intense relazioni con il territorio.

Nell'ambito urbano di Bari, due sono le aree in cui è più alta la densità di residenza ed attività e che di conseguenza sono più rilevanti per il traffico, l'inquinamento e lo spreco energetico:

- una è delimitata a nord est dal mare, a sud dalla ferrovia adriatica, ad ovest dalle vie Brigata Regina e Brigata Bari. Tale area, definita "area Centrale", include all'incirca i quartieri Murat e San Nicola, oltre che le parti dei quartieri Libertà e Madonnella
- l'altra è perimetrata a nord dalla ferrovia adriatica, ad est dalla ferrovia del sud est, a sud dalla tangenziale ed a nord ovest dalla ferrovia per Taranto. Tale area è denominata "cuneo Urbano" nella indagine Origine- Destinazione e comprende le aree di Picone, Carrassi, Poggio Franco, San Pasquale e Mungivacca ed il direzionale di Via Camillo Rosalba – Via Matarrese.

Per far fronte ai fabbisogni di mobilità nel rispetto, tra l'altro, di principi di sostenibilità ambientale, si è adottata, ad oggi, una strategia centrata su :

- Piano Urbano del Traffico

E' in fase di approvazione il nuovo Piano Urbano del Traffico, che sostituisce quello approvato nel 1989, ed un conseguente Programma Urbano dei Parcheggi. Ciò non solo perché nel frattempo è mutata la legislazione di riferimento, che ora fra l'altro prescrive che debbano essere redatti dei P.U.T. da aggiornare di biennio in biennio, ma anche perché l'Amministrazione ha ritenuto che fosse nel tempo profondamente mutato il quadro di riferimento. Infatti:

Il Comune di Bari, in coerenza con le disposizioni emanate all'inizio del 1998 dal Ministero dei LL.PP. e dal dipartimento delle Aree Urbane, già nello stesso anno ha messo a punto indirizzi relativi alla mobilità territoriale in generale ed alla intermodalità in particolare; da questi indirizzi è derivata la individuazione di interventi infrastrutturali capaci di integrare ed ottimizzare l'

esistente e di dar vita ad un complessivo sistema di mobilità integrata intermodale (riferito ad un territorio perimetrato come “ area metropolitana” coerentemente con le indicazioni della Legge 142/90) capace di garantire una funzionale connessione trasportistica delle diverse parti del territorio interessate e nello stesso tempo di contribuire al risparmio energetico ed alla riduzione dell’ inquinamento atmosferico.

Gli interventi che in coerenza con tali indirizzi sono poi stati individuati come necessari hanno costituito oggetto di un articolato documento che la Città di Bari, prima fra le Città Metropolitane, ha presentato al Ministero LL.PP. nel marzo 1998, come “ Programma Strategico per la mobilità nell’ area Metropolitana” .

E’ stato siglato un accordo fra Comune, Ferrovie dello Stato e Ferrovie concesse che porterà alla connessione funzionale di tutte le ferrovie operanti sul territorio e quindi, fra l’ altro, alla dismissione di alcune aree ferroviarie (che diverranno utilizzabili per la rete viaria e per servizi) ed alla creazione di un sistema di trasporto su ferro in superficie che, allo stato, prevede 49 stazioni (il numero è verosimilmente destinato a crescere); l’ attuazione di questo piano, in parte già finanziato avverrà in un arco di tempo piuttosto breve.

Sono iniziati i lavori per il collegamento ferroviario Bari Centrale – Quartiere S. Paolo che, affidato alla Ferrotranviaria, è stato interamente finanziato; il collegamento dovrebbe essere attivato entro il 2003.

E’ stato finanziato, in riferimento a quanto previsto dal “ Programma Strategico per l’ Intermodalità” , il collegamento ferroviario Bari Centrale – Aeroporto; affidato alla Ferrotranviaria è in avanzata fase di progettazione.

E’ in corso di costruzione un collegamento ferroviario fra Bari e Bitritto, cittadina dell’ interland barese, che è di grande interesse per la città perché congiungerà con il centro cittadino tutta l’ area compresa fra l’ ex-frazione Carbonara e la Via di Bitritto; i lavori sono già iniziati.

➤ Filoviarizzazione del tratto Carbonara – Stazione centrale

E’ stata di recente conclusa la transazione con la ANSALDOBREDA S.p.A. per i lavori di ripristino, costruzione ex novo, adeguamento e riammodernamento delle attrezzature della linea filoviaria Carbonara – Stazione Centrale. E’ prevedibile la ripresa dei relativi lavori in tempi brevi, appena esaurito l’ iter amministrativo, già in corso, di richiesta di fondi alla Cassa DD.PP..

➤ Ammodernamento flotta AMTAB

L'azienda pubblica dei trasporti partecipata dal Comune di Bari ha avviato un profondo ricambio dei mezzi di trasporto pubblico mediante l'acquisto di:

- 41 autobus a gasolio Euro3;
- 6 autobus a doppio combustibile (bi-fuel);
- 10 autobus a metano che sostituiranno un ugual numero di quelli a gasolio.

➤ Istituzione Z.T.L.

Il progetto si è concretizzato nella realizzazione di un sistema di razionalizzazione del traffico veicolare in area centrale della Città al fine di rendere il traffico più fluido e limitare le emissioni nocive da esso rivenienti.

E' stata prevista una fase di prova iniziale in cui le restrizioni verranno introdotte con gradualità e per periodi limitati nelle ore, giorni e periodi dell'anno.

A regime l'intervento tende a realizzare i seguenti obiettivi:

Diminuire il numero dei veicoli in circolazione all'interno della zona a traffico limitato, in modo da abbattere l'inquinamento atmosferico ed acustico; sarà possibile la chiusura automatica in corso di instaurarsi in stati acuti di inquinamento;

Facilitare lo svolgimento delle numerose ed importanti attività di tipo amministrativo, sociale ed economico, da parte sia dei residenti nella zona che da parte di coloro che vi lavorano, attraverso un miglioramento generalizzato della mobilità;

- Controllare automaticamente i veicoli in accesso alla zona a traffico limitato, in modo da ridurre l'impiego di personale della Polizia Municipale, che può in tal modo essere destinato ad effettuare altri servizi.

Infine, per quanto solo indirettamente legato al tema della mobilità, va considerato che Bari si colloca al 15° posto rispetto al rischio sulle strade, con 172,10 incidenti stradali ogni 100.000 abitanti e rispetto ad una media nazionale di 378,93.

Per quanto riguarda la **cultura e la identità del territorio**, il progressivo processo di aggregazione dei territori dell'area PIT n. 3 in una comune identità di area metropolitana, per quanto processo spontaneo indotto primariamente da fattori economici, non può prescindere dall'essere sostenuto da una comune identità culturale. Il superamento, infatti, di modelli di città dormitorio potrà essere attuato solo valorizzando in ciascun comune le emergenze culturali ed il

bagaglio storico-culturale che lo caratterizza, cogliendo, inoltre gli elementi di unificazione e collegamento tra gli stessi comuni.

Se è vero, pertanto, che l'esperienza di recupero del borgo antico di Bari, attraverso il progetto URBAN, ha trovato nella componente del sistema informativo uno strumento fondamentale di comprensione del contesto territoriale e, quindi, di rilettura del processo in atto, questo processo perde della sua efficacia se limitato al solo contesto del capoluogo.

Per quanto sia vero, infatti, che anche altri comuni hanno avviato processi di recupero di pezzi del proprio patrimonio storico / architettonico / culturale, tali interventi perdono parte della loro leggibilità, e quindi della loro efficacia, se limitati al singolo intervento chiuso all'interno della realtà locale del comune.

Emerge, pertanto, l'esigenza di trovare strumenti e modalità utili a diffondere maggiormente la conoscenza del territorio, nel suo complesso, dando quindi la possibilità di promuovere il territorio come un sistema integrato, non solo nelle sue componenti economiche ed infrastrutturali, ma anche nella sua comune identità culturale .

In questo senso, l'idea culturale delle comunità interessate deve essere la preoccupazione costante di progetti di ampio respiro e che si deve muovere nell'ottica dell'integrazione.

La individuazione delle ragioni profonde del sostrato culturale e sociale dell'area considerata diventa pertanto la linea da seguire per la realizzazione di un sistema coordinato di conoscenze innanzitutto per la propria città e poi del territorio, che può portare ad un elevato livello di comuni ragioni culturali.

E pertanto al rafforzamento delle istituzioni culturali operanti (musei , biblioteche) come centro di aggregazione possibile che vanno indirizzati gli interventi.

Per quanto riguarda, infine, l' **integrazione sociale**, anche nelle città facenti parte del PIT n. 3 sono presenti fenomeni di disagio sociale che vanno affrontati con particolare apprensione e al contempo decisione.

Infatti diventa sempre più consistente il numero di immigrati, spesso senza lavoro, che pressantemente abbisognano di servizi di assistenza vitali per la loro dignitosa sopravvivenza.

Al tempo stesso è sempre in aumento il numero degli anziani che richiedono adeguate strutture pubbliche di ricovero e accoglienza. E' evidente perciò l'esigenza di integrare i servizi del volontariato con quelli del soggetto pubblico, per sviluppare azioni comuni concentrando le risorse su progetti con impatto diretto (sussidi alle famiglie e ai giovani disagiati, aiuti agli anziani, sostegni diretti ai disabili ed alle classi deboli), più che a quelli di impatto indiretto.

2.5 ANALISI SWOT

Ai fini della identificazione degli obiettivi specifici, l'analisi SWOT è stata condotta con riferimento agli obiettivi globali di sviluppo dello stesso POR Puglia:

- Competitività, innovazione ed ampliamento del sistema produttivo.

Il primo degli obiettivi globali del POR è riconducibile al miglioramento della competitività del sistema produttivo e dell'ampliamento delle opportunità di lavoro. L'obiettivo da perseguire riguarda la capacità di privilegiare uno sviluppo socio-economico in grado non solo di rispettare le *vocazioni territoriali* ampiamente consolidate, ma anche di favorire processi di *crescita integrata* dei comparti e delle filiere produttive, nonché di promuovere la nascita e lo sviluppo di *nuove attività* ad elevata intensità di conoscenza e d'innovazione che siano in grado di diversificare i prodotti ed allargare i mercati creando, per questa via, nuova occupazione. Competitività, innovazione ed ampliamento del sistema produttivo diviene pertanto una strategia integrata di intervento con l'obiettivo principale di moltiplicare le ricadute positive in termini di reddito e di occupazione.

- Miglioramento della qualità della vita

Un deciso sforzo della programmazione regionale si indirizza verso l'innalzamento della qualità della vita dei cittadini. La Puglia possiede larghi margini di miglioramento nella valorizzazione della risorsa ambiente, così come nelle opportunità offerte da un sistema di convivenza civile maggiormente improntato alla coesione, alle pari opportunità, alla solidarietà verso le fasce deboli della cittadinanza, alla sicurezza. Una regione che sceglie la strada dello sviluppo sostenibile e offre un contesto civile coeso e solidale può vantare il migliore dei vantaggi competitivi possibili sulla strada dell'intensificazione degli scambi di capitali, uomini, merci e conoscenze

- Una crescita con minori divari territoriali interni

La Puglia è un "sistema di sistemi" che manifestano ancora un'elevata disparità nel grado di sviluppo socio-economico ed un aumento, negli ultimi anni, dei divari interni. Tali disparità sono riscontrabili sia tra province, che tra aree interne e costiere, tra agglomerati urbani di differente dimensione, tra aree rurali ed aree urbane, tra sistemi produttivi con differenti caratteristiche settoriali e strutturali. E' necessario quindi programmare un uso delle risorse in grado, da un lato, di assumere le differenti vocazioni del territorio regionale come fattore di crescita e valorizzazione e, dall'altro, di realizzare un maggiore livello di convergenza interno alla stessa regione che contribuisca direttamente a promuovere la coesione socio-economica tra i sub-sistemi territoriali. Il perseguimento di tale obiettivo comporta la promozione delle condizioni di contesto in grado di generare ricadute positive sullo sviluppo locale e sulla riduzione dei divari interni di crescita, quali ad esempio gli interventi legati alla valorizzazione delle risorse ambientali e culturali, al ruolo della pubblica amministrazione locale, ai collegamenti con le direttrici regionali di comunicazione e di innovazione più qualificate, etc.

La realizzazione dell'analisi SWOT relativamente al territorio del PIT n. 3 è stata basata tanto sulla valutazione del contesto presentato nei paragrafi precedenti, tanto sulle risultanze degli incontri di approfondimento sviluppati con i differenti attori territoriali (Comuni, Provincia e partenariato).

In tal senso le indicazioni emerse dall'analisi SWOT sono sostanzialmente condivise dagli stessi attori del territorio.

Si riportano, pertanto, di seguito, le tre tabelle relative all'analisi SWOT.

Analisi SWOT rispetto all'obiettivo "Competitività, innovazione ed ampliamento del sistema produttivo"

<i>PUNTI DI FORZA</i>	<i>PUNTI DI DEBOLEZZA</i>
<ul style="list-style-type: none"> - Presenza di sistemi di trasporto (porto, ferrovia, aeroporto, interporto) che qualificano potenzialmente, a livello regionale e meridionale, l'intera area come snodo di collegamento tra Nord Europa e Medio-Oriente - Presenza di un livello medio di 	<ul style="list-style-type: none"> - Inadeguata connessione intermodale tra i diversi sistemi di trasporto esistenti - Inadeguata connessione/accessibilità dei centri minori, connotati da un elevato potenziale di sviluppo di sistemi produttivi locali, alle principali direttrici regionali - Sviluppo non sempre coordinato (e talora

<p>infrastrutturazione di base più elevato rispetto ad altre aree regionali e del mezzogiorno</p> <ul style="list-style-type: none"> - Livello di sviluppo socioeconomico elevato rispetto al resto della regione - Presenza di un sistema produttivo ampio ed articolato con una elevata propensione ai mercati esteri - Polo metalmeccanico di rilevanza internazionale - Produzione agricola specializzata, ad alto livello qualitativo - Ruolo attivo di numerose amm.ni comunali - Leadership, a livello regionale, nella economia dei servizi e del terziario innovativo - Forte impegno delle associazioni di categoria nell'innescare processi di cooperazione e di costituzione di comunità di filiera - Sistema imprenditoriale di domanda e di offerta in parte già orientato all'utilizzo di servizi ad elevato contenuto di conoscenza - Presenza di un qualificato sistema a supporto dell'innovazione (Università, Politecnico, Tecnopolis) e, in particolare, di qualificati poli di eccellenza nell'offerta di servizi infotelematici - Presenza di un sistema regionale di offerta di formazione ampio e diffuso sul territorio, in grado di sostenere adeguatamente le esigenze provenienti dal sistema socio-economico nel suo insieme; - Presenza nell'area di un numero qualificato di imprese del settore delle tecnologie dell'informazione e delle telecomunicazioni di livello internazionale, nazionale e locale - Presenza di numerosi giovani in cerca di occupazione nel campo della Società dell'Informazione in possesso di elevati titoli di studio - Sviluppo in corso delle relazioni 	<p>competitivo) delle aree di insediamento industriale</p> <ul style="list-style-type: none"> - Basso livello di specializzazione degli insediamenti produttivi nei comuni non capoluogo - Limitato potenziale di ulteriori insediamenti industriali in area ASI - Offerta di servizi alle imprese, nelle aree di insediamento, essenzialmente di tipo primario - Esistenza di situazioni di alto rischio ambientale connesso a specifici insediamenti industriali - Insufficiente propensione alla costituzione di reti di cooperazione tra operatori privati e tra questi e gli organismi pubblici - Mancanza di una promozione congiunta dell'area per l'attrazione di investimenti esterni - Frammentazione delle imprese, con conseguente carenza di visibilità e di riconoscimento sul mercato - Le imprese locali risentono dello skill shortage che rischia di comprometterne lo sviluppo e di frenare una fase positiva di crescita - Basso livello di funzionalità dei SUAP a livello comunale - Insufficiente propensione all'innovazione soprattutto in alcune categorie economiche più tradizionalmente diffuse sul territorio - Dimensioni di impresa troppo limitate, con conseguente difficoltà ad operare investimenti significativi in attrezzature informatiche, in ricerca e sviluppo, in formazione continua - Ritardo, rispetto ad altre aree del Paese, nella infrastrutturazione telematica, con impatto sul livello dei servizi offerti localmente - Livello di adozione delle tecnologie telematiche, da parte delle imprese, che
---	--

<p>economiche e commerciali verso l'Est Europa ed i Paesi del Mediterraneo, con conseguente rilievo della collocazione geografica e commerciale della regione ed in particolare dell'area del PIT n. 3, che già si configura -nel rapporto con le Regioni vicine- come area di "interesse interregionale"</p> <ul style="list-style-type: none"> - Esperienza positiva di aggregazione pubblico/ privato nell'area; - Maggiore consapevolezza del ruolo delle amministrazioni nello sviluppo locale; - <i>Alti tassi di scolarità delle donne correlati a bassi livelli di abbandono e ad alti tassi di "riuscita"</i> - <i>Alto livello di presenza femminile in settori strategici e innovativi (terziario avanzato)</i> - <i>Crescente propensione delle donne all'autoimpiego ed al lavoro autonomo (alto livello di partecipazione agli strumenti di sostegno)</i> - <i>Buon livello qualitativo della partecipazione alla L 215 per l'imprenditorialità femminile</i> - <i>Attenzione delle donne agli aspetti connessi alla qualità, sia nella fornitura di servizi che nei processi produttivi</i> 	<p>privilegia ancora i contenuti rispetto a classi di applicazioni più interattive (e-commerce, etc)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Insufficiente relazione tra sistema produttivo e sistema della ricerca / innovazione / formazione, anche in conseguenza di un limitato raccordo tra le differenti componenti dell'offerta di ricerca/ innovazione - Scarsa utilizzazione di economie di scala nell'accesso ai servizi reali - Disoccupazione ancora elevata soprattutto nelle aree più interne - Deficit di capitali di rischio - <i>Forti vincoli all'accesso delle donne al mercato del lavoro (inadeguatezza di strutture di assistenza per l'infanzia e gli anziani; carenza di servizi alla persona, in generale; limitatezza dei servizi di orientamento, formazione e informazione rivolti alle donne, specie di età medio-elevata)</i>
OPPORTUNITÀ'	MINACCE
<ul style="list-style-type: none"> - Presenza di un quadro complessivo di interventi e risorse aggiuntivo rispetto a quello messo a disposizione dal POR Puglia (Intesa Istituzionale, Piano Nazionale delle Opere Pubbliche, risorse ordinarie e per le aree depresse, Programmi di intervento diretto dell'Unione Europea etc.) - Sviluppo di progettualità connessa alla realizzazione del Corridoio Adriatico per l'asse Nord-Sud, e del Corridoio n.8 per l'Asse Est-Ovest. - <i>Presenza nell'area del territorio del Comune di Bari di un piano particolareggiato di tipizzazione di tipo</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Consistenti investimenti in infrastrutture di trasporto ed in servizi avanzati da parte di altre regioni meridionali oltre che di altri territori pugliesi - Graduale ridimensionamento dei mercati di sbocco meridionali e nazionali - Maggiore preparazione di altri sistemi locali (italiani ed europei) nella sfida globale sui mercati della Società della Informazione - Risorse finanziarie a disposizione in futuro per grandi investimenti fortemente ridimensionate rispetto alla situazione attuale - Rischio di nuove forme di <i>digital divide</i>,

<p><i>logistico nell'area dove sorgerà la piattaforma di III livello.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Presenza di un Consorzio misto con finalità strategiche nel campo della distribuzione delle merci agro –alimentari;</i> - <i>Opportunità di crescita della dotazione infrastrutturale attraverso il futuro Piano Regionale dei Trasporti</i> - <i>Definizione in corso, a livello nazionale, di una strategia di attuazione per la larga banda</i> - <i>Potenzialità di riuso / integrazione della infrastruttura a fibra ottica già realizzata su parti del territorio PIT</i> - <i>Presenza di progettualità per centri di competenza /</i> - <i>centri di eccellenza a valere sul PON Ricerca</i> - <i>Attuazione della Strategia Regionale per la Ricerca Scientifica e lo sviluppo tecnologico, quale opportunità per un più efficace raccordo tra le componenti regionali del sistema ricerca / innovazione</i> - <i>Sviluppo di mercati extraregionali legati alla società dell'informazione/ conoscenza (in particolare, le aree del Mediterraneo)</i> - <i>Valorizzazione economia delle opportunità connesse alla gestione ambientale (esempio, gestione innovativa dei rifiuti, in particolare a servizio del sistema produttivo)</i> - <i>Opportunità crescenti di lavoro create dallo sviluppo dell'economia sociale e dalla valorizzazione delle risorse naturali e culturali</i> - <i>Ulteriori bandi della L 215</i> - <i>Settori innovativi (biotecnologie, informatica, sistemi multimediali, ...) particolarmente favorevoli alla valorizzazione delle pari opportunità</i> 	<p>legate al livello di infrastrutturazione in larga banda, tra le diverse aree del territorio nazionale, oltre che, eventualmente, all'interno della stessa area PIT, in funzione della presunta redditività dell'investimento</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Tempi di risposta-reazione al ciclo dell'innovazione e del cambiamento inadeguati da parte di soggetti esterni a fronte delle sollecitazioni nazionali e locali e delle opportunità già definite</i> - <i>Aumento dell'illegalità a fronte di una risposta insufficiente anche in termini di strumenti tecnologici a disposizione.</i>
--	--

Analisi SWOT rispetto all'obiettivo "Miglioramento della qualità della vita"

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<ul style="list-style-type: none"> - Livello di sviluppo socioeconomico elevato rispetto al resto della regione - Ruolo attivo di numerose amministrazioni comunali - Presenza di un tessuto sociale e culturale ampio e consolidato - Iniziative politiche e progettuali sui temi della sicurezza già in atto in alcuni Comuni dell'area - Maggiore consapevolezza del ruolo delle amministrazioni nello sviluppo locale e del contributo in termini di maggiore coesione interamministrativa - <i>Alto livello di partecipazione delle donne alla vita associativa e culturale</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Inadeguato livello di sicurezza generale sui territori interessati - Inadeguata connessione intermodale tra i diversi sistemi di trasporto esistenti, con forte impatto sulla mobilità interna all'area - Reti viarie inadeguate con conseguenti ripercussioni negative sul traffico urbano e, conseguentemente, sulla qualità dell'aria - Prevalenza del ricorso alla mobilità privata rispetto al trasporto pubblico - Accesso ed utilizzo delle reti e dei servizi di telecomunicazione ancora insufficiente rispetto alle potenzialità presenti nelle famiglie - Settore dei servizi alla persona con insufficienti garanzie di efficacia ed efficienza, basato su forme atipiche di lavoro ovvero su forme di volontariato non coordinato - Localizzazione, in alcuni Comuni, di gruppi sociali marginali, con aumento delle problematiche sociali e di sicurezza - Esistenza di situazioni di alto rischio ambientale connesso a specifici insediamenti industriali e a discariche abusive - Presenza di un elevato grado di congestione dei centri urbani di medio/grande dimensione connessa alla inadeguatezza delle reti di interscambio e di connessione tra questi ed i centri di minore dimensione - Inadeguato sviluppo dell'offerta di servizi da parte sia delle Amministrazioni locali che del terzo settore - Presenza di fasce di popolazione con bassa sensibilità ambientale

	<ul style="list-style-type: none"> - Limitato livello di alfabetizzazione informatica, soprattutto nella popolazione adulta - <i>Rilevanti vincoli alla permanenza e alla crescita professionale delle donne nel mercato del lavoro (scarsa diffusione di regimi di orari e modalità di lavoro flessibili; grave carenza quali-quantitativa di strutture di assistenza per l'infanzia e per gli anziani; inadeguatezza dei servizi alla persona, in generale)</i> - <i>Forti vincoli che riducono l'affermazione delle nuove imprese femminili (scarsa presenza delle donne nei luoghi di rappresentanza di categoria e ordini professionali; bassa presenza negli organi di decisione delle associazioni e degli ordini; scarsa diffusione di reti)</i> - <i>Carenza di informazioni strutturate sullo stato dell'arte nella attuazione delle politiche di pari opportunità nelle imprese e nel settore dei servizi</i>
OPPORTUNITÀ'	MINACCE
<ul style="list-style-type: none"> - Programma nazionale sulla sicurezza PON Sicurezza - Presenza di bisogni sociali non soddisfatti da un'offerta organizzata - Forte crescita dell'interesse dei cittadini verso servizi basati sull'uso della larga banda - Possibilità di riuso / integrazione della infrastruttura a fibra ottica già realizzata su parti del territorio PIT 	<ul style="list-style-type: none"> - Risorse finanziarie a disposizione in futuro per grandi investimenti fortemente ridimensionate rispetto alla situazione attuale - Difficoltà derivanti dalla collocazione geografica di crocevia di flussi migratori clandestini e di attività illecite che possono generare ripercussioni dirette sull'equilibrio socio-economico dei sistemi locali - Rischio di nuove forme di <i>digital divide</i> tra le diverse aree del territorio nazionale, oltre che, eventualmente, all'interno della stessa area PIT, in funzione della presunta redditività dell'investimento in banda larga

Analisi SWOT rispetto all'obiettivo "Una crescita con minori divari territoriali interni"

<i>PUNTI DI FORZA</i>	<i>PUNTI DI DEBOLEZZA</i>
<ul style="list-style-type: none"> - Ruolo attivo di numerose amministrazioni comunali - Presenza di un tessuto sociale e culturale ampio e consolidato - Esistenza di patrimoni storico-culturali in numerosi Comuni dell'area - Buon livello di informatizzazione delle funzioni amministrative dei Comuni - Partecipazione della totalità dei Comuni dell'area PIT n. 3 al progetto Apuliae per l'e-gov per l'ammodernamento delle amministrazioni locali - Progettualità innovativa sviluppata da singoli Comuni potenzialmente ampliabile e condivisibile - Partecipazione di numerosi Comuni dell'area PIT al progetto di interscambio Catasto-Comuni - Crescente sensibilità delle Amministrazioni alla partecipazione ad iniziative di sviluppo locale concertato con riferimento particolare agli strumenti della Programmazione Negoziata 	<ul style="list-style-type: none"> - Livelli non omogenei di sviluppo socioeconomico tra i Comuni presenti - Inadeguata connessione ed accessibilità dei centri minori alle principali direttrici regionali - Concertazione interamministrativa ancora insufficiente rispetto ai fabbisogni - Inadeguata cultura informatica e dotazione strumentale della P.A. nel campo dell'ICT - Scarso utilizzo degli strumenti di conoscenza dei sistemi urbani e di pianificazione territoriale, generale ed attuativa - Inadeguato livello di conoscenza del territorio a livello ambientale, urbanistico, socioeconomico - Disoccupazione ancora elevata soprattutto nelle aree più interne - Basso livello di fruibilità di molti edifici del patrimonio storico-culturale presenti nei Comuni - Localizzazione, in alcuni Comuni, di gruppi sociali marginali, con aumento delle problematiche locali sociali e di sicurezza - Disomogeneità dei procedimenti amministrativi di Comuni vicini - Elevata criticità ambientale nell'area del Comune di Bari legata alla presenza di numerosi siti contaminati
<i>OPPORTUNITÀ'</i>	<i>MINACCE</i>
<ul style="list-style-type: none"> - Centralità dei sistemi locali nelle politiche di sviluppo nazionali e comunitarie. - Presenza di un quadro complessivo di interventi e risorse aggiuntivo rispetto a quello messo a disposizione dal POR Puglia (Intesa Istituzionale, Piano Nazionale delle Opere Pubbliche, risorse ordinarie e per le 	<ul style="list-style-type: none"> - Risorse finanziarie per il sistema trasportistico largamente inadeguate rispetto ai fabbisogni ed ai progetti previsti - Risorse finanziarie a disposizione in futuro per grandi investimenti fortemente ridimensionate rispetto alla situazione attuale

<p>aree depresse, Programmi di intervento diretto dell'Unione Europea etc.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Opportunità offerte dalle nuove tecnologie (telelavoro, teleassistenza) che consentono uno sviluppo territoriale più equilibrato - Sviluppo della RUPA a livello regionale - Crescita dei flussi turistici di alto livello di transito nell'area (in particolare attraverso il porto di Bari) 	<ul style="list-style-type: none"> - Cambiamenti istituzionali e devoluzione di poteri agli enti locali, le cui strutture organizzative possono risultare non idonee a sopportare maggiori carichi di lavoro e nuove funzioni di programmazione - Rischio di nuove forme di <i>digital divide</i> tra le diverse aree del territorio nazionale, oltre che, eventualmente, all'interno della stessa area PIT, laddove l'investimento in banda larga venga basata solo sulla presunta redditività
---	---

Nel complesso l'analisi SWOT porta ad individuare un sistema territoriale connotato per alcuni versi da un elevato livello di sviluppo economico e di reti trasportistiche, per altri da numerosi punti di debolezza sui quali occorre intervenire per consolidare ed espandere gli attuali livelli di sviluppo.

Il potenziamento delle infrastrutture di trasporto e lo sviluppo di servizi telematici innovativi sono chiamati a fornire un contributo determinante nei confronti del sostegno alla competitività delle imprese, ma anche riguardo alla modernizzazione dell'apparato amministrativo territoriale e nel contempo all'innalzamento dei livelli di qualità della vita dell'intera comunità locale.

Tali interventi devono quindi generare ampie ripercussioni sull'insieme dei fattori di debolezza suindicati che riguardano nel complesso le attività economiche, il capitale sociale soprattutto nella propensione alla concertazione ed alla cooperazione reciproca, la presenza di una cultura più stabile e diffusa nel campo dell'intrapresa, della cooperazione sociale e della salvaguardia dei livelli di sicurezza.

3 FINALITA' E OBIETTIVI DI SVILUPPO

3.1 OBIETTIVO GENERALE (DESCRIZIONE DELL'IDEA FORZA)

Il Progetto Integrato Territoriale n.3 assume come idea forza il *consolidamento del polo di reti e nodi di servizi presente nell'area metropolitana sia rispetto alle infrastrutture di logistica e di trasporto, sia rispetto ai servizi innovativi di rete basati sull'offerta di prestazioni della Società della Conoscenza.*

La finalizzazione di tale obiettivo generale va certamente trovata nel consolidamento del sistema della città metropolitana di Bari.

Al di là, infatti, di indirizzi legislativi, l'area presenta caratteristiche che la fanno configurare come area metropolitana, quali :

- presenza di fornitori di servizi avanzati per le popolazioni locali e per il complesso del sistema produttivo (Università, centri di ricerca, Camera di Commercio, operatori bancari e finanziari)
- presenza di condizioni ambientali e infrastrutturali in grado di esaltare l'offerta di servizi di qualità (porto, aeroporto, rete autostradale)
- presenza sul territorio di un sistema di "centri focali" in cui prevalentemente si svolgono le funzioni connesse alla produzione di beni (materiali e immateriali) e di servizi
- accelerazione dei fenomeni di mobilità (pendolarismo verso il capoluogo; spostamento di residenza verso i comuni minori)
- concentrazione nel capoluogo di apparati amministrativi dell'intera regione

Accanto a questi fenomeni, va riscontrata la presenza di altri centri (lungo la costa e all'interno) che presentano caratteristiche assai peculiari, connesse alle produzioni agricole e manifatturiere, alla grande distribuzione commerciale, ai servizi, alla ricerca, al turismo.

Si assiste, quindi, alla progressiva formazione di un' "area metropolitana", con la formazione di un "continuo territoriale" che lambisce i centri minori ed instaura con essi relazioni sempre più prossime.

E' evidente che un'area metropolitana si connota per essere una realtà territoriale ed urbana assai complessa, dove il suo processo di crescita, negli anni del recente passato, è avvenuto quasi

spontaneamente, senza un “progetto” che permettesse la costruzione di un “sistema” urbano grado di valorizzare le risorse presenti sul territorio e di ottimizzare le funzioni svolte al proprio interno. E’ necessario, quindi, individuare strumenti adeguati di governo, in grado, senza intenzionalità dirigistiche, di garantire l’unitarietà degli indirizzi di decentramento amministrativo e di programmazione, in modo da evitare diseconomie, estensione di “periferie” che provochino solo degrado urbano e crescita di fenomeni di marginalità sociale e di criminalità.

Ne consegue che un processo graduale, avviato dal basso, in cui ciascun Comune “mette insieme” le risorse necessarie all’espletamento di servizi su “area vasta”, pur conservando la propria autonomia, produce un progressivo miglioramento della qualità di taluni servizi ed incrementa il potenziale di attrazione dell’area, vista nella sua dimensione integrata.

E’ allora chiaro come la strategia di sviluppo legata all’idea forza del PIT n. 3 sia centrata sullo costituzione di un’offerta di territorio come "sistema": la "**città connessa**" a forte identità culturale diviene quindi l’obiettivo strategico da conseguire come sostegno allo sviluppo sia economico, sia sociale dell’area

L’idea è quindi, attraverso il presente progetto integrato, di realizzare una “rete di città fortemente connessa”, ad alte prestazioni qualitative, in grado di ampliare e rafforzare ulteriormente il contributo allo sviluppo socioeconomico dell’intera regione, il che risulta determinante alla luce del ruolo che l’area nel suo complesso deve svolgere

In sostanza tale modello si basa su processi di tipo connettivo sia per quanto concerne il sistema delle infrastrutture materiali, della logistica e del trasporto, sia in relazione alla necessità di rinsaldare i rapporti tra produzione e finanza, tra produzione e formazione, tra formazione e miglioramento delle condizioni di sicurezza, avviando, sulla base della conurbazione di fatto esistente, un vero e proprio modello originale di città metropolitana.

Lo sviluppo di questa idea-forza si traduce quindi nella spinta a sviluppare il territorio del PIT come sistema socio-economico omogeneo, caratterizzato da un elevato livello di interconnessione interna e di integrazione a livello produttivo, sociale ed amministrativo fondata sulla più ampia diffusione di sistemi “a rete”.

Questo modello è coerente con la prospettiva secondo cui le **nuove aree urbane** non sono solo luoghi di concentrazione fisica, ma spazi di convergenza di relazioni immateriali, dove la ricchezza si accompagna a flussi crescenti di informazione e alla concentrazione di conoscenza.

I **nuovi fattori competitivi dei sistemi urbani** vanno pertanto identificati in un contesto creativo ed innovativo incentrato sulla conoscenza, reti informative efficaci, autorità e poteri pubblici “connessi”, un contesto ambientale e socio-culturale attraente.

Questo obiettivo costituisce una componente di una strategia più ampia di cooperazione ed integrazione tra i Comuni dell’area, strategia che viene perseguita anche attraverso l’utilizzo parallelo di altri strumenti quali il PIS (programma Integrato Settoriale Cultura-Turismo), il Piano per la Società dell’Informazione, il Piano dei Trasporti.

In altri termini, l’idea forza del PIT n. 3 è quella di strutturare una rete integrata e suscettibile di espansione volta a costituire un’offerta di territorio come “sistema” in cui abbia premio la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture di base e della conoscenza come condizione permanente della qualità della vita dei cittadini e dello sviluppo del sistema produttivo e *dove lo sviluppo sia orientato secondo logiche di rispetto e valorizzazione delle pari opportunità.*

Entro tali ambiti di intervento, le finalità perseguite con il PIT n. 3 considerano specificamente il ruolo assunto dal sistema metropolitano di Bari nel rapporto con le direttrici di scambio regionali, nazionali e internazionali, con particolare riferimento:

- alla funzionalità dell’area della Città Metropolitana come snodo naturalmente geocentrico dei traffici;
- al rafforzamento della dimensione europea cui devono tendere le strutture dedicate delle città, tenendo conto delle nuove progettualità specie nei settori della riconversione dei servizi, dei beni ed attività culturali, della ricerca e innovazione;
- al rafforzamento del ruolo di interfaccia verso il sistema del Corridoio n. 8.

I comuni del PIT n. 3, proprio in considerazione, da un lato, del crescente livello di scambi e cooperazione esistente tra i differenti comuni dell’area, d’altra parte, della esistenza di forti divari socio-economici tra gli stessi territori, intendono, quindi, attraverso il PIT favorire lo sviluppo economico locale attraverso un approccio innovativo di rete basato su:

- integrazione tra il Comune capoluogo e gli altri Comuni limitrofi sulla base delle molteplici relazioni di scambio e di interconnessione già da tempo esistenti a livello sociale, economico e culturale
- Integrazione tra attività produttive e servizi, attraverso il più ampio coinvolgimento e la più efficace valorizzazione delle risorse presenti
- Innalzamento della “comunicazione” tra cittadini e amministrazioni locali, come soggetti erogatori di servizi e attori essenziali dello sviluppo locale, quale strumento per il miglioramento della qualità della vita nel sistema urbano

L'integrazione economica nell'area, sostenuta da più efficaci interazioni tra attività produttive e attività di servizio, attraverso il più ampio coinvolgimento e la più efficace valorizzazione delle risorse presenti rappresenta il punto di forza e la chiave di lettura primaria del PIT n. 3. In particolare, la strategia di intervento adottata verso i sistemi produttivi del territorio si basa sulla più ampia diffusione di modelli organizzativi a rete che da un lato migliorino le logiche di scambio nei sistemi di imprese (nella prospettiva dei distretti produttivi virtuali) e dall'altro integrino e mettano a valore il complesso delle disponibilità delle risorse del territorio nella forma di reti di servizio (sistema finanziario, sistema della ricerca e innovazione, sistema formativo, ...).

Nei paragrafi seguenti l'idea forza viene approfondita con riferimento alle sue due dimensioni

1. Sviluppo del **sistema infrastrutturale**, e più in particolare **del sistema integrato logistica-trasporti** a livello sovracomunale;
2. Sviluppo organico del **sistema dei servizi basati sulla conoscenza** in rete a sostegno dello scambio di conoscenza e della capacità di interconnessione nei processi di espansione economica dell'intera area metropolitana e miglioramento della qualità della vita nelle città.

3.1.1 Sviluppo del sistema infrastrutturale

Il sistema dei trasporti è elemento essenziale e qualificante del processo di sviluppo locale ed il suo adeguamento consente di rimuovere gli ostacoli di ordine strutturale che negli ultimi anni hanno limitato le prospettive di crescita dell'area nel suo insieme.

Le quattro componenti trasportistiche presenti sul territorio non sono ad oggi sufficientemente interconnesse e singolarmente sviluppate in modo accettabile, e pertanto non hanno la capacità operativa di interagire. Se si assicurerà l'interconnessione tra i vari sistemi di trasporto, si porranno le basi per il suo ulteriore sviluppo che la metterà in condizione di assolvere alle funzioni nuove, conseguenti alla definizione del **Corridoio Adriatico** ed in seguito del **Corridoio 8** verso l'Est Europeo.

In considerazione delle caratteristiche dello strumento programmatico del POR (e quindi, del PIT) le diverse priorità dovranno trovare attuazione attraverso altre tipologie di strumenti programmatici e finanziari; in sede di proposizione PIT vengono, pertanto, individuati quegli obiettivi, funzionali al consolidamento del sistema infrastrutturale e legati a:

- omogeneizzazione del livello di dotazione infrastrutturale delle aree per gli insediamenti produttivi e loro migliore connessione al sistema trasportistico regionale / nazionale
- miglioramento del livello di connessione intermodale per l'accesso al centro urbano di Bari, per migliorare la mobilità dei cittadini
- miglioramento del sistema logistico di supporto ai principali settori produttivi dell'area.

3.1.2 Sviluppo del sistema dei servizi basati sulla conoscenza

Il PIT n. 3 è stato individuato nel Complemento di Programmazione come il Progetto di sviluppo che può maggiormente avvalersi delle opportunità economiche e sociali connesse alla diffusione della società della conoscenza.

In questo contesto, l'area del PIT trova occasione per proporsi come capofila nella regione per lo sviluppo di un'economia collegata ai nuovi servizi ad alta intensità di conoscenza caratteristici della società dell'informazione, con prospettive legate allo sviluppo di servizi nella P.A., al lavoro (soprattutto in termini di nuove professioni), alla diffusione delle tecnologie, in particolare per le imprese.

Si intende, attraverso questo, sostenere anche una nuova industrializzazione dell'area barese, fatta di società del settore delle tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni, del terziario innovativo, dell'industria dei media e dei contenuti, oltre che favorire l'innovazione delle imprese già presenti sul territorio, con un processo di sviluppo *che nell'attuare le politiche delle pari opportunità, valorizzi appieno il potenziale professionale femminile.*

Elemento centrale di questa strategia è lo sviluppo, sul territorio metropolitano, di un sistema di reti (tanto reti di imprese, tanto rete delle amministrazioni locali) che, proprio attraverso gli strumenti e gli approcci della Società della Conoscenza, riescono a valorizzare l'insieme di "risorse" esistenti nell'area. In particolare, per le Amministrazioni, con riferimento alla idea forza del PIT, la prospettiva è quella di creare un insieme di "reti tematiche" attraverso cui sostenere la trasformazione dell'area in *sistema urbano integrato*, in cui si esalta il processo di elaborazione e decisionale comune, pur nella salvaguardia dell'identità della comunità locale e la sua garanzia di intervento reale nei processi decisionali anzidetti.

Crollate, infatti, le geografie imposte e disgregati i confini attuali, la mobilità reale degli interessi (economici, sociali, culturali) rende necessario un diverso modello organizzativo di territori legati da quei comuni interessi, in un sistema con sufficiente autonomia localizzato nell'ambito dei processi della globalizzazione, fenomeno – come ormai noto – complesso, di lunga durata, capace di esaltare anche il locale.

Ma perché questo si realizzi il sistema deve basarsi su un elevato grado di uguali conoscenze, di costante scambio informativo e deve essere capace di scelte. E poiché queste scelte debbono essere compiute, nella democrazia partecipata e del consenso, dagli organi istituzionali di Governo (Consigli Comunali, Giunta, Pubblica Amministrazione comunale), queste scelte devono nascere organicamente all'interno di quelle Amministrazioni.

Ne consegue la prospettiva di valorizzazione della Società dell'Informazione come strumento di connessione delle amministrazioni dell'area, attraverso la creazione di una infrastruttura di servizio come rete di unità di servizio dislocate sul territorio, in grado di garantire, come sistema integrato, il complesso delle funzionalità del servizio stesso.

Tale infrastruttura individua, inizialmente, alcune grandi "reti tematiche", interne all'area metropolitana, attraverso cui l'area metropolitana stessa può esplicare la propria azione in modo integrato, avviando le procedure "interne" di integrazione consentita. Tali grandi "reti tematiche" sono individuate, inizialmente, in:

rete delle economie comunali. L'economia attiva (lavoro, capitale, produzione, mercato) del sistema urbano integrato può trovare in uno strumento conoscitivo che permetta di cogliere tutti gli aspetti del sistema produttivo (imprese, prodotti, mercati, sistemi di cooperazione, innovazione tecnologica) un efficace strumento di supporto tanto alla definizione di politiche locali, tanto al potenziamento delle capacità delle singole imprese.

In questo senso il punto di partenza è dato dalla *messa in rete delle strutture dell'apparato burocratico dei Comuni*, strutture che dispongono delle informazioni elementari sulle attività economiche e sulle relative infrastrutture e servizi. Tali informazioni, raccolte e raccordate secondo le legge vigenti, permettono di definire un primo quadro della economia di area su cui poter quindi avviare ulteriori approfondimenti;

rete per la sicurezza e la qualità della vita. I temi della sicurezza urbana, complementari ai temi della “pubblica sicurezza”, si legano fortemente agli aspetti di qualità della vita. Rispetto a questi il ruolo delle Polizie Municipali viene ampliato e assume ancor più rilevanza laddove si possano determinare delle forme di raccordo e sinergia tra i Corpi di PM dei differenti Comuni dell'area. Oltre ad un incremento della efficacia di intervento, tale rete si pone pertanto nelle condizioni di offrire migliori servizi alla intera comunità dell'area;

rete della identità urbana. La connessione culturale tra i differenti comuni, con una logica di connessione in rete dei differenti patrimoni locali, rappresenta elemento portante per un riconoscimento della identità culturale dell'area, che ha così la possibilità di “leggere” in modo più unitario lo sviluppo di una propria identità di area;

rete per il lavoro. Già con riferimento a politiche che tendono a unificare e coordinare l'intervento delle agenzie per il lavoro su scala regionale, una connessione in rete dei Centri Territoriali per l'Impiego, a livello di area metropolitana, permette di incrementare l'efficacia del sistema su una dimensione territoriale ottimale.

Questa strategia di sviluppo dell'area basata sulle “reti”, offrendo la possibilità di sviluppare conoscenza (in rete) e realizzare servizi, permette la valorizzazione dell'insieme di “risorse” esistenti.

Si potrebbe osservare che numerose sono le strutture di servizio, basate su rete telematica, già operanti o previste nel medio termine, indirizzate a reti di imprese o di PA. Tali servizi, realizzati attraverso una varietà di strumenti programmatici e finanziari, vanno da un ambito prettamente comunale (quale quello dei servizi erogati dai SUAP informatizzati), alla scala regionale di molti servizi previsti nell'ambito del progetto di e-gov APULIE , oltre ovviamente ai servizi relativi a raggruppamenti di imprese, quali previsti dai progetti finanziati dalla Misura 6.2 per le imprese.

Rispetto a queste preesistenze, la strategia del PIT non si limita però a produrre, attraverso una offerta di servizi telematici, una eventuale economia di gestione, ma punta a determinare e sostenere, proprio attraverso logiche di connessione in rete, una dimensione di sistema integrato tra i comuni dell'area metropolitana, sostenendo questa idea non per singoli ambiti settoriali, ma in maniera sempre più ampia. In questo senso la realizzazione di una infrastruttura telematica di area metropolitana, distinta da altri sistemi, diviene una imprescindibile esigenza.

3.2 OBIETTIVI DI SVILUPPO

Partendo dai più generali obiettivi globali del POR Puglia, gli obiettivi di sviluppo del PIT n. 3 vengono individuati in:

- Competitività, innovazione ed ampliamento del sistema produttivo

Attraverso il consolidamento delle reti infrastrutturali per il trasporto e la logistica, attraverso il consolidamento del sistema infrastrutturale delle aree di insediamento produttivo, oltre che attraverso il sostegno allo sviluppo di servizi di rete alle imprese, il PIT n. 3 si pone l'obiettivo di favorire la crescita delle vocazioni territoriali già consolidate.

Questo processo di miglioramento della competitività dei settori produttivi consolidati potrà indurre in sé un ampliamento della occupazione nel territorio.

Accanto a questo obiettivo il PIT n. 3 ha anche l'obiettivo della nascita e sviluppo di *nuove attività* ad elevata intensità di conoscenza e d'innovazione che siano in grado di diversificare i prodotti ed allargare i mercati creando, per questa via, nuova occupazione.

Il Pit n. 3 intende raggiungere i propri obiettivi di sviluppo (nuova occupazione, nuova imprenditorialità) anche attraverso il miglioramento sul proprio territorio del livello di attuazione delle politiche delle pari opportunità.

- Miglioramento della qualità della vita

Un contesto civile maggiormente improntato alla sicurezza, alla qualità dell'ambiente, alla coesione, alle pari opportunità, alla solidarietà verso le fasce deboli della cittadinanza, può vantare il migliore dei vantaggi competitivi possibili sulla strada dell'intensificazione degli scambi di capitali, uomini, merci e conoscenze.

Effettivamente la qualità della vita costituisce, in sé, uno dei più efficaci strumenti di attrazione di risorse sul territorio e contribuisce, in tal modo, anche all'obiettivo di incremento della competitività di un territorio.

In questo senso, gli obiettivi di sviluppo del PIT n. 3 legati al miglioramento della qualità della vita, attraverso il consolidamento delle reti di trasporto e lo sviluppo di reti immateriali, vanno individuati nel

- miglioramento dei livelli di sicurezza sul territorio, in particolare attraverso il miglioramento della risorsa informativa connessa alla gestione stessa della sicurezza,

- miglioramento dei livelli di mobilità dei cittadini all'interno dell'area, in primo luogo attraverso il potenziamento del sistema delle connessioni intermodali
- miglioramento della qualità dell'ambiente, da un lato intervenendo sui determinanti che costituiscono i maggiori fattori di pressione (quindi traffico [persone e merci] e insediamenti produttivi), dall'altro potenziando le capacità conoscitive e di monitoraggio del territorio
- miglioramento dei livelli di assistenza alle fasce deboli della popolazione, valorizzando in primo luogo le opportunità connesse ai servizi in rete e favorendo, attraverso questo, lo sviluppo strutturato ed evoluto del cosiddetto terzo settore

– Una crescita con minori divari territoriali interni

La caratterizzazione dell'area PIT come "città metropolitana" comprende la verifica delle disparità nel grado di sviluppo socio-economico tra i Comuni presenti nell'area.

La prospettiva di sviluppo del PIT, cerca una modalità di sviluppo che, attraverso un aumento del livello di integrazione tra le differenti amministrazioni, porti un miglioramento delle *performances* delle stesse amministrazioni del territorio metropolitano.

Per operare verso la integrazione è necessario procedere alla identificazione a livello culturale della omogeneità dell'area. Un primo obiettivo di sviluppo è, quindi, proprio nel sostenere tale identificazione da parte dei cittadini dell'area, oltre che dai soggetti a diverso titolo interessati all'area.

Un secondo obiettivo va inteso nella capacità di programmare oltre che di promuovere il territorio nella sua interezza, mantenendone una visione di sistema che valorizzi le diverse componenti del territorio, coordinando gli interventi di sviluppo.

Una politica di omogeneizzazione a livello procedurale delle amministrazioni, può portare a promuovere e gestire il territorio come un "unicum" il cui valore supera la somma delle singole componenti.

4 STRATEGIA E OBIETTIVI SPECIFICI

In coerenza con i risultati dell'analisi SWOT ed a fronte degli obiettivi generali (idea forza) e degli obiettivi di sviluppo enunciati nel capitolo precedente, vengono individuati seguenti obiettivi specifici:

- a) incrementare il livello di sicurezza nell'area;
- b) migliorare la mobilità dei cittadini e delle merci all'interno dell'area PIT;
- c) migliorare il livello di identità culturale dell'area;
- d) sostenere lo sviluppo dei settori produttivi rilevanti dell'area;
- e) incrementare l'efficacia delle politiche locali del lavoro;
- f)** migliorare l'efficacia del sistema di *governance* integrata del territorio.

La tabella seguente evidenzia come gli obiettivi specifici individuati siano funzionali al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo enunciati al capitolo precedente:

Obiettivi specifici	Obiettivi di sviluppo	Miglioramento della qualità della vita	Competitività, innovazione ed ampliamento del sistema produttivo	Una crescita con minori divari territoriali interni
a)	incrementare il livello di sicurezza nell'area	+++	++	
b)	migliorare la mobilità dei cittadini e delle merci all'interno dell'area PIT	+++		+
c)	migliorare il livello di identità culturale dell'area;		+	++
d)	sostenere lo sviluppo dei settori produttivi	++	+++	++
e)	incrementare l'efficacia delle politiche locali del lavoro	++	+++	+
f)	migliorare l'efficacia del sistema di <i>governance</i> integrata del territorio		+++	+++

Si riporta, inoltre, di seguito, una tabella che evidenzia come i singoli interventi discussi nel seguito concorrano al raggiungimento degli obiettivi specifici prima definiti:

	incrementare il livello di sicurezza nell'area	migliorare la mobilità dei cittadini e delle merci all'interno dell'area	migliorare il livello di identità culturale dell'area	sostenere lo sviluppo dei settori produttivi rilevanti dell'area	incrementare l'efficacia delle politiche locali del lavoro	migliorare l'efficacia del sistema di governance integrata del territorio
Rete della sicurezza nelle città	X	X				
Rete delle economie comunali				X		X
Portale dell'area metropolitana						X
Rete intercom per le politiche attive del lavoro					X	
Sostegno all'inserimento lavorativo di persone a rischio	X				X	
Rete della identità del territorio			X			
Polo tecnologico per la logistica e le reti				X		
Piattaforma di scambio intermodale		X		X		
Completamenti delle aree di insediamento produttivo				X		
Piattaforma logistica di III livello				X		
Sostegno alle imprese				X		

Ulteriore chiave di lettura degli interventi proposti riguarda la modalità con cui essi concorrono all'attuazione delle politiche di pari opportunità. Per quanto, infatti, esse non costituiscano obiettivo specifico del PIT n 3, esse rappresentano punto fermo e scelta prioritaria del programma.

	<i>Miglioramento delle condizioni di vita al fine di rispondere meglio ai bisogni delle donne</i>	<i>Miglioramento dell'accessibilità delle donne al mercato del lavoro e alla formazione</i>	<i>Miglioramento della situazione lavorativa delle donne sul posto di lavoro e redistribuzione del lavoro di cura</i>	<i>Promozione della partecipazione delle donne alla creazione di attività socio-economiche</i>
<i>Rete della sicurezza nelle città</i>	<i>1</i>			
<i>Rete delle economie comunali</i>		<i>1</i>		
<i>Portale dell'area metropolitana</i>			<i>0,5</i>	
<i>Rete intercom per le politiche attive del lavoro</i>		<i>1</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
<i>Sostegno all'inserimento lavorativo di persone a rischio</i>		<i>1</i>	<i>1</i>	
<i>Rete della identità del territorio</i>				
<i>Polo tecnologico per la logistica e le reti</i>				
<i>Piattaforma di scambio intermodale</i>	<i>1</i>			
<i>Completamenti delle aree di insediamento produttivo</i>				
<i>Piattaforma logistica di III livello</i>				
<i>Sostegno alle imprese</i>		<i>1</i>	<i>1</i>	<i>1</i>

4.1 OBIETTIVO SPECIFICO A) “INCREMENTARE IL LIVELLO DI SICUREZZA NELL’AREA”

Il Quadro Comunitario di Sostegno (QCS) per le Regioni dell’Obiettivo 1, tra cui la Puglia, indica la sicurezza come principio di integrazione, sia funzionale che territoriale.

La sicurezza assume, quindi, il ruolo di fattore di sviluppo e condizione della crescita civile economica sociale delle comunità territoriali integrate.

Inoltre il “Programma Operativo Sicurezza per lo sviluppo del Mezzogiorno 2000 – 2006” punta a realizzare un’azione addizionale per incidere – con appositi finanziamenti – sulle problematiche della sicurezza nelle regioni meridionali in modo strutturale e durevole.

Pertanto i Comuni dell’area PIT 3 (Adelfia, Bari, Binetto, Bitetto, Bitritto, Capurso, Casamassima, Cellammare, Modugno, Mola, Noicattaro, Palo, Rutigliano, Sannicandro, Triggiano, Valenzano) a cui si sono associati altri Comuni (Bitonto, Molfetta, Ruvo, Trani, Taranto) - interessati a realizzare progettualità interconnesse e solidali da presentare alla Regione nell’ambito delle disposizioni attuative del Complemento di Programmazione del POR Puglia 2000 – 2006 - hanno elaborato il progetto “Rete della Sicurezza nelle Città”.

La specificità del progetto si presenta come strumento pienamente idoneo a realizzare concretamente in modo strutturale e durevole le finalità – relative alle competenze della polizia locale – di cui al “Programma Operativo Sicurezza per lo sviluppo del Mezzogiorno 2000 – 2006”.

Infatti perché si realizzi la crescita civile, sociale ed economica non è sufficiente - come sottolinea il P.O.N. – “soltanto un imponente sforzo di investimento, occorrono condizioni di fiducia nelle istituzioni, di stabilità sociale ed economica, di ordine e sicurezza pubblica”.

Il progetto “Rete della Sicurezza nelle Città”.. viene ad inserirsi, in modo coordinato, nelle politiche per la sicurezza avviate dalla Regione Puglia e dalla Prefettura di Bari e fa riferimento al “Programma di azione” per la sicurezza – (che contiene richiami alla tutela ambientale ed alle attività di protezione civile)- sottoscritto il 12 luglio 2002 dal Presidente della Regione Fitto e dal Prefetto di Bari Blonda, ed ai “Protocolli di Intesa” sottoscritti dal Prefetto con diversi Comune della Regione. In particolare il Protocollo d’Intesa siglato fra Comune di Bari e Prefettura (Ufficio Territoriale del Governo) nell’ottobre 2002 impegna la P.M. nel controllo del territorio in ausilio delle altre forze di polizia anche con il monitoraggio delle fenomenologie criminali.

L’Accordo di Programma Quadro Sicurezza per lo Sviluppo della Regione Puglia “Aldo Moro”, tra Ministero dell’Interno, Ministero dell’Economia e delle Finanze, Regione Puglia del 29 settembre 2003 ben può essere di finale riferimento per l’azione sicurezza nelle città

Infatti all’art. 1 si richiama l’esigenza di una “azione delle Amministrazioni locali su politiche integrate di governo della sicurezza”.

Ed all’art. 2 per le “Priorità programmatiche viene indicata al punto III

la necessità, anche da parte delle polizie locali, di “Potenziare ed integrare sul territorio il servizio offerto dalle Forze di polizia, nazionali e locali, con particolare attenzione a: incremento delle dotazioni

tecnologiche e della loro integrità operativa; interventi per l'ottimizzazione della logistica; omogeneizzazione delle modalità operative di intervento attraverso iniziative di formazione congiunta."Finalità tutte presenti nel progetto Sicurezza del PIT n.3

Nel succitato protocollo, poi, l'ufficio Territoriale del governo e il Comune hanno convenuto che, per meglio utilizzare le risorse delle parti e concordare all'unisono le varie azioni che si renderanno necessarie per il raggiungimento dell'obiettivo primario, sia costituito un Comitato Permanente di Monitoraggio e controllo dei fenomeni sociali del territorio che, sulla scorta dei dati raccolti, individuerà ed appronterà gli interventi necessari ed opportuni per la soluzione dei problemi. Questo studio sarà fornito, quale strumento statistico- numerico, ad un gruppo di lavoro composto dai rappresentanti dell'Ufficio Territoriale del Governo, del Comune di Bari, delle Forze di Polizia Statali e del Corpo della Polizia Municipale, che analizzerà i risultati confrontandoli con le indicazioni che derivano dagli esposti, dalle proteste dei cittadini e dai messaggi raccolti dalla stampa. Quindi, quale attività operativa, verrà approfondita la variazione su base statistica verificatasi nel tempo, con particolare attenzione per gli aspetti sociali e territoriali.

Le preoccupazioni per la sicurezza dei cittadini costituiscono un problema nazionale ed in tal senso la Legge 26 Marzo 2001, n. 128 "Interventi legislativi in materia di tutela della sicurezza dei cittadini" ha già fissato un quadro di riferimento per l'attuazione di interventi che innovano le politiche della prevenzione e del contrasto alla criminalità nell'ambito del principio della legalità diffusa.

Per i Comuni la legge 7 marzo 1986 n. 65 "Legge quadro sulla Polizia Municipale" già ridefiniva, in modo profondamente nuovo, il ruolo della Polizia Municipale cui sono attribuite funzioni di polizia giudiziaria, di polizia stradale, di pubblica sicurezza. Al Sindaco sono attribuite dal legislatore le qualifiche di Ufficiale di Governo (art. 54 D.L.vo n.267/2000), di Autorità Locale di Pubblica Sicurezza (art. 1 R.D. n. 635/1940), di Ufficiale di Polizia Giudiziaria.

In particolare il Comune di Bari con delibera 24 Luglio 2000 n.167 ha costituito apposito gruppo di lavoro per l'analisi del fenomeno alla luce del ruolo del Comune e delle iniziative che esso può assumere ai sensi delle norme vigenti.

Quindi la Polizia Municipale è impegnata nella ridefinizione del proprio ruolo e delle tradizionali modalità di intervento. Essa diventa "polizia totale" - come noi la definiamo - cioè di servizio ai cittadini singoli oltre che alla definita comunità territoriale comunale per la complessità dei compiti di cui è competente dal primo, costante contatto con il cittadino, allo svolgimento dei servizi di Istituto che toccano tutta la vita sociale dei cittadini stessi.

Nel quadro evolutivo del ruolo che le polizie municipali svolgono ai fini di garantire e migliorare i livelli di sicurezza urbana (essendo quest'ultima distinta dalla sicurezza pubblica, di competenza prioritaria delle forze centrali dell'ordine [P.S. Carabinieri, G.d.F.]), un territorio come quello metropolitano presenta però delle evidenti distonie. A fronte, infatti, di una sostanziale condivisione delle problematiche di sicurezza (il forte livello di interconnessione e mobilità dei cittadini all'interno dell'intera area), le differenti polizie municipali mantengono individualmente le responsabilità per il territorio di competenza, ma con un livello di dotazione di risorse umane ed infrastrutturali molto squilibrato.

Alla data attuale, infatti, un quadro conoscitivo di sintesi delle risorse disponibili è riportato nella tabella seguente:

COMUNI	N. componenti Corpo P.M.	Sala operativa		Livello informatizzazione
		Superf.	Mezzi a disposiz	
Adelfia	n.d.			
Bari	566	Mq7000	94 auto 50 moto 63 ciclomotori 1 minibus	Ottimo
Binetto	n.d.			
Bitetto	10	3 vani	3 auto	Sufficiente
Bitritto	12		1 auto 2 ciclomotori	sufficiente
Capurso	n.d.			
Casamassima	11		3 auto 2 ciclomotori	scarso
Cellamare	n.d.			
Modugno	33		8 auto 7 motocicli 2 moto	buono
Mola di Bari	19	Mq 220	4 auto 5 moto	Sufficiente
Noicattaro	22		3 auto 4 ciclomotori	Molto buono
Palo del Colle	16	Mq 200	3 auto, 2 Moto, 3 ciclomotori	Discreto
Rutigliano	n.d.			
Sannicandro	n.d.			
<u>Triggiano</u>	<u>11.</u>	<u>9 vani</u>	<u>2 auto 1 furgone</u> <u>2motocicli 3</u> <u>ciclomotori</u>	<u>Sufficiente</u>
<u>Valenzano</u>	<u>14</u>	<u>4 vani</u>	<u>2 auto 2 ciclomotori 1</u> <u>furgone</u>	<u>Discreto</u>

Con il progetto “Rete della sicurezza nelle città” i Comuni sopra citati intendono creare una infrastruttura tecnologica che permetta di mettere in comune tra gli enti aderenti alcune informazioni strategiche ed operative riguardanti la sicurezza del cittadino e del territorio, al fine di attivare le opportune sinergie tese alla massimizzazione dell'efficienza e dell'efficacia degli interventi effettuati dalle autorità preposte.

Questo consentirà di riportare il dibattito sulla sicurezza nelle città (anche quello sulla percezione di insicurezza) entro limiti definiti dai dati “oggettivi” e da una lettura scientifica dei fenomeni di criminalità e di disordine urbano. Inoltre consentirà di avviare i necessari processi informativi per la migliore comunicazione pubblica, documentata, esauriente e quindi autorevole.

Perciò con il progetto di “Rete della sicurezza nelle città” i Comuni citati in precedenza puntano alla costituzione di una infrastruttura tecnologica che, attraverso

- 1) conoscenza in tempo reale delle problematiche di sicurezza sul territorio (sicurezza sulle strade interurbane, protezione civile, azioni coordinate di tutela ambientale, situazioni di emergenze criminali,..) e, quindi, incremento della efficacia / efficienza di intervento;
- 2) miglioramento, attraverso la disponibilità di una Banca Dati Sicurezza, della efficacia delle politiche di prevenzione per la sicurezza urbana;
- 3) miglioramento del raccordo tra le Polizie Municipali e la collaborazione tra queste e le Forze dell'ordine per il presidio del territorio oltre che con altri operatori per la sicurezza sul territorio;
- 4) miglioramento delle capacità di monitoraggio e controllo del territorio attraverso la utilizzazione di nuove tecnologie

permetta di

- migliorare la capacità di gestione delle risposte, da parte delle autorità locali, a fenomeni riguardanti la sicurezza del cittadino e del territorio
- servire da supporto alle decisioni, da parte delle autorità locali, rispetto alla definizione di piani e strategie di intervento nel settore della sicurezza urbana, in particolare in una logica di tipo preventivo
- migliorare il dialogo e l’interazione tra il cittadino e la polizia locale.

Il particolare si prevedono le seguenti linee di intervento:

- a) ammodernamento tecnologico e interconnessione delle sale operative delle Polizie municipali , oltre che eventualmente, l’interconnessione con altri operatori della sicurezza (118, altre agenzie di sicurezza, guardie campestri)
- b) realizzazione di un sistema informativo comune sulla sicurezza urbana finalizzato alla conoscenza dei fenomeni connessi alla sicurezza urbana e alla analisi delle sue dinamiche, attraverso la condivisione, l’interazione e l’elaborazione di fonti informative diverse, locali, regionali e nazionali;
- c) realizzazione di un sistema di monitoraggio dei cambiamenti in atto sul territorio, basato su uso di tecnologie satellitari di osservazione della terra
- d) aggiornamento professionale congiunto tra operatori delle polizie locali e dei servizi sociali. dell’area metropolitana, attraverso la organizzazione ed erogazione di attività formative per la sicurezza urbana

Una ulteriore linea d'azione, funzionale alla attuazione della strategia di sicurezza a livello di area, viene identificata nella realizzazione dell' *Osservatorio LLPP*. In attuazione, infatti, della vigente normativa nazionale e regionale si potrà prevedere anche la istituzione di un Osservatorio che raccoglierà informazioni e svilupperà analisi in grado di fornire indicazioni sulle possibili relazioni tra affidamento di lavori pubblici, attività illecite, rischio criminale, seguendo le linee guida del Ministero dell'Interno, del Ministero delle Infrastrutture, della Prefettura, della Regione Puglia.

Esso fa parte del quadro generale di riferimento del Progetto, ma non viene attuato nel presente programma e non rientra, quindi, nelle voci di spesa progettuali presentate nell'ambito del PIT n. 3

4.1.1 Intervento “RETE DELLA SICUREZZA NELLE CITTA’ ”

Elemento centrale della rete è un sistema di interconnessione tra le Polizie Municipali dei Comuni, strutturata di intesa con il Prefetto di Bari e che potrà essere interconnessa con i punti informativi delle autorità di pubblica sicurezza statali nell'ambito dell'accordo Stato-Regione per la sicurezza. La “rete” va raccordata a quelle già attivate da altre forze dell'ordine, differenziandosene in quanto più orientata al servizio al cittadino, e comunque secondo le specifiche normative vigenti.

Rispetto alla organizzazione della “rete”, è previsto che essa sia organizzata su due livelli:

- un livello di nodo locale, presso ciascun Comando di PM, che garantisce localmente autonomia operativa, ma che, attraverso una adeguata dotazione infrastrutturale ICT e la adozione di opportune procedure unificate, permetta di garantire i previsti livelli di cooperazione. Tale *Nodo di Polizia Municipale*, presso ciascun Comune, garantisce la dotazione hardware/software funzionale a realizzare il servizio di informatizzazione della singola Polizia Municipale.

- un livello centrale che garantisce l'attuazione dei servizi di cooperazione previsti dalla rete e che include la “Banca Dati della Sicurezza Metropolitana”. Da un punto di vista architettonico, il *Nodo di Cooperazione* rappresenta la dotazione hardware/software funzionale a realizzare i servizi di cooperazione; integrare le basi informative esterne; gestire la sicurezza degli accessi dell'utenza e delle transazioni.

Nel suo complesso la rete deve garantire, dal punto di vista funzionale:

- la cooperazione tra i differenti corpi di PM per una gestione più efficace dei compiti istituzionali di loro competenza, anche in raccordo con le Forze dell'Ordine e con gli altri operatori di sicurezza sul territorio (guardie campestri, ..)

- il sostegno ad altre istituzioni competenti per specifici ambiti settoriali, nella definizione e attuazione di politiche di prevenzione e di gestione (es: servizi sociali, ambiente e igiene urbana, manutenzione urbana,...), in particolare attraverso l'accesso a dati relativi al "disordine urbano"
- il supporto agli organismi istituzionali competenti per la pubblica sicurezza, per la definizione di politiche di contrasto e di prevenzione della criminalità. In tal senso dovrebbe essere possibile fornire informazioni aggregate in termini di mappatura del rischio criminalità e delle dinamiche relative nell'area territoriale individuata
- l'erogazione ai cittadini di informazioni connesse alla sicurezza urbana e alla qualità della vita (in particolare, informazioni su interruzioni, pianificate o straordinarie, della viabilità, incidenti, eventi eccezionali,...)

Elemento centrale per la funzionalità della rete è la "*banca dati della sicurezza metropolitana*". Tale banca dati riceve, anche in tempo reale, tutti i "dati sensibili", provenienti dalle strutture periferiche, direttamente o indirettamente connessi alle tematiche proprie della sicurezza urbana, inclusi, quindi, di

- illeciti di tipo penale o amministrativo rilevati dagli operatori della PM
- informazioni relative a fenomeni di degrado urbano (comportamenti o fenomeni che pur non rientrando in un ambito penale producono, da parte dei cittadini, una domanda di sicurezza. Per fare alcuni esempi, rientrano in questo genere sia fenomeni legati ad una dimensione fisica del territorio quali edifici fatiscenti, rifiuti abbandonati, illuminazione carente, sia fenomeni legati ad aspetti sociali, come le "presenze estranee", quali sono considerati le prostitute, i tossicodipendenti o i nomadi abusivi).
- *Informazioni relative a esigenze di miglioramento della condizione di vita delle donne (segnalazioni su qualità e quantità di servizi,...);*
- Reati ambientali; elenco violazioni edilizie e relativi reati urbanistici; In particolare, per i reati ambientali, lo stesso documento del Programma Operativo Nazionale PON, evidenzia come essi siano sempre più comuni nel nostro Paese, e specialmente nelle aree meridionali.

Anche il resoconto fornito dal Rapporto Ecomafia '99 evidenzia il fenomeno in tutta la sua ampiezza: nel solo 1998 l'attività di contrasto esercitata dalle Forze dell'Ordine contro i criminali dell'ambiente o "ladri di futuro", secondo la nota definizione del procuratore Vigna, ha portato all'individuazione di 30.957 illeciti di natura penale e circa centomila infrazioni amministrative, che si concentrano, per il 42% dei reati relativi al ciclo del cemento e per il 40.5 % di quelli riscontrati nel ciclo dei rifiuti, nelle regioni Campania, Puglia, Calabria e Sicilia, con un fatturato illegale e di investimenti a rischio che nello stesso anno ha superato i 22.000 miliardi di lire, oltre alle svariate forme illegali di traffico internazionale di rifiuti pericolosi e radioattivi.

- Reati connessi all'attività agricola. E' sempre più avvertita la necessità di un controllo capillare, continuo, diffuso sul territorio che proprio l'organizzazione territoriale della Polizia Municipale può assicurare anche in collegamento con i Consorzi campestri per il controllo delle campagne. In particolare, il documento del Programma Operativo Nazionale PON sottolinea come il mondo della agricoltura, soprattutto nelle regioni dell'Italia meridionale, è caratterizzato da una sempre crescente domanda di nuova sicurezza. L'agricoltura è infatti particolarmente esposta alla criminalità organizzata e recentemente la recrudescenza del fenomeno ha spinto la Commissione Agricoltura del Senato ad affrontare tale tema nell'audizione del 2 marzo 1999, presente il Ministro dell'Interno, nella quale è stata sollecitata la necessità di adottare urgenti misure per arginare il fenomeno. Tra i delitti più diffusi possono essere individuati:
 - L'intermediazione illecita di manodopera (cosiddetto "caporalato") che nel Mezzogiorno trova un tessuto sociale particolarmente esposto, dato l'alto tasso di disoccupazione e la mancanza di una efficiente rete di trasporti nelle zone rurali.
 - L'abigeato, negli ultimi tempi in forte aumento nelle regioni meridionali, che arreca notevoli danni economici alle aziende, con pesanti ricadute in settori come la macellazione ed il commercio degli animali. La criminalità organizzata riesce in tale modo a procurarsi ingenti quantità di denaro, effettuando estorsioni agli allevatori posti costantemente sotto la minaccia di furti. L'abigeato è maggiormente presente in Puglia, Basilicata (soprattutto al confine con la Puglia), Sicilia e Sardegna. L'abigeato consente inoltre un raccordo tra criminalità delle aree rurali e quelle delle aree urbane: nei centri abitati si effettua, infatti, la macellazione clandestina ed il controllo illegale dei mercati della carne.
 - Estorsioni a danno degli imprenditori agricoli (furto di macchine agricole, prodotti chimici, antiparassitari e fitofarmaci, attrezzature, incendio di magazzini). Questo fenomeno scoraggia spesso l'insediamento di giovani agricoltori nelle regioni meridionali, benché ad essi siano riconosciuti aiuti nazionali e comunitari per l'avviamento dell'attività d'impresa.
 - Furto di colture di pregio.
 - Sofisticazione dei vini.
 - Immigrazione clandestina
 - Frodi sugli aiuti previsti dall'U.E. per alcune produzioni agricole.
 - Controllo delle fonti di approvvigionamento idrico da parte di associazioni criminali per effettuare estorsioni agli agricoltori.
 - Usura e credito agrario
- Eventi relativi alla viabilità (interruzioni pianificate, incidenti,...); Statistiche incidenti stradali; infrazioni al C.d.S.;
- Comunicazione di eventi e spettacoli organizzati e/o da organizzare nella città., Elenco eventi sportivi organizzati;

- Informazioni di interesse per attività di protezione civile (Censimento siti e/o stabilimenti potenzialmente a rischio; Mezzi e materiali di prima emergenza disponibili;...)
- Elenco intestatari alloggi comunali; Elenco concessioni edilizie e autorizzazioni per lavori richieste rilasciate; Raccolta oggetti e documenti smarriti di cui la P.M. viene a conoscenza
- ...

I flussi informativi che alimentano questi dati, sono costituiti, oltre che dai singoli Comandi di PM, da :

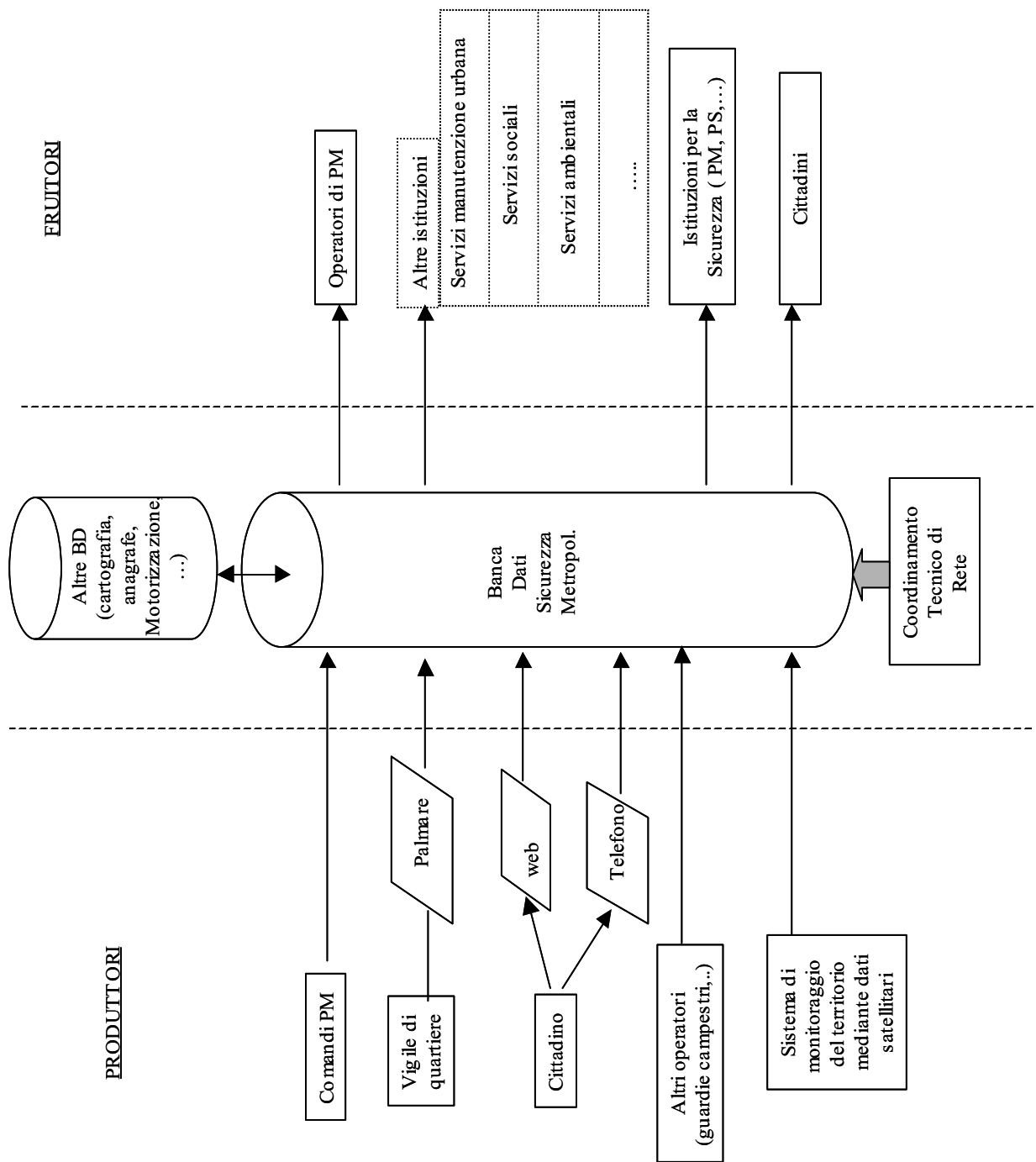
- (1) rilevazione dei «vigili di quartiere» con PC palmare;
- (2) telefonate dei cittadini ;
- (3) segnalazioni dei cittadini via e-mail o tramite Web
- (4) segnalazioni dal sistema di monitoraggio satellitare relativamente a “interventi” potenzialmente illeciti attuati sul territorio (si veda dopo)
- (5) segnalazioni da guardie campestri. Data la presenza nei territori agricoli di un importante numero di Consorzi di Guardie Campestri, si procederà con atti convenzionali (Intese, Accordi, etc.) per dotare le guardie campestri di apparati mobili ed eventualmente Gps, così da consentire anche da parte loro l'immissione in rete dei dati.

La definizione delle strategie di gestione della *banca dati della sicurezza metropolitana* è affidata a un Coordinamento Tecnico della Rete, composto da rappresentanti (un Ufficiale) di ciascun corpo di P.M. e dai componenti designati dal Prefetto per i Corpi dello Stato (uno Questura, Carabinieri, Guardia di Finanza, Corpo Forestale dello Stato).

I contenuti della banca dati, distribuiti in modalità automatica o dietro interrogazione, costituiscono la base per le attività di collaborazione tra i differenti organismi e tra gli stessi operatori. L'accesso a tali dati da parte dei differenti utenti viene differenziato in funzione del profilo di identificazione e caratterizzazione dell'utente stesso, secondo regole di controllo dell'accesso definite dallo stesso Coordinamento.

Uno schema di sintesi del flusso dati all'interno del Sistema Informativo per la Sicurezza Urbana, nell'ambito dell'attività della rete delle polizie Municipali, è riportato nella figura seguente.

PIT n. 3 / Area Metropolitana – s.p.l. Bari



L'infrastruttura tecnologica necessaria per la realizzazione della "rete" si articola in :

- dotazione presso i singoli **Nodi di Polizia Municipale**. Presso ciascun Comune, in locali idonei, verrà costituito il "nodo di rete" che farà affluire i "dati sensibili" al server. La dotazione tecnologica comprende, al minimo, le seguenti tipologie di risorse:
 - Server di elaborazione per ospitare il sistema applicativo, comprensivo del software di base (ad esempio, sistema operativo, DBMS, web server, application server, ...)
 - Nodi di comunicazione per il collegamento alla rete RUPAR, e di conseguenza alla rete Internet, per la realizzazione di collegamenti dedicati necessari per l'integrazione di basi informative esterne e per il collegamento alla Porta di Rete RUPAR dell'Amministrazione Comunale della Polizia Municipale
 - Nodi di comunicazione per il collegamento dei dispositivi mobili (es: PDA, palmari)
 - Sistemi per la gestione della sicurezza (Firewall, Proxy, ...)
 - Periferiche specializzate e condivise

La componente hardware periferica potrà includere, oltre alle strutture informatiche ubicate presso le Polizie Municipali dei vari Comuni, le altre organizzazioni aderenti (guardie campestri, vigilanza privata, ecc).

Queste potranno utilizzare hardware dedicato, non interconnesso all'eventuale sistema informativo di Polizia Municipale presente, onde evitare la necessità di modifiche al proprio sistema informatico, o, qualora questo fosse idoneo, potranno integrarlo nella struttura metropolitana, con le opportune misure di sicurezza.

- dotazione presso il **Nodo di cooperazione centrale**. Essa comprende, al minimo, le seguenti tipologie di risorse:
 - Server di elaborazione per ospitare i sistemi applicativi, comprensivo del software di base (ad esempio, sistema operativo, DBMS, web server, application server, ...)
 - Nodi di comunicazione per il collegamento alla rete RUPAR, e di conseguenza alla rete Internet, ed eventuali collegamenti dedicati necessari per l'integrazione di basi informative esterne
 - Sistemi per la gestione della sicurezza
 - Posti di lavoro per il personale e relative periferiche
 - Sistema applicativo di cooperazione

L'elaboratore centrale amministrato, server geografico della rete, viene collocato presso il Comando di Polizia Municipale di Bari, la cui struttura informatica è stata recentemente

completamente rinnovata con investimenti effettuati dalla stessa Amministrazione e che viene messa al servizio dell'intera comunità territoriale dei Comuni.

Sarà necessario rafforzare il server con idonea apparecchiatura informatica che consenta la ricezione, in tempo reale, dei "dati sensibili" provenienti dalle reti informatiche comunali. Essi vengono filtrati e rimessi, in tempo reale in circolo, e collocati nella Banca Dati.

- la componente di **rete geografica** sarà costituita in prima battuta da collegamenti dedicati (linee ADSL, HDSL, CDN ecc.), dotando le varie sedi di apparati limitati (modem) in caso di collegamento di singole postazioni di lavoro, o complessi (router, firewall, proxy, ecc) in caso di interconnessione con i sistemi informativi esistenti richiedente un appropriato sistema di sicurezza.

Al fine di garantire una funzionalità della rete di connessione tra le PM che si avvalga della infrastruttura della RUPAR, l'architettura del sistema dovrà rispettare le linee guida definite nei programmi di e-gov in corso di sviluppo a livello regionale (in particolare, il progetto Apulie).

La struttura di base di interconnessione tra le PM, inclusiva della relativa banca dati della sicurezza, costituisce evidentemente l'asse portante della "rete per la sicurezza nelle città"; una sua piena funzionalità dovrà includere però anche ulteriori componenti che ampliano il sistema stesso sia dal punto di vista funzionale che di categorie di utenza che vi possono accedere. Tali componenti sono identificate in :

archivio cartografico digitale della rete viaria dell'area metropolitana. Una descrizione aggiornata della rete viaria, a livello urbano e intercomunale, rappresenta un requisito base per lo svolgimento dell'attività delle PM. In questa prospettiva deve essere messo a punto un sistema informativo territoriale che, in modo omogeneo per i vari comuni dell'area, permetta di localizzare le differenti tipologie di evento trattate dalla "rete", superando le attuali disomogeneità delle fonti informative esistenti. In questa prospettiva sarà impiantato un sistema, a tecnologia GIS, che offrirà il riferimento localizzativi a tutti gli eventi della BD sicurezza. La realizzazione della base informativa di partenza sarà effettuata da una opportuna acquisizione e integrazione delle differenti fonti informative esistenti relativamente alla rete viaria metropolitana.

a) sistema di monitoraggio del territorio mediante tecnologie satellitari

Una conoscenza puntuale del territorio e dei cambiamenti che su di esso si determinano (soprattutto per cause antropiche) è fondamentale per un efficace controllo del territorio stesso. Le nuove tecnologie di osservazione della terra dallo spazio, con sistemi di

telerilevamento satellitare ad alta risoluzione che offrono una vista del suolo con risoluzioni fino a 60 cm, permettono oggi, a costi contenuti, funzioni di monitoraggio di interesse anche a livello delle amministrazioni locali. In questo scenario l'intervento intende attivare un servizio, basato su queste tecnologie, di produzione di mappe che evidenzino, secondo prefissate scadenze temporali, le modifiche in atto sul territorio (modifiche legate a edifici, infrastrutture, cambiamenti di uso del territorio). Tale capacità si basa sul confronto tra immagini multitemporali oltre che sull'incrocio con selezionate banche dati cartografiche, permettendo di mettere in evidenza quei cambiamenti avvenuti rispetto a cui gli organismi di Polizia Municipale possono poi attivare specifici controlli in campo.

E' evidente che tali informazioni possono essere utili, oltre che in una logica di monitoraggio e controllo del territorio stesso (ad esempio, in una prospettiva di lotta all'abusivismo), anche a supporto del controllo del territorio rispetto a fini di protezione civile oltre che, infine, in una logica di comprensione delle dinamiche generali in atto sul territorio, in una prospettiva di pianificazione del territorio stesso.

b) sistema di accesso, da parte delle utenze "esterne" (diverse dalle PM), ai dati e alle informazioni gestite dalla "rete".

Come anticipato, è previsto che il sistema debba permettere a differenti tipologie di utenza, anche diversa dai differenti corpi di PM, di accedere alla rete della sicurezza, in particolare alla banca dati della sicurezza., ciascun utente, secondo il proprio livello di abilitazione. Attraverso tale accesso, gli utenti possono analizzare il contenuto della banca dati, sia accedendo a singoli "eventi" rilevanti per la sicurezza urbana, sia analizzando, con modalità statistiche, porzioni della banca dati, eventualmente in modo integrato con altre basi informative (ad esempio, basi informative di tipo socio-economico). In tale ambito, infatti, il sistema deve offrire la possibilità di svolgere analisi anche su base geo-riferita e rappresentare le informazioni, relative a fenomeni di criminalità e/o di "disordine urbano, anche con modalità cartografica, in modo da avere utili indicazioni per le predisposizione di adeguate politiche di prevenzione.

Per garantire tale accesso avvalendosi dei servizi e delle opportunità offerte dalla RUPAR oltre che garantendo modalità unitarie di accesso coerenti con le linee guida definite nei progetti di e-gov in corso di sviluppo, i servizi "esterni" legati alla "rete della sicurezza" saranno erogati attraverso il portale metropolitano, descritto in apposita scheda di intervento. In questa sede deve essere, pertanto, previsto lo sviluppo dell'apposita interfaccia per la fruizione dei servizi della "rete" con modalità omogenee e compatibili con il contesto della RUPAR.

d) attività formative degli operatori di PM per la sicurezza urbana

Il progetto della "Rete della Sicurezza nelle Città" ritiene essenziale la creazione di una "Cultura della Sicurezza" da realizzarsi attraverso complessi processi formativi diretti al personale

addetto alla Sicurezza dei Comuni e di quelle forze di sicurezza pubbliche, Protezione civile, Tutela ambientale .

L'attività formativa avverrà, pertanto, nel contesto della costituenda Scuola di Polizia Locale Metropolitana, quale iniziativa avviata dal Comando di PM di Bari, avvalendosi anche delle infrastrutture realizzate nella nuova sede del quartiere Japigia.

Complessivamente va osservato che l'impatto dell'intero sistema è sintetizzabile in:

- miglioramento dell'efficacia ed efficienza delle attività delle autorità locali
- miglioramento nella gestione della sicurezza urbana attraverso la ripartizione delle segnalazioni tra le differenti istituzioni e organizzazioni sul territorio
- valorizzazione della figura del vigile di quartiere
- miglioramento dell'interazione tra le autorità locali e i cittadini attraverso il loro coinvolgimento nella sicurezza urbana.

Descrizione delle tipologie di costi per la realizzazione della rete per la sicurezza:

Rete Polizie Municipali

hw
sw
cablaggio
costi esercizio (personale)
consulenze tecniche
addestram personale
coordinm progetto
spese generali (+ missioni,...)

Sist monitoraggio satellitare

hw/sw di base per immagini
svil ambiente sw specializz per monitoraggio cambiamenti
2 coperture satellitari
generaz DEM
costi eserc (personale) (estrazione cambiam da immagini)
addestramento personale
manutenzione sistema
spese generali (+ missioni,...)

Creazione sist informat rete viaria

hw/sw GIS
sw per fruizione cartografia via web
- generazione DB della rete viaria metropolitana
addestram personale

manutenz sistemi
coordinam progetto

Realizzazione della interfaccia, su portale, per la fruizione esterna dei servizi della rete della sicurezza

svil interfaccia per servizi esterni

Formazione degli operatori della PM

Ai fini della realizzazione della “rete” nel suo complesso, si prevede di dare una attuazione scaglionata alle sue differenti componenti, con priorità che sono schematizzabili in:

realizzazione del sistema di connessione tra le PM

formazione degli operatori della PM

realizzazione della Banca dati della sicurezza metropolitana

realizzazione del sistema informativo sulla viabilità metropolitana

realizzazione della interfaccia, su portale, per la fruizione esterna dei servizi della rete della sicurezza

realizzazione del sistema di monitoraggio del territorio basato su tecnologie di osservazione satellitare

Costo complessivo stimato dell'intervento (limitatamente alla Mis 6.2) : 4.389.600 €

Sinergie con iniziative realizzate e/o in corso di realizzazione

L'intervento trova sinergia con alcuni interventi in atto all'interno del Comune di Bari:

- Realizzazione della nuova sala operativa della Polizia Municipale del Comune di Bari Tale sala dovrà consentire il controllo e la localizzazione dei mezzi della Polizia Municipale di Bari attraverso l'uso dei satelliti GPS e della rete telefonica GSM, nonché la gestione delle richieste di pronto intervento delle forze di Polizia Municipale
- realizzazione del Sistema Informativo del Corpo di Polizia Municipale di Bari

- “Centro dati infortunistica”, operante presso la P.M. di Bari, che opera come rete di raccolta e trasmissione dati sugli incidenti stradali nella Provincia di Bari, comunicandoli a Università, Politecnico e Prefetto di Bari per strategie di prevenzione
- Il catasto della segnaletica stradale del comune di Bari: prevede la rilevazione, censimento e monitoraggio degli elementi stradali, dell’arredo e pertinenze della rete viaria, la realizzazione della banca dati prevista dal Nuovo Catasto Stradale. La banca dati sarà condivisa con il sistema di gestione della sala operativa della polizia municipale.
- progetto IN.PU.T, coordinato da Tecnopolis e cofinanziato dall’Agenzia Spaziale Italiana,. Il progetto ha realizzato una banca dati integrata del territorio comunale di Bari (PRG, catasto, immagini telerilevate) e ha sviluppato strumenti in ambiente GIS con l’obiettivo di sfruttare l’informazione derivabile dalle immagini telerilevate ad alta risoluzione spaziale per il controllo dell’abusivismo edilizio e la progettazione di interventi sul territorio.

Misure di riferimento
6.2 c)
6.4 a)

4.2 OBIETTIVO SPECIFICO B) “MIGLIORARE LA MOBILITÀ DEI CITTADINI E DELLE MERCI ALL’INTERNO DELL’AREA PIT ”

Nell’ambito della logistica per le imprese e della mobilità dei cittadini, le opere proposte contribuiscono all’attuazione della complessiva razionalizzazione:

- a) dell’area destinata dal P.R.G. del comune di Bari ad insediamento per attività agro - alimentari e già dotata di piano particolareggiato;
- b) del nodo di scambio ferro – gomma passeggeri di Mungivacca;
- c) di un’area nel comune di Triggiano adiacente a quella di cui al punto a) e per la quale è in corso lo studio di una variante di destinazione urbanistica;
- d) del nodo di scambio gomma – ferro passeggeri nel Comune di Bitritto.

E’ opportuno evidenziare in merito al punto a) che tale scelta corrisponde:

- all’esigenza del Comune di Bari di attuare lo spostamento dei Mercati Generali al di là dell’attuale tangenziale;
- all’esigenza di migliorare l’accessibilità delle merci nelle aree urbane dove si concentrano attività economiche e artigianali, favorendo l’efficienza del processo di distribuzione anche attraverso una riorganizzazione e regolamentazione per le operazioni di carico e scarico ed una riduzione dell’impatto dei veicoli commerciali sul traffico complessivo e sull’ambiente;
- all’esigenza di attuazione delle finalità strategiche del Consorzio Agroalimentare Bari S.r.l. già precedentemente costituito.

Tale scelta peraltro trova giustificazione nel fatto che l’area sarà attraversata dall’asse est – ovest che collega l’asse nord – sud alla s.s. 100 e servita anche dalle Ferrovie del Sud Est che realizzeranno una fermata già progettata e finanziata.

In merito al punto b) va tenuto presente che le Ferrovie del Sud est prevedono nell’area:

- 1) un fabbricato a servizi passeggeri della linea metropolitana Bari - Mungivacca ed una fermata merci – passeggeri collocata in testa all’area annonaria - commerciale Bari – Triggiano;
- 2) piazzale attrezzato per la fermata degli autobus di scambio passeggeri gomma – ferro;
- 3) eliminazione passaggio a livello con sottopasso al km 4 + 116.

L’Anas inoltre prevede la razionalizzazione della immissione della complanare alla s.s. 100 a sud della nuova erigenda stazione metropolitana.

In merito al punto c) il Comune di Triggiano ha preso atto con d.c.c. del 27/11/2003 n.44 della destinazione di tale area in modo integrato a quella del comune di Bari;

Relativamente al punto d) l'intervento è previsto dal P.R.T. ed integra la stazione della metropolitana leggera di Bitritto.

A partire dallo scenario descritto gli interventi collocati nell'ambito della programmazione del Pit n. 3 sono i seguenti:

- 1) Eliminazione passaggio a livello in zona Mungivacca al km 4+116, con sovrappasso pedonale a integrazione dei lavori previsti e realizzazione di un parcheggio scambio passeggeri gomma – ferro adiacente alla nuova stazione metropolitana;
- 2) Piattaforma logistica di III livello a supporto della commercializzazione e distribuzione delle merci che interessa il comune di Bari unicamente nella parte di territorio già assegnata al Consorzio (123.000 mq);
- 3) Realizzazione nodo di scambio intermodale tra la stazione ferroviaria di testa delle ferrovie Appulo Lucane in Bitritto e le autolinee intercomunali a servizio del quadrante territoriale sud dell'area metropolitana di Bari.

PIT n. 3 / Area Metropolitana – s.p.l. Bari

Tabella 1 – Cronoprogramma opere pubbliche a finanziarsi con la misura 6.1 relativo all'obiettivo A

Graduatoria	Comune	Progetto	Cantierizzazione	1° SAL	Completamento	Costo totale	Contributo da ottenere	Cofinanziamento privati	Totale quote di cofinanziamento
1	Bari, Triggiano	Piattaforma logistica di III livello Bari - Triggiano	2° sem. 2004	1° sem. 2005	2° sem. 2006	21.564.579	16.928.195	4.636.684	4.636.684
2	Bari	Eliminazione passaggio a livello km 4 + 116 Mungivacca	1° sem. 2004	2° sem. 2004	2° sem. 2005	2.400.000	1.884.000	516.000	516.000
3	Bitritto	Piattaforma di scambio ferro – gomma passeggeri	1° sem. 2004	2° sem. 2004	2° sem. 2005	5.260.000	4.129.100	1.130.900	1.130.900
	Totale					29.224.579	22.941.295	6.283.584	6.283.584

4.2.1 Intervento “ELIMINAZIONE DEL PASSAGGIO A LIVELLO AL KM 4 + 116 IN ZONA BARI – MUNGIVACCA”.

Descrizione dell’opera:

L’eliminazione del passaggio a livello in zona Mungivacca al KM 4 + 116 sarà realizzata coerentemente con quanto previsto nel Piano Regionale dei Trasporti e della misura 6.1 POR azione A) n.2 “Infrastrutture per promuovere l’intermodalità” e n. 6 “Adeguamento dei passaggi a livello alle disposizioni del codice della strada” del C.d.P. approvato con D.G.R. n. 497 del 17 aprile 2003.

Gli interventi che si prevede di realizzare sono parte di un più vasto programma di investimenti nella zona della stazione di testa delle Ferrovie Sud – Est già progettati e finanziati con la legge 211/92 per un importo di € 64.879.897.

Il programma di interventi in questione si articola nelle seguenti opere:

1. realizzazione di un sottopasso carrabile e relativa soppressione del passaggio a livello al km 4 + 116 della linea FSE Bari – Taranto
2. realizzazione di un sovrappasso pedonale;
3. realizzazione di un parcheggio intermodale.

La realizzazione del sovrappasso pedonale è un indispensabile opera per rendere fruibile il passaggio dei pedoni da un lato all’altro della linea ferroviaria, mentre il parcheggio intermodale rappresenta un investimento funzionale all’utilizzo del tratto Mungivacca – Bari come metropolitana leggera e in tal senso realizza un’efficace nodo di scambio gomma – ferro atto a ridurre notevolmente il traffico veicolare proveniente da sud – est lungo la S.S. 100, che potrebbe essere bloccato all’altezza dell’innesto con il nuovo tratto di strada che realizzerà la FSE con i finanziamenti ministeriali.

Il programma di interventi previsto e progettato è carente però di finanziamenti disponibili per le opere di cui ai nn. 2 e 3 secondarie ma importanti al fine del completamento complessivo dell’intervento, mentre per l’opera al n. 1 esiste la copertura finanziaria pari ad € 4.293.798.

Il Comune di Bari nell’ottica del partenariato ha avviato una convenzione con le Ferrovie Sud – Est S.r.l. concessionarie della tratta di interesse per il collegamento con la Stazione Centrale.

La predetta Convenzione in corso di stipula tra il Comune di Bari e le Ferrovie Sud Est prevederà l'utilizzo di una parte dei fondi della misura POR 6.1 a favore della realizzazione delle opere n. 2 e 3 precedentemente elencate e che si suddividerà nei seguenti importi:

1. realizzazione di un sovrappasso pedonale: 1.300.000 € (Iva esclusa);
2. realizzazione di un parcheggio intermodale: 1.100.000 € (Iva esclusa).

La stazione appaltante per le suddette opere saranno le FSE.

Soggetti destinatari:

Sistema produttivo e distributivo regionale, cittadini dell'area metropolitana.

Beneficiari finali:

FSE in quanto stazione appaltante delle opere.

Ulteriori benefici attesi dall'opera:

L'intervento a realizzarsi avrà un'importanza strategica per la mobilità metropolitana essendo posizionata a ridosso della s.s.100 ed oltre la tangenziale di Bari. Infatti, avendo un grado di infrastrutturazione viaria organico e ben sviluppato a servizio della zona industriale ex Oleifici cooperativi, della Caserma 3° G.M.A. di Mungivacca e della stazione delle Ferrovie sud – est, consentirà un facile deflusso del traffico entrante in Bari dalla s.s. 100 e dall'area “Cellamare, Casamassima, Valenzano, Adelfia e intorno”. L'ipotesi del Comune è di bloccare il traffico della S.S. 100 e scambiarlo con la linea ferroviaria metropolitana presso la nuova stazione delle Ferrovie Sud – Est.

I benefici attesi riguarderanno il decongestionamento del traffico su tale asse di penetrazione metropolitana in quanto potranno essere intercettati circa 2.800 autovetture al giorno che con una media di 2 persone a veicolo consentirà di dirottare circa 5.600 passeggeri utilizzando la stazione di testa delle FSE inserita appieno nel **Piano Regionale dei Trasporti**.

Ulteriori benefici riguarderanno la riduzione dell'inquinamento atmosferico oltre che acustico e un sostanziale miglioramento della qualità del trasporto dei cittadini dell'area metropolitana che si concretizzerà in una riduzione del tempo per raggiungere il luogo di lavoro (15 minuti in meno in media).

Inoltre si realizzerà a tutti gli effetti una riqualificazione urbanistica considerato che la zona attualmente è totalmente occupata da fabbricati fatiscenti ed abbandonati.

Tempi di esecuzione:

La cantierizzazione è prevista per il primo semestre 2004, il primo s.a.l. per il secondo semestre 2004 e il completamento per il secondo semestre 2005.

Investimento:

1. realizzazione di un sottopasso carrabile e relativa soppressione del passaggio a livello al km 4 + 116 della linea FSE Bari – Taranto: 4.293.798 € (Iva esclusa) – altre fonti di finanziamento.
2. realizzazione di un sovrappasso pedonale: 1.300.000 € (Iva esclusa) – misura 6.1;
3. realizzazione di un parcheggio intermodale: 1.100.000 € (Iva esclusa) – misura 6.1;

Investimento complessivo previsto per la misura POR 6.1: 2.400.000 € (iva esclusa).

Tabella 1 – Stralcio del piano dell'investimento da realizzare con le FSE.

Tipologia dell'investimento	Costo (euro)
OPERE N.2 E N.3: PARCHEGGIO DI INTERSCAMBIO E SOVRAPPASSO PEDONALE	
Scavi e rinterri	225.000
Fondazioni in c.a. e muri di sostegno	180.000
Opere in c.a. per parcheggio interrato	500.000
Impermeabilizzazione	75.000
Impianti elettrici e speciali	50.000
Impianti idrico – fognario	30.000
Impianti antincendio	35.000
Pavimentazione stradale	105.000
Pavimentazione marciapiedi	50.000
Opere in ferro, serramenti e finiture	60.000
Sistemazioni a verde	50.000
Segnaletica stradale	10.000

Opere in c.a. per sovrappasso	100.000
Passerelle pedonali in legno lamellare	125.000
TOTALE LAVORI	1.595.000
Allacciamenti	45.000
Espropri	100.000
Somme a disposizione	660.000
TOTALE INTERVENTI NR. 2 - 3	2.400.000

IMPORTO TOTALE INVESTIMENTO (IVA ESCLUSA)	2.400.000
--	------------------

Tabella 2 – Stralcio piano finanziamento dell'intervento

Fonti di finanziamento	Costo
POR Misura 6.1	1.884.000 €
Ferrovie Sud Est	516.000 €
Totale	2.400.000

In allegato è presente inoltre lo stralcio planimetrico delle opere a realizzarsi e la bozza di convenzione in corso di stipula con le Ferrovie Sud – Est.

4.2.2 Intervento “PIATTAFORMA LOGISTICA DI III LIVELLO A SUPPORTO DELLA COMMERCIALIZZAZIONE E DISTRIBUZIONE DELLE MERCI CHE INTERESSA I COMUNI DI BARI E TRIGGIANO”

ATTUAZIONE DELL’INTERVENTO

L’intervento in oggetto si svilupperà in tre fasi successive:

1. la prima interesserà un’area del Comune di Bari, per la quale già esiste la strumentazione urbanistica approvata, nella quale si chiede di realizzare le opere urbanizzazione primaria e secondaria la realizzazione di ulteriori infrastrutture a servizio dell’area. L’area che ha la dimensione di 123.000 mq è stata affidata in gestione al Consorzio Agroalimentare Bari S.r.l con delibera consiliare;
2. la seconda fase riguarderà l’urbanizzazione primaria e secondaria per i rimanenti 587.000 mq, ricadenti nel territorio del Comune di Bari; da destinare alla futura Città Annonaria. L’operazione verrà finanziata con fondi autonomi ricavati dall’alienazione dell’attuale area del Mercato Generale;
3. la terza interesserà l’area del Comune di Triggiano, per la quale è in itinere la definizione degli atti amministrativi propedeutici all’approvazione del Piano Particolareggiato e che sarà destinata a funzioni integrate all’adiacente area del comune di Bari per il comparto agro – alimentare.

Per quanto concerne il punto 1) si prevede di realizzare le infrastrutture previste nel Piano Particolareggiato ed in particolare viabilità, opere idriche e fognanti, rete elettrica e telefonica e standard urbanistici (aree a parcheggio ed a verde) oltre che fabbricati, impianti ed attrezzature funzionali all’intervento. **Tali opere sono necessarie alla creazione di un’area per la movimentazione delle merci in transito da e verso i Comuni dell’area interessata e costituiranno (soprattutto i piazzali, le attrezzature, i fabbricati e gli impianti destinati alla movimentazione delle merci) una piattaforma funzionale alla “city logistic” delle merci a rapida deperibilità (grocery).**

La misura 6.1 servirà unicamente a finanziare le opere elencate precedentemente ed esclusivamente per l’area di 123.000 mq affidata in gestione al Consorzio Agroalimentare Bari S.r.l., che cofinanzierà per la parte di propria competenza l’investimento previsto (vedere piano degli investimenti successivo).

In merito ai punti 2) e 3) per la realizzazione delle opere previste si ricorrerà per la copertura degli investimenti previsti primariamente a fonti di finanziamento proprie e in via secondarie ad eventuali provvidenze finanziarie che potessero essere disponibili.

Per quanto concerne la fase 2), a mero titolo conoscitivo, si rammenta che prima dell'avvio della realizzazione delle infrastrutture relative al piano particolareggiato dell'area di Bari, si prevede di portare a compimento tutte le procedure amministrative necessarie per portare all'approvazione anche il piano particolareggiato relativo al comune di Triggiano, che dovrà essere studiato in modo tale da risultare omogeneo e congruente con quello di Bari.

FATTIBILITA' E COERENZA DELL'INTERVENTO

L'intervento denominato "Piattaforma logistica di III livello Bari – Triggiano" ha prioritaria importanza al fine dell'attuazione dell'idea forza del PIT n. 3 che si basa sullo sviluppo ed il "consolidamento del polo di reti e nodi di servizi presente nell'area metropolitana sia rispetto alle infrastrutture di logistica e di trasporto...."

L'intervento in questione è stato programmato anche alla luce di quanto viene previsto dal Piano regionale dei Trasporti alla pag. 431 laddove, quando si esaminano le reti logistiche di III livello a supporto della distribuzione e commercializzazione delle merci, si evidenzia la necessità di aree logistiche al servizio della distribuzione di merci nelle principali aree urbane ed inoltre alla pag. 433 punto c) dello stesso Piano.

Inoltre si sottolinea la competenza dei Comuni al fine della individuazione e dimensionamento di aree specificamente destinate a flussi di merci urbane.

La misura 6.1 ricomprende anche tale tipologia di interventi nell'azione b) n.2, dove è presente il riferimento alla rete regionale dell'intermodalità definita nel Piano Regionale dei Trasporti ed individua come beneficiari finali dell'intervento società di capitali, anche con partecipazione pubblica minoritaria.

Attualmente la strumentazione urbanistica del Comune di Bari prevede in un'area di circa 71 ha in asse alla s.s. 100 destinata ad insediamento di attività agroalimentari e servizi logistici correlati.

La zona è stata scelta in quanto posizionata all'esterno della tangenziale di Bari, nel punto di confluenza della s.s. 100 di collegamento con Taranto e della s.s. dei Trulli e presenta notevoli vantaggi dal punto di vista logistico essendo ben collegata ai sistemi di trasporto sia aeroportuale che stradale. Inoltre il collegamento con il Porto di Bari è favorito dal completamento dell'asse Nord – Sud e dal futuro asse est – ovest e consentirà l'accesso diretto all'area di Marisabella.

Dal punto di vista del trasporto ferroviario, sarebbero inoltre assicurati vantaggi dalla già progettata stazione del tratto metropolitano da parte delle FSE che agevolerà anche il trasporto merci.

L'area inoltre è già tipizzata dal P.R.G. del Comune di Bari. Il piano particolareggiato dell'intera area è stato approvato con D.C.C. n. 50 dell' 11 marzo 1994.

Infine, lo spostamento dei Mercati Generali, consentirà di liberare l'area che il Comune sta ridefinendo con un piano di lottizzazione che potrà fornire, una volta messo sul mercato, una ulteriore fonte di finanziamento dell'opera in questione.

L'opera inoltre si ritiene essere di primaria importanza in quanto consentirebbe lo spostamento fisico dei Mercati Generali dalla loro sede attuale tra via Napoli e il lungomare favorendo un ritorno sia di carattere ambientale, dovuto al decongestionamento del traffico in quella zona, oltre che più ampi spazi dove poter realizzare impianti di riciclaggio dei rifiuti prodotti in loco, sia di carattere economico in quanto si eliminerebbero i tempi morti causati da rallentamenti nella circolazione oltre che da un migliore stoccaggio delle merci.

Il Comune di Triggiano nell'adiacente area di circa 65 ettari ha previsto la realizzazione di un'area destinata al commercio ed al deposito merci. Si viene così a configurare un'area di 136 ha, fortemente integrata per il comparto agro-alimentare.

Una parte dell'area in oggetto è stata già assegnata con D.C.C. n. 138 del 29 agosto 1994 al Consorzio Mercato Agricolo Alimentare Bari S.r.l, società mista creata tra la CCIAA, il Comune di Bari e una variegata compagine di soci privati (banche e organismi associativi di categoria) e per la quale area il consorzio presentò al Ministero dell'Industria istanza per l'ottenimento dei benefici finanziari previsti dalla legge n. 41 del 1986. E' inoltre stato demandato allo stesso Consorzio l'obbligo di procedere all'esproprio.

L'esproprio dovrà essere effettuato entro il 06 aprile del 2004, essendo questa la data di scadenza dei 10 anni di validità del Piano Particolareggiato.

Intanto il Comune di Triggiano aderirà al Consorzio che diventerà la struttura unica gestionale dell'intera area.

L'utilizzazione dello strumento consortile sopra specificato consentirebbe tre tipi di vantaggi:

- 1) di tipo finanziario in quanto i suoli verrebbero espropriati ad un valore ben inferiore a quello di mercato;
- 2) di tipo amministrativo in quanto in presenza di una struttura già costituita non necessitante di ulteriori passaggi di attivazione burocratici.
- 3) di conformità a quanto previsto nella misura 6.1 per quanto riguarda i beneficiari finali.

La CCIAA si impegnerà come socio di maggioranza del Consorzio:

1) ad avviare tramite il Consorzio stesso le procedure di esproprio, perché questo consentirebbe di prorogare di cinque anni l'esproprio .

rimodellare la composizione sia dei soci che degli organi sociali invitando il Comune di Triggiano ed altri enti ed istituzioni finanziarie interessate alla progettualità ad entrare nella compagine societaria del Consorzio.

Inoltre le analisi dirette alla verifica del comparto agro-alimentare dell'area metropolitana di Bari denotano la mancanza di strutture in grado di assicurare a quel settore la possibilità di trattenere in loco i surplus economici generati dall'intera filiera su tutte le fasi della catena del valore dalla produzione alla commercializzazione attraverso la manipolazione, trasformazione, confezionamento, stoccaggio e refrigerazione dei prodotti agroalimentari.

E' stata inoltre rilevata la mancanza di strutture di servizi altamente specializzate che siano a supporto del prodotto agroalimentare pugliese in genere e che lo identifichino fortemente sui mercati nazionali ed esteri e di strutture dedicate alla certificazione della qualità passando attraverso le analisi chimico merceologiche ed alla assistenza tecnica per la qualità . In particolare si lamenta la mancanza di servizi per due aree strategiche quali:

- Area qualità e certificazione ;
- Area Analitica.

Per quanto riguarda l'area Qualità e Certificazione si potranno fornire i seguenti servizi:

- qualità, normazione, certificazione, sicurezza, ambiente;
- introduzione all'innovazione tecnologica delle aziende;
- certificazione di sistema, di prodotto, di processo e di filiera;
- brevetti, marchi CE;
- sinergia con progetti comunitari, nazionali e regionali;
- consulenza di processo e prodotto;
- etichettature nutrizionali, nazionali e USA;
- punti critici nel ciclo produttivo e piani di autocontrollo;
- audit di conformità alla normativa sulla qualità di sistema aziendale e sulle norme relative alla sicurezza e all'igiene dei prodotti alimentari;
- banca dati e normativa on line per alimenti e ambiente;
- etichettature nutrizionali, nazionali e USA;
- punti critici nel ciclo produttivo e piani di autocontrollo;
- audit di conformità alla normativa sulla qualità di sistema aziendale e sulle norme relative alla sicurezza e all'igiene dei prodotti alimentari;

- banca dati e normativa on line per alimenti e ambiente;

Per quanto riguarda l'area Analitica si potranno fornire i seguenti servizi:

A) Agricoltura:

- analisi micro e macro elementi, terreni, ricerca dei tutti i parametri per una corretta pratica agronomica;
- analisi e caratterizzazione di acque per uso irriguo;
- analisi finalizzate allo spargimento agricolo di reflui di frantoi e ammendanti vari;
- analisi fogliarie e di tessuti vegetali per una corretta valutazione di processi di fertilizzazione e di crescita;
- titolo e disponibilità degli elementi nutritivi in concimi e fertilizzanti;
- problematiche di tossicità del suolo;
- contaminazione da residui di fitofarmaci, solventi e metalli pesanti;
- analisi dei mangimi;
- micotossine.

B) Alimentare

- Analisi di microinquinanti (pesticidi, metalli);
- Analisi e certificazione per esportazione;
- Analisi e certificazione per compravendita;
- Analisi per DOC, DOCG, DOP, e IGP;
- Etichettatura nutrizionale completa di alimenti;
- Vini, tutte le determinazioni per l'industria enologica.

PIANO DEGLI INVESTIMENTI

Il seguente stralcio di piano degli investimenti si limita alla prima fase di realizzazione del progetto in questione, che ha tutti gli elementi necessari per avviare l'operazione.

Tabella 1 – Stralcio del piano dell'investimento relativo alla prima fase.

Tipologia dell'investimento	Costo (IVA ESCLUSA)
-----------------------------	---------------------

1) LAVORI A BASE D'ASTA	
A) VIABILITA' E RETI TECNOLOGICHE	
a) Scavi di sbancamento	408.000 €
b) Fondazione stradale	421.600 €
c) Cordoni in pietra	142.800 €
d) Pavimentazione stradale	387.600 €
e) Opere idriche e fognanti	1.859.220 €
f) Pubblica Illuminazione	464.796 €
g) Rete elettrica e telefonica	223.200 €
h) Fabbricati, impianti e attrezzature	8.000.000 €
Totale A)	11.907.216 €
B) STANDARD URBANISTICI	
a) Sistemazione area a parcheggio	1.440.000 €
b) Sistemazione area a verde	340.000 €
Totale B)	1.780.000 €
Totale LAVORI A BASE D'ASTA (A) + B))	13.687.216 €
2) SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE	
a) Indennità di esproprio	4.000.000 €
b) Spese generali di progettazione e d.l.	300.000 €
c) Spese per il coordinamento della sicurezza	150.000 €
d) Collaudo tecnico amministrativo	100.000 €
e) Imprevisti e altre spese generali	450.000 €
f) iva sui lavori a base d'asta (20%)	2.767.363
g) iva su importi b) + c) + d)	110.000
TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE.	7.877.363 €
IMPORTO TOTALE INVESTIMENTO	21.564.579 €

Tabella 2 – Stralcio di piano di copertura dell'investimento.

Fonte di finanziamento	Importo (Iva esclusa)
A) Prima fase – misura 6.1:	
Misura 6.1	16.928.195 €
Cofinanziamento Consorzio Agro Alimentare Bari S.r.l.	4.636.384 €
Totale	21.564.579 €

Soggetti destinatari:

Sistema produttivo e distributivo regionale, cittadini dell'area metropolitana.

Beneficiari finali:

Consorzio Agricolo Alimentare di Bari S.r.l..

Benefici attesi dall'opera:

L'importanza strategica di tale piattaforma a servizio dell'area metropolitana si configura sia nel supporto che essa fornirebbe nell'ambito della razionalizzazione della *distribuzione delle merci nelle principali aree urbane*, sia nel supporto che essa fornirebbe alla filiera agro – alimentare ritenuta di primaria importanza a livello regionale, sia nei servizi che essa fornirebbe per la penetrazione dei mercati nazionali e internazionali alle PMI in genere dell'area metropolitana.

Inoltre sorgerebbe in prossimità di una nuova fermata prevista nella zona suddetta dalle FSE in attuazione del Piano Regionale dei Trasporti che agevolerebbe lo scambio gomma ferro oltre che consentire un abbattimento dei costi di trasporto.

Tempi di esecuzione:

L'opera si prevede di realizzarla entro la fine del 2006.

Investimento complessivo previsto: 21.564.579 €

In allegato è presente inoltre lo stralcio planimetrico delle opere a realizzarsi.

4.2.3 Intervento “REALIZZAZIONE NODO DI SCAMBIO INTERMODALE TRA LA STAZIONE FERROVIARIA DI TESTA DELLE FERROVIE APPULO LUCANE IN BITRITTO E LE AUTOLINEE INTERCOMUNALI A SERVIZIO DEL QUADRANTE TERRITORIALE SUD DELL’AREA METROPOLITANA DI BARI”

Descrizione:

L’ipotesi di integrare la stazione della metropolitana leggera di Bitritto in un “nodo di scambio intermodale” trova valide giustificazioni nella considerazione che dando al “nodo” particolari connotazioni si possono creare le condizioni favorevoli per migliorare i servizi al trasporto passeggeri, contribuire al potenziamento della rete dei trasporti, riqualificare la struttura urbana metropolitana nel suo complesso, ponendo le basi per un sostanziale decongestionamento del traffico automobilistico – pubblico e privato - generato dal pendolarismo da e verso Bari.

L’area individuata, direttamente connessa al terminale ferroviario, si propone quale supporto di interventi e funzioni complesse legate sia al nodo trasportistico, sia al territorio metropolitano; gli obiettivi primari sono:

- a. interfacciare le comunità esterne e la città di Bari a mezzo di un collegamento ferroviario metropolitano raccordato ad esse con la viabilità principale (SS 271 e strade provinciali intercomunali), vitalizzato da una grande area attrezzata di parcheggio di scambio per autolinee e mezzi privati;
- b. contribuire al quadro di un complessivo riassetto del sistema degli accessi alla zona urbana e ai servizi di Bari.

Bacino di utenza

La piattaforma servirà essenzialmente l’utenza (di primaria importanza per la resa funzionale di un “nodo”) che compie nel territorio spostamenti a carattere sistematico (quotidiani o comunque molto frequenti) con l’uso del mezzo pubblico su gomma. Ognuno di questi potenziali utenti, infatti, tende a dare la massima funzionalità ai suoi spostamenti sistematici e cioè tende a ridurre al minimo il tempo necessario per raggiungere dall’origine dello spostamento la destinazione finale (ad esempio: dalla residenza al posto di lavoro), ad effettuare lo spostamento utilizzando uno o al massimo due modi di trasporto (gomma + ferro o gomma + gomma o ferro + ferro) ma anche a risolvere lungo il percorso il maggior numero di problemi

connessi al vivere quotidiano (lasciare i figli a scuola e/o riprenderli al ritorno, fare acquisti tornando a casa e così via).

A tal fine, il nodo sarà luogo di centri di interesse (amministrativo e/o commerciale) e di “servizi”.

La dimensione demografica del bacino di utenza corrisponde ai seguenti Comuni: Bitritto, Sannicandro, Bitetto, Acquaviva, Cassano, Santeramo (circa 100.000 abitanti)

Previsione sommaria degli interventi

Oltre alla stazione di testa delle Ferrovie Apulo lucane, sono previste le seguenti strutture, aree attrezzate e servizi:

- un contenitore per funzioni amministrative e terziarie
- una struttura articolata in esercizi commerciali di vicinato di vario tipo e dimensione sita in prossimità della stazione;
- una struttura commerciale posta in adiacenza del parcheggio per autovetture private con caratteristiche di area mercatale;
- un parcheggio su tre livelli (uno interrato) per 900-1000 posti auto posto in prossimità della stazione ferroviaria e degli spazi commerciali di cui al punto 3.3;
- la realizzazione della viabilità di collegamento (compreso il riordino e potenziamento delle strade esistenti) che consenta l’accesso e l’uscita agli utenti del nodo a partire dagli svincoli Bitritto Sud e Bitritto Nord della SS 271
- la realizzazione di un terminal per i collegamenti su gomma (autolinee) in provenienza e partenza per il territorio: è necessario assicurare l’accoglimento di tutti i vettori di trasporto pubblico in provenienza da sud nonché di quelli provenienti dalla Autostrada A 14
- autostazione autobus e centro logistico con strutture per la manutenzione ed il ricovero dei mezzi nonché servizi a terra per il personale viaggiante;
- banchine di servizio ai passeggeri;
- collegamenti pedonali tra l’area del terminal e la stazione ferroviaria anche a mezzo di percorsi meccanizzati;
- centro di controllo e gestione del traffico passeggeri dell’area metropolitana

La valutazione dei costi relativi all’intervento, in attesa di poter avviare uno studio di fattibilità completo, può esprimersi, sulla base delle grandezze esposte nel punto precedente in circa 5.260.000 Euro, al netto dei costi delle attrezzature necessarie alla funzionalità dei singoli servizi.

L'intervento rientra nelle provvidenze attivabili dalla Misura 6.1 del POR 2000-2006 ed è possibile ipotizzare il ricorso alla procedura del project financing così come normata dal "collegato infrastrutture" 2002.

Soggetti destinatari:

Sistema produttivo e distributivo regionale, cittadini dell'area metropolitana.

Beneficiari finali:

Centro intermodale di Bitritto.

Stato attuativo:

Si prevede che il progetto esecutivo dell'opera sarà compiuto entro dicembre 2003. La cantierizzazione si prevede che venga attuata nel primo trimestre 2003.

Tempi di esecuzione:

L'opera verrà cantierizzata nel primo semestre 2004, con 1° s.a.l. nel secondo semestre 2004 e completamento nel secondo semestre 2005.

Investimento previsto: € 5.260.000

Tabella 1 – Stralcio di piano di copertura dell'investimento.

Fonte di finanziamento	Importo (Iva esclusa)
A) Prima fase – misura 6.1:	
Misura 6.1	€
Cofinanziamento Consorzio Agro Alimentare Bari S.r.l.	€
Totale	€

4.3 OBIETTIVO SPECIFICO C) “MIGLIORARE IL LIVELLO DI IDENTITÀ CULTURALE DELL’AREA”

I Comuni che si aggregano sulla base della contiguità territoriale, dei livelli di scambio socio-economico e di mobilità interna, costituiscono un aggregato che, in un rapporto di natura conoscitivo / culturale, può diventare “città nuova, ovvero sistema di centri urbani dell’area. In tale sistema i Comuni sviluppano le proprie ragioni ed i propri interessi, ma nella prospettiva delle possibilità di coesione e di sviluppo comune.

Un programma di sviluppo integrato del territorio, quale il PIT, che si caratterizza per una priorità intrinseca che è quella dello sviluppo economico del territorio stesso, riafferma e rafforza questi legami di coesione, in una prospettiva di ricomposizione unitaria del corpo sociale, di individuazione delle ragioni di aggregazione sostanziale degli interessi, dei modi di vita, del costume, dell’economia, della cultura del vivere urbano.

E’ importante sottolineare che questi aspetti, attraverso il rafforzamento dall’interno del sistema sociale e culturale dei suoi abitanti, oltre alle conseguenze dirette sui livelli di qualità della vita nell’area, si riverberano nel rafforzamento delle capacità del sistema territoriale nel suo complesso di promuoversi all’esterno e, quindi, di attrarre flussi economici, tanto in termini di flussi turistici, quanto in termini di attrazione di investimenti produttivi nell’area, laddove una chiara e forte identità del territorio costituisce elemento essenziale di un moderno sistema di marketing del territorio.

Del resto nei processi di accelerazione che la globalizzazione sollecita è necessario invertire la tendenza alla disgregazione, alla disarticolazione territoriale, al puro consumo del territorio, alla perdita di nuclei centrali aggreganti. Bisogna, infatti, *promuovere lo sviluppo del territorio anche con forti processi di identità che si muovono dal passato, ma si rendano agibili al presente, capaci di leggere le trasformazioni avvenute della città oltre che di cogliere i segni di quelle future.*

Rispetto a tale obiettivo l’ipotesi progettuale è diretta alla costituzione di un “Museo dell’Identità del Territorio” (o della Memoria Urbana) che si configura con una doppia connotazione, basata rispettivamente su una dimensione reale ed una virtuale.

Vi concorrono i Musei esistenti, specie quelli specializzati, storici ed archivistici o delle tradizioni, i Centri di documentazione ed, in specie, i “Sistemi informativi territoriali” avviati presso il Comune di Bari ed altri Comuni.

La struttura del “Museo dell’Identità del Territorio” (o della Memoria Urbana) è costituita in ogni Comune da:

a) “Museo reale”, basato sulle strutture museali, biblioteche, etc già funzionanti –musei storici, musei della civiltà contadina, musei diocesani, etc. – oppure attivato dal Comune con proprie collezioni. Tale Museo, localizzato in un “luogo” (un castello, un edificio di pregio storico-artistico,..) rappresentativo della propria identità è, da un lato, spazio espositivo per gli oggetti tangibili, al tempo stesso è luogo di incontro e relazione. Accanto alla dimensione puramente espositiva, alcuni musei avranno infatti una organizzazione più complessa, essendo dotati di

- Sala Consultazione che garantisce l’accesso a cataloghi, lettura di quotidiani, libri, riviste, etc
- Sala video-TV che permette la visione di DVD, documentari artistici, filmati delle TV locali, etc
- Sala fotografie, dove si raccolgono le istantanee che catturano elementi importanti, anche se fugaci della scena locale”, archivi fotografici comunali , collezioni di privati, foto di società, foto di eventi, etc
- Archivio storico dello spettacolo con annessa sala ascolto

Il Museo reale è dotato anche di una sala dedicata al Museo Virtuale, dotato di sole postazioni computer.

E’ evidente che il valore aggiunto riveniente dall’inserire le singole strutture locali in un progetto di Museo Urbano è legato al connettere in rete tali strutture, inserirle in un percorso tematizzante che trae dalla interconnessione il suo valore aggiunto.

b) “Museo Virtuale”, l’altra dimensione del Museo è quella “Virtuale” che è il nodo della Rete della Identità” , che è in sé Museo della Memoria Urbana, della Identità del Territorio e *Museo vivente della città che si trasforma*.

Esso risulta fruibile in modalità informatica ed è organizzato a partire da specifiche “sezioni”.

Particolare attenzione viene data a

- documentazione sulla storia urbanistica del territorio (piani urbanistici, atti tecnici a particolare rilevanza su uso del territorio e dell’ambiente)
- archivi di studi professionali ed architetti ed ingegneri, che sono fonti preziose per la ricostruzione delle vicende architettoniche ed urbanistiche
- la schedatura dei contenitori culturali e delle emergenze storico-artistiche, musei, archivi storici del territorio, biblioteche, archivi statali, degli Enti Locali, degli Enti Ecclesiastici, etc, situati presso i singoli contenitori ,

- l'organizzazione produttiva locale, rappresentando quelle componenti che siano utili a fornire una vista dello sviluppo economico del territorio (es: lo sviluppo del commercio a Bari; lo sviluppo dell'industria meccanica e dell'area industriale a Modugno; l' "arte bianca" a Palo ; l'industria agro-alimentare nel sud-est; etc)

La conoscenza del patrimonio di "memoria e identità" come analisi e sintesi dei beni che lo compongono restituisce a chi opera su tale patrimonio, a chi ha la responsabilità della sua gestione e valorizzazione, un "modello di conoscenza" inteso come sistema integrato, flessibile e pronto ad accogliere i diversi requisiti che, nel tempo, si configurano come necessari. La memoria, infatti, non è semplicemente una "provvista di fatti passati", ma in primo luogo l'organizzazione dell'accesso alle informazioni, la capacità di selezionare tra i dati ambientali quelli che rilevano delle differenze, cioè delle informazioni per il sistema.

Alla base del Museo virtuale è un sistema informativo territoriale, al cui interno poter trovare la strumentazione urbanistica vigente (che, attraverso PRG, Piani particolareggiati, altri idonei atti urbanistici, consente la conoscenza della trasformazione in atto del territorio) oltre agli atti degli architetti (elaborati grafici, plastici, fotografie).

La parte "virtuale", come e più della controparte "fisica", prevede percorsi che si pongono come backbone (filo conduttore) del museo, partendo dall'ipotesi centrale della "città come ipertesto". E' necessario allora individuare accuratamente i punti di ingresso, ad esempio luoghi, istituzioni, pratiche, periodi, oggetti, simboli, culture e valori, commercio, laddove il Museo trova il suo elemento di forza nel valore aggiunto combinatorio che esso permette.

In sintesi, il Museo deve risultare:

- motivante (il principio alla base di questa parola è stato ampiamente sfruttato negli Stati Uniti ed è applicato a tutto ciò che, oltre oceano, viene definito edutainment.) Un aspetto interessante del Museo dovrebbe essere, infatti, la ricostruzione della vita quotidiana degli spazi urbani ed i principi organizzatori, sul modello (appunto di edutainment) adottato ad esempio dal Museo di Storia Naturale di New York, che propone grandi spazi con spazi di scenario. Certamente ambizioso, quindi, questo progetto si prefigge anche di descrivere "la vita quotidiana della città e dei percorsi"
- tematizzante (l'intero museo verrà impostato secondo un numero da definire di percorsi prestabiliti, con libertà di costruirsi su misura percorsi inediti)

- vivente, in quanto la sua realizzazione è il risultato di un work in progress, dove la ricostruzione della memoria della città e del suo territorio è associata al “completamento” di quella memoria con l’acquisizione in continuo di nuovi elementi modificativi della stessa, per un continuo accertamento culturale dell’identità della città

L’elemento caratterizzante il Museo Urbano, piuttosto che permettere una fruizione statica di reperti situati in strutture distribuite sul territorio, è quello di permettere un processo di "*estrazione di valore*" dal patrimonio culturale, che permetta di ricodificare l’idea classica di museo, traghettandola verso una nuova visione di territorio-museo dove le strutture urbane distribuite costituiscono, in quanto ricche di testimonianze storiche spesso nascoste o trascurate, un importante patrimonio della memoria di un territorio. A questo va aggiunto che, a fronte delle possibili letture del territorio (artistica, architettonica, storico-documentale, archeologica, socio-economica, gastronomica, etc) il Museo Urbano intende permettere la possibile integrazione tra le differenti letture, il che costituisce in sé un importante elemento innovativo.

Secondo questi schemi contribuiscono ad alimentare il Museo Urbano non solo reperti e beni culturali nel senso stretto del termine, ma tutta una varietà di documentazione che, proprio attraverso il suo utilizzo integrato, contribuisce a dare una vista organica dello sviluppo del territorio, quali:

- a) documenti urbanistici, cartografie, atti giuridico-amministrativi, relativi a quelle vicende urbanistiche che, accanto a possibili eventi straordinari (alluvioni, crolli, etc.) hanno modificato e modificano, nel tempo, il territorio;
- b) foto e materiale iconografico riguardante specificatamente i monumenti storico-artistici, i centri storici, i luoghi a rilevanza ambientale (ad esempio: il porto di una città marinara, il borgo antico, il luogo contadino o monumentale nella campagna;
- c) documentazione e dati sullo sviluppo economico e sociale, mostre, fiere, mercati, prodotti ed attività tipiche etc.);
- d) eventi di vita culturale, ad esempi archivio dello spettacolo, attività diverse; e documentazione su tradizioni, usi, costumi (ad esempio videofono, registrazioni su processioni, musiche etc.).

4.3.1 Intervento “RETE DELLA IDENTITA’ DEL TERRITORIO”

In virtù della complessità e dell’ambizione di questo progetto, la realizzazione del Museo Urbano viene attuata attraverso una varietà di strumenti programmatici. In questo senso il PIT, con la sua prospettiva di costruzione di reti sul territorio, contribuisce alla sua realizzazione in particolare per la definizione e attuazione degli aspetti di alimentazione e fruizione dei contenuti. Si punta, in altri termini, a:

- definire il modello globale del Museo Virtuale, specificandone le possibili modalità di fruizione
- costruire le reti istituzionali che sono alla base del Museo stesso, prevedendo in primo luogo l’utilizzo delle sole fonti e risorse già presenti sul territorio, unendo in rete o rendendo tra di esse compatibili le risorse informative provenienti da Musei, biblioteche, archivi già in funzione in ambito comunale. Di rilievo i Musei tipizzati (Musei Storici, Musei naturalistici, Musei scientifici), Biblioteche o raccolte specializzate sulla storia locale, le tradizioni, etc
- definire le modalità di gestione attraverso la concorrenza di più utilizzatori
- realizzare l’interfaccia tra il sistema ed il portale dell’area metropolitana, attraverso cui sarà reso, in modo prioritario, accessibile il sistema stesso. Questa scelta, infatti, permetterà in modo implicito l’adeguamento al contesto della RUPA regionale. Dal punto di vista informatico il Museo, infatti, costituisce un ambito applicativo della RUPAR; da essa riceve, pertanto, la definizione degli elementi tecnici oltre che gli standard per la erogazione del servizio

Descrizione delle tipologie di costi per la realizzazione della Rete della Identità del Territorio:

Mentre lo sviluppo del Museo è previsto, per la parte principale, attraverso ulteriori strumenti programmatici, in sede di PIT si prevede di avviare la organizzazione della rete che sottende il Museo stesso e la progettazione dell’interfaccia tra il Museo e il portale dell’area metropolitana, in modo da garantirne la fruizione secondo le modalità proprie della infrastruttura messa a punto.

Stima dei costi di realizzazione : 462.000 €

Sinergie con iniziative realizzate e/o in corso di realizzazione

L'iniziativa prende l'avvio e si raccorda con il Sistema Informativo Territoriale del Borgo Antico di Bari, realizzato nell'ambito del progetto URBAN Bari.

La realizzazione della parte centrale del Museo sarà avviata attraverso il Progetto "Memoria e/è Conoscenza", finanziato da POR Misura 6.2 su bando "Iniziative a sostegno del sistema delle autonomie locali", in fase di contrattualizzazione

Misure di riferimento
6.2 c)
6.4 a)
6.4 b)

4.4 OBIETTIVO SPECIFICO D) “SOSTENERE LO SVILUPPO DEI SETTORI PRODUTTIVI RILEVANTI DELL’AREA”

4.4.1 Intervento “OMOGENEIZZAZIONE DEL LIVELLO DI DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE E DI INTERCONNESSIONE ALLA RETE TRASPORTISTICA REGIONALE DELLE AREE DI INSEDIAMENTO PRODUTTIVO”

L’obiettivo fa riferimento sia alle infrastrutture interne alle aree di insediamento produttivo, sia alle infrastrutture per la logistica, finalizzate a collegare le stesse aree al sistema logistico di 1° livello.

Va detto che tale strategia punta, da un lato, a migliorare l’efficienza e la competitività delle imprese insediate, dall’altro, a rendere tali aree appetibili per nuovi insediamenti produttivi, stimolando così processi di decentramento sia rispetto alle aree produttive della città di Bari sia rispetto alle attività ancora inserite nel tessuto urbano di singoli Comuni, inducendo un alleggerimento della pressione produttiva sugli stessi.

La strategia individuata mira da una parte alla razionalizzazione al completamento funzionale e al miglioramento delle aree PIP già esistenti, anche attraverso l’individuazione della tipizzazione da conferire alle stesse nel medio e nel lungo periodo, dall’altra alla istituzione di nuovi insediamenti produttivi.

A tal proposito nella tavola allegata vengono indicate le aree su cui sono stati occasionalmente realizzati diversi insediamenti, che andrebbero ”congelate”, e, in caso di futura dismissione degli stabilimenti, annullate con conseguente recupero delle aree all’ambiente circostante. Questi siti sono evidenziati con colorazione gialla sulla tavola allegata.

Una seconda linea di sviluppo riguarda aree che sebbene già compromesse, in ragione della loro estensione, sarebbero di difficile recupero come le precedenti. Per queste si propone una graduale ma incisiva conversione ad iniziative commerciali, ricreative-culturali, ludico-sportive man mano che le attività industriali dovessero essere dimesse.

Una terza linea di sviluppo riguarda le aree produttive da confermare o programmare atteso che vi è la presenza ad ovest dei due agglomerati di Molfetta e di Bitonto-Giovinazzo e la possibilità di realizzarne ad est uno nell’area di Monopoli, si propone la realizzazione di due grossi insediamenti, cosiddetti di tipo “B”, di notevole estensione: il primo a sud est nella zona di Cellamare Capurso Valenzano a ridosso della SS 100, esteso 322 ettari, e l’altro a sud ovest nel territorio di Sannicandro esteso 298 ettari quasi a ridosso della SS 271 e a ridosso della linea

ferroviaria Bari-Taranto, entrambi dunque adiacenti a strade importanti e con raccordo ferroviario. Questi agglomerati dovrebbero raccogliere tutte le iniziative delle rispettive aree con lotti non inferiori ai 4.000/5.000 mq, per la realizzazione di iniziative industriali, commerciali, piattaforme logistiche, magazzini, etc.

A questi va aggiunta l'area "B1"posta tra la SS 100 e Rutigliano che dovrebbe essere destinata a ricevere soltanto opifici di rilevanti dimensioni come quelli già esistenti (Divella e Cartonpack) e quello in costruzione (Ferri).

Infine, per la delocalizzazione delle attività produttive adesso esistenti all'interno del tessuto urbano, per venire incontro alle esigenze degli artigiani e per consentire la crescita di una piccola imprenditoria locale, a ridosso di ciascun comune è stata prevista un'area di tipo "C" appunto per insediamenti artigianali e di piccole industrie o di medie attività commerciali. Normalmente queste aree sono collocate in direzione opposta a quella degli insediamenti rilevanti, per comprensibili ragioni di accessibilità.

Gli interventi materiali a finanziarsi con procedura negoziale, sono proposti in ordine di graduatoria (tabella 2) stilata in base al livello di completamento delle infrastrutture ovvero allo status di avanzamento amministrativo. Gli interventi con un livello di infrastrutturazione al di sotto di quello previsto nella misura 4.2 del C.d.P. (inferiori al 70%) sono stati ugualmente inseriti in graduatoria anche se in posizioni di coda, in quanto rappresentano interventi strategici di potenziamento del sistema produttivo locale.

PIT n. 3 / Area Metropolitana – s.p.l. Bari

Tabella 2 – Cronoprogramma opere pubbliche a finanziarsi con la misura 4.2 relativo all'obiettivo D)

Graduatoria	Comune	Progetto	Progetto esecutivo entro 31.12.2002	Cantierizzazione	1° SAL	Completamento	Costo totale ammissibile	Grado di infrastrutturazione
1	Adelfia	PIP Urb. Primaria	sì	realizzato		completato	901.204	100 %
2	Bari - Modugno - ASI	Prolungamento v.le De Blasio	sì	1° sem. 2004	2°sem. 2004	2° sem. 2005	1.090.000	100 %
3	Modugno	Strada a servizio area ASI	preliminare	1° sem. 2004	2°sem. 2004	2° sem. 2005	2.000.000	100 %
4	Bitetto	PIP – Urb. Primaria	sì	1° sem. 2004	2°sem. 2004	2° sem. 2005	1.250.000	75%
5	Mola di Bari	PIP – Urb. Primaria	definitivo	1° sem. 2004	2°sem. 2004	2° sem. 2005	2.000.000	80%
6	Triggiano	PIP – Urb. Primaria	sì	1° sem. 2004	2°sem. 2004	2° sem. 2005	900.000	75%
7	Noicattaro	Palazzina a servizio area PIP	sì	1° sem. 2004	2°sem. 2004	1° sem. 2006	3.100.000	100%
8	Sannicandro di Bari	Strada a servizio	definitivo	1° sem. 2004	2°sem. 2004	2° sem. 2005	3.800.000	100%

PIT n. 3 / Area Metropolitana – s.p.l. Bari

9	Adelfia	PIP Strada a servizio PIP	definitivo	1° sem. 2004	2° sem. 2004	2° sem. 2005	2.600.000	100%
10	Noicattaro	Rete di metanizzazione PIP	si	1° sem. 2004	2° sem. 2004	2° sem. 2005	1.100.000	10%
Graduatoria	Comune	Progetto	Progetto esecutivo entro 31.12.2002	Cantierizzazione	1° SAL	Completamento	Costo totale ammissibile	Grado di infrastrutturazione
11	Valenzano	PIP –	no	1° sem. 2004	2° sem. 2004	2° sem. 2005	1.952.001	100%
12	Rutigliano	PIP – Urb. primaria	Definitivo	1° sem. 2004	2° sem. 2004	2° sem. 2005	5.200.149	10%
13	Casamassima	PIP Auchan	No	1° sem. 2004	2° sem. 2004	2° sem. 2005	1.200.000	100%
14	Casamassima	PIP “il Baricentro	No	1° sem. 2004	2° sem. 2004	2° sem. 2005	1.500.000	100%
Totale							29.223.638	

4.4.1.1 Intervento “REALIZZAZIONE DEL PIANO DEGLI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI E STRADA A SERVIZIO ZONA PIP DI ADELFA”.

Descrizione:

Il Comune di Adelfia è dotato di due distinti Piani per Insediamenti produttivi completamente realizzati. Il primo PIP è dislocato in Via Ceglie nel rione Canneto con n.10 insediamenti in esercizio, il secondo in Via Valenzano nel rione Montrone ed è suddiviso in 18 lotti edificabili, dei quali 3 appartenenti a ditte già insediate, ed i restanti 15 assegnati ad altrettante aziende, per le quali è previsto l'avvio del processo produttivo entro il 2004 . I due comparti distano tra di loro mt. 1500 circa e sono interrotti dalla lama torrente Montrone e dalla tratta ferrovie del Sud-Est Bari-Putignano e privi di collegamenti diretti. Tale condizione influisce negativamente sul necessario e vitale interscambio tra i due poli e tra questi e le strade di grande comunicazione. Allo stato attuale infatti l'interscambio tra i due poli è possibile solo percorrendo la viabilità urbana esistente con automezzi di modeste capacità, in modo assoluto interdittiva della movimentazione dei grossi mezzi di trasporto. Nei due poli operano/opereranno a regime n.28 imprese distribuite in attività di prodotti semilavorati e prodotti finiti interscambiabili e complementari.

Finalità primaria dell'intervento è favorire l'interscambio fra le ditte impegnate in prodotti semilavorati e ditte impegnate in prodotti finiti. A tal fine viene proposto l'intervento che prevede una bretella di collegamento fra le due zone, costituita da un viadotto e un sovrappasso ferroviario. L'opera consentirà l'interscambio fra le ditte operanti nei due poli PIP in pochi minuti, utilizzando i grossi mezzi di trasporto, senza interferire sulla viabilità urbana.

L'intervento produrrà una riduzione dei costi del 10% sul volume di affari previsto di circa 50 milioni di euro/anno, con un'economia annua effettiva sui prodotti finiti di circa 100.000 Euro favorendo contestualmente la migliore movimentazione verso analoghe realtà esistenti nell'hinterland metropolitano e verso quelle più lontane, con una più agevole immissione nella grandi arterie di collegamento stradale.

L'opera è costituita da una bretella di collegamento tra i due PIP di ml. 1450 circa, con innesti a raso sulle prov.li per Ceglie e Valenzano ove operano i due PIP. L'opera comprende la variante altimetrica per il superamento dell'alveo e della strada ferrata. L'interferenza altimetrica è prevista a campate libere su piloni di sostegno, tale da mantenere inalterata la funzione naturale dell'alveo torrentizio.

Il progetto, dimensionalmente e funzionalmente predisposto in adeguamento alle norme di cui al decreto 5.11.2001, è conforme alle previsioni di cui alla strumentazione urbanistica

vigente nonché al PRG adottato. La scelta progettuale operata è stata determinata da un'analisi di compatibilità e di fattibilità dei fattori fisici e di politica urbanistica incidenti.

I fattori morfologici legati all'ambiente e alla difesa del territorio sono stati ampiamente trattati nello studio ecologico allegato al PRGC adottato. I fattori di ordine politico e urbanistico vanno ricercati innanzitutto negli indirizzi che rispondono a criteri logistici di qualificazione e di equilibrio territoriale tendenti a costituire l'unione fisica tra i due insediamenti produttivi attraverso la realizzazione di collegamento viario funzionale alle esigenze imprenditoriali delle due realtà produttive in rapida evoluzione.

Relativamente ai profili di impatto ambientale, il progetto pur non compreso tra le opere assoggettate alla procedura di VIA di cui alla legge Regionale del 12.4.2001 n.11, prevede accorgimenti tecnici tali da rendere compatibile l'opera con il contesto territoriale di influenza.

Stato attuazione:

Il Piano degli Insediamenti Produttivi è stato completato nel 2002 mentre per la realizzazione della strada a servizio del PIP con il sovrappasso si prevede l'esecutività entro fine 2002, la cantierizzazione nel primo trimestre 2003 e il completamento nel primo semestre 2004.

Infrastrutturazione PIP

Costo delle opere	901.204 €
Cofinanziamento comunale:	198.265 €
Posto in graduatoria:	1

Strada a servizio area PIP

Costo delle opere	: 2.600.000 €
Cofinanziamento comunale:	520.000 €
Posto in graduatoria:	9

4.4.1.2 Intervento “COLLEGAMENTO TRA VIALE DE BLASIO PRESSO IL COMUNE DI MODUGNO E L’AUTOSTRADA”

Quest’opera è di notevole importanza per lo sviluppo produttivo in quanto:

1. consentirebbe il collegamento immediato con l’intero sistema autostradale del più importante sistema produttivo locale, che vede la presenza di circa 600 aziende, creando notevoli vantaggi per beni e, servizi e persone ad esso connessi;
2. consentirebbe, tramite la viabilità consortile, il collegamento diretto dell’autostrada con l’aeroporto, con l’Ospedale S. Paolo e con la tangenziale di Bari, e conseguentemente con le zone portuale e fieristica;
3. alleggerirebbe di conseguenza il traffico della SS. 96 in cui attualmente, in località Modugno-Piscina dei Preti, confluiscono anche la SS: 98 e la S.P. Modugno-Palese, creando spesso incolonnamenti, rallentamenti ed ingorghi.

L’opera andrebbe dunque a completare la viabilità di un’area industriale estesa 1500 ettari e dotata di una rete stradale interna che si sviluppa per oltre 50 chilometri, già completa di tutte le urbanizzazioni ed infrastrutture.

Stato attuazione:

La progettazione sarà esecutiva entro dicembre 2002 e la realizzazione dell’intervento è prevista entro la fine del 2005.

Costo delle opere	: 1.090.000 €
Cofinanziamento comunale:	
Cofinanziamento ASI	275.000 €
Posto in graduatoria:	2

4.4.1.3 Intervento “OPERE DESTINATE A COMPLETAMENTO E MIGLIORAMENTO DELLE AREE INDUSTRIALI (CONSORZIO ASI) E DEGLI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI”

L’opera richiesta in maniera congiunta dal Comune di Modugno e dal Consorzio ASI è relativa alla viabilità di PRGC – Modugno di collegamento tra la S.P. 54 Modugno-Palese Aeroporto (con innesto su viale De Blasio) con la SS. 98, la SS. 96 e la SS.271.

In particolare è auspicabile che sia da subito prevista la realizzazione di un lotto funzionale della predetta arteria relativa al tratto che dall’esistente cavalcavia sulla SS.98 (realizzazione ANAS) conduce al cavalcavia sull’A14 (parzialmente esistente su strada comunale) con l’innesto sulla viabilità pure esistente del Consorzio ASI da cui può essere smistato il traffico verso Viale De Blasio, Caposcardicchio, Aeroporto Bari-Palese, Ospedale S. Paolo.

L’opera avrebbe un’importanza strategica nello sviluppo produttivo locale vista la possibilità data alla bretella proposta di smistare tutto il traffico rinveniente da Nord (Andria- Barletta- Terlizzi- Ruvo ecc.) direttamente verso l’area ASI – l’aeroporto Bari Palese- l’Ospedale S. Paolo e conseguentemente snellendo non di poco il traffico verso Bari, di innesto sull’incrocio delle Statali 98-96.

Inoltre, detta arteria congiungerebbe, la zona produttiva del PRGC di Modugno esistente e realizzata per oltre il 90% sulla SS.98, con l’area industriale del Consorzio ASI. Non è infine escluso che vi possa essere un interesse di investimento privato laddove si consideri l’arteria proposta in stretta connessione con la piattaforma intermodale prevista in prossimità dell’innesto autostradale di Viale De Blasio.

Stato attuazione:

Inserimento dell’opera nel Programma Triennale delle OO.PP 2003/2006 del Comune di Modugno. La cantierizzazione è prevista nel secondo semestre 2003 e il completamento è previsto nel secondo semestre 2005.

Costo delle opere	2.000.000 €
Cofinanziamento comunale:	400.000 €
Posto in graduatoria:	3

4.4.1.4 Intervento “COMPLETAMENTO PIANO DEGLI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI DI BITETTO”

Descrizione:

Il Piano degli Insedimenti Produttivi di Bitetto approvato co D.C.C: n.55 del 29.10.1998 prevedeva un importo complessivo di realizzazione di € 3.202.033.

Con D.G.C. n. 199 del 30.10.1998 veniva approvato il progetto definitivo di 1° stralcio delle opere di urbanizzazione primaria nell'ambito del sopracitato PIP per un importo complessivo di € 1.291.142.

Con D.G.C. n.200 del 30.10.1998 veniva approvato il progetto esecutivo di 1° stralcio funzionale delle opere di urbanizzazione in parola per il medesimo importo complessivo di € 1.291.142. Detti lavori di urbanizzazione primaria di 1° stralcio venivano realizzati nell'ambito dei finanziamenti di cui al Patto Territoriale dell'Area Metropolitana di Bari ed hanno riguardato la sistemazione di una superficie complessiva di mq 49.216 circa rispetto ai complessivi mq. 106.900 dell'intera zona PIP in argomento e quindi per un'incidenza percentuale pari al 75% sul totale; con il precitato 1° stralcio sono stati assegnati agli aventi diritto n.22 lotti edificabili.

Stato attuazione:

Il Piano degli Insedimenti Produttivi è stato completato al 75% mentre per la realizzazione della restante parte è stata affidata la progettazione di cui si prevede l'esecutività entro la fine del 2002 con la possibilità di assegnare ulteriori n. 24 lotti edificabili agli operatori del settore produttivo che andranno a farne richiesta già nel 2003. Il completamento è previsto nel secondo semestre 2005.

Costo delle opere	1.250.000 €
Cofinanziamento comunale:	100.500 €
Cofinanziamento Privati	268.000
Posto in graduatoria:	4

4.4.1.5 Intervento “PIANO PER INSEDIAMENTI PRODUTTIVI “CONTRADA SCANNACINQUE” IN MOLA DI BARI”

Descrizione

Il PIP di Mola di Bari è ubicato a ridosso della S.S.16 ed ottimamente servito sia dal sistema viario che ferroviario.

Detto piano ormai in fase di assegnazione definitiva dei lotti edilizi è dotato di infrastrutture primarie per un livello pari all'incirca all'80% dei suoi fabbisogni ottimali.

Stato attuazione:

Esso è in fase di realizzazione e restano da completare nel 2003 importanti interventi di ottimizzazione dei tracciati viari e degli impianti di distribuzione energetica (gas, luce, etc.). Tali interventi in un PIP già oggi sufficientemente infrastrutturato sono necessari per incrementare il ruolo del PIP nell'ambito dell'economia metropolitana. Il completamento è previsto per il secondo semestre 2005.

Costo delle opere	2.000.000 €
Cofinanziamento comunale:	120.000 €
Cofinanziamento Privati	320.000 €
Posto in graduatoria:	5

4.4.1.6 Intervento “COMPLETAMENTO PIP TRIGGIANO “

Descrizione

Il PIP di Triggiano è un'area già adeguatamente attrezzata dove sono localizzate diverse aziende in posizione strategica e a ridosso del centro intermodale agro – alimentare di Bari/Triggiano.

Stato attuazione:

Tale infrastruttura risulta cantierizzabile nel 2003 , in quanto il livello di progettazione sarà esecutivo entro fine 2002. Il completamento è previsto per il primo semestre 2005.

Costo delle opere	900.000 €
Cofinanziamento comunale:	198.000 €
Cofinanziamento Privati	
Posto in graduatoria:	6

4.4.1.7 Intervento “REALIZZAZIONE STRADA A SERVIZIO DEL PIANO PER INSEDIAMENTI PRODUTTIVI DI SANNICANDRO PER COLLEGAMENTO CON S.S.271”

Descrizione

Il PIP di Sannicandro è un’area già funzionante dove sono localizzate diverse aziende e che è stata destinataria di un finanziamento di 800 milioni di lire sulla misura 5.3 POP Puglia 94/99 e di un ulteriore finanziamento di 3,3 miliardi sulla misura 4.2 del POR 200 – 2006. Il PIP di Sannicandro si colloca in prossimità di una delle poche intersezione tra una strada statale (ss 271) ed una ferrovia statale (Bari –Taranto). La ex s.s. 271 costituisce la principale arteria di collegamento verso il cosiddetto “distretto del salotto” localizzato nei territori comunali di Santeramo in Colle e Matera. E’ noto come questo particolare tipo di produzione utilizzi i container per le spedizioni intercontinentali diretti verso Taranto.

Stato attuazione:

Tale infrastruttura può essere risulta immediatamente cantierizzabile , in quanto il livello di progettazione è esecutivo. Il progetto si completerà entro la fine del 2005.

Costo delle opere	3.800.000 €
Cofinanziamento comunale:	532.000 €
Cofinanziamento Privati	
Posto in graduatoria:	8

4.4.1.8 Intervento “COMPLETAMENTO DEL PIANO PER INSEDIAMENTI PRODUTTIVI DI NOICATTARO”

Descrizione

Il PIP di Noicattaro è ubicato in una zona a servizio del comparto agroalimentare e manifatturiero che ben si configura come insediamento industriale con le caratteristiche dell'economia metropolitana a vocazione è ubicato a ridosso della s.s.16 ed ottimamente servito sia dal sistema viario che ferroviario.

IL Comune di Noicattaro ha approvato con D.C.C. n.35 del 26.06.1998 il PIP che prevede lavori di urbanizzazione primaria attualmente in fase di realizzazione. Il livello di infrastrutturazione raggiunto è pari a circa l'85% del totale

Il Comune di Noicattaro ha intenzione, attraverso il presente intervento, di completare il PIP con una rete di metanizzazione di ml 4.700

Inoltre il Comune prevede di realizzare Palazzine a servizi comuni di supporto (5 lotti per circa mq.3.400 e mc 25.700) quali ufficio postale, banca, pronto soccorso, punto di ristoro, bar, locali commerciali e locali di associazione, pensione con la possibilità di intervento di capitali privati.

Stato attuazione:

La progettazione esecutiva della rete di metanizzazione si completerà entro il 2002 con inizio dell'opera nel 2003 e realizzazione dell'opera entro il primo semestre 2004.

La realizzazione del centro servizi si prevede entro il 2006.

Palazzina a servizio area PIP

Costo delle opere	3.100.000 €
Cofinanziamento comunale:	186.000 €
Cofinanziamento Privati	496.000
Posto in graduatoria:	7

Rete di metanizzazione

Costo delle opere	1.100.000 €
Cofinanziamento comunale:	66.000 €
Cofinanziamento Privati	176.000 €
Posto in graduatoria:	10

4.4.1.9 Intervento “REALIZZAZIONE DEL PIANO DEGLI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI DI VALENZANO”

La zona PIP di Valenzano sarà ubicata sulla S.P. per Casamassima. Il Comune di Valenzano ha approvato con D.C.C. n.71 del 28.11.2001 la variante al PDF per la realizzazione della zona PIP per una complessiva estensione di HA 45 circa , variante già approvata in via definitiva dalla Giunta Regionale e pubblicata sul BURP n.109 del 28/8/02.

Stato attuazione:

- 1) adozione del PIP entro Giugno 2003
- 2) progetto esecutivo infrastrutture dicembre 2003
- 3) assegnazione lotti 2003
- 4) cantierizzazione 2004
- 5) termine esecuzione lavori 2005

Costo delle opere	2.582.285 €
Cofinanziamento comunale:	568.103 €
Cofinanziamento Privati	
Posto in graduatoria:	11

4.4.1.10 Intervento “REALIZZAZIONE DEL PIANO DEGLI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI DI RUTIGLIANO”

La zona PIP di Rutigliano ubicata in Via Adelfia necessita di terminare la realizzazione delle strade interne alla sua area, utili alle tre imprese già lì insediate e in stretto collegamento con i Comuni di Adelfia Mola e Noicattaro. Il Comune di Rutigliano ha approvato con D.C.C. n.51 del 29.12.1999 la variante al PDF per la realizzazione della zona PIP.

Stato attuazione:

- 1) adozione del PIP entro Giugno 2003
- 2) progetto esecutivo infrastrutture dicembre 2003
- 3) assegnazione lotti 2003
- 4) cantierizzazione 2004
- 5) termine esecuzione lavori 2005

Costo delle opere	5.200.149 €
Cofinanziamento comunale:	
Cofinanziamento Privati	1.144.033 €
Posto in graduatoria:	12

4.4.1.11 Intervento “COMPLETAMENTO PIANO PER INSEDIAMENTI PRODUTTIVI “AREA AUCHAN” – S.P. PER NOICATTARO 2,00 S.N.”

Descrizione

Con D.G.C. n. 73 del 21 giugno 2002 il comune di Casamassima ha approvato i contenuti progettuali nell'ambito dello strumento PIT n. 3 Il PIP in questione è stato approvato con D.C.C. n.37 del 18 giugno 1992.

Successivamente è stato oggetto di modiche e varianti relative a diverse distribuzioni dei corpi di fabbrica e delle rispettive infrastrutture nell'ambito piano stesso. In data 29 luglio 1998 con D.C.C. n.47 è stata approvata in via definitiva la 3^a variante del PIP in questione che prevede ulteriori integrazioni e modifiche alle infrastrutture del Piano stesso.

Stato attuazione:

Il Piano per Insediamenti Produttivi è stato interamente realizzato con fondi privati comprese le infrastrutture primarie e secondarie fino ad oggi realizzate. Il soggetto privato attuatore, regolarmente convenzionato con il Comune dovrà cedere a titolo gratuito tutte le urbanizzazioni primarie e secondarie esistenti e previste dal piano stesso.

Il PIP , quasi completamente ultimato nella realizzazione delle urbanizzazioni primarie e secondarie, presenta attualmente un livello di infrastrutture pari a circa l'80% del totale livello previsto ed approvato. In particolare devono essere realizzate modifiche e completamenti nella urbanizzazione primaria consistenti nella realizzazione di alcuni percorsi viari con annesso nuove aree di verde e parcheggio, conformemente agli elaborati progettuali facenti parte della variante n° 3 del Piano stesso approvato con D.C.C. n.47. del 29.07.2002.

La cantierizzazione è prevista per il 2004 ed il completamento entro il secondo semestre 2005.

Costo delle opere	1.200.000 €
Cofinanziamento comunale:	72.000 €
Cofinanziamento Privati	192.000 €
Posto in graduatoria:	13

4.4.1.12 Intervento “COMPLETAMENTO DEL PIANO PER INSEDIAMENTI PRODUTTIVI CASAMASSIMA “IL BARICENTRO” – S.S. 100 BARI – TARANTO KM 18,500”

Descrizione

Con D.G.C. n. 73 del 21 giugno 2002 il comune di Casamassima ha approvato i contenuti progettuali nell'ambito dello strumento PIT n. 3 Il PIP è stato approvato con D.C.C. del 29 giugno 1984. Successivamente è stato oggetto di modifiche e varianti relative a diverse distribuzioni dei corpi di fabbrica e delle rispettive infrastrutture nell'ambito piano stesso. In data 8 luglio 2002 con D.C.C. n.22 è stata approvata in via definitiva la 4^a variante del Pip in questione che prevede ulteriori integrazione e modifiche alle infrastrutture del Piano stesso.

Stato attuazione:

Il Piano per Insediamenti Produttivi è stato interamente realizzato con fondi privati comprese le infrastrutture primarie e secondarie fino ad oggi realizzate. Il soggetto privato attuatore, regolarmente convenzionato con il Comune dovrà cedere a titolo gratuito tutte le urbanizzazioni primarie e secondarie esistenti e previste dal piano stesso.

Il PIP , quasi completamente ultimato nella realizzazione delle urbanizzazioni primarie e secondarie, presenta attualmente un livello di infrastrutture pari a circa l'80% del totale livello previsto ed approvato. In particolare devono essere realizzate modifiche e completamenti nella urbanizzazione primaria consistenti nella realizzazione di alcuni percorsi viari con annesse nuove aree di verde e parcheggio, conformemente agli elaborati progettuali facenti parte della variante n° 4 del Piano stesso approvato con D.C.C. 22. del 08.07.2002.

La cantierizzazione è prevista per il 2004 ed il completamento entro il secondo semestre 2005.

Costo delle opere	1.500.000 €
Cofinanziamento comunale:	90.000 €
Cofinanziamento Privati	240.000 €
Posto in graduatoria:	14

4.4.2 Intervento “SOSTEGNO ALLE IMPRESE DELL’AREA METROPOLITANA DI BARI”.

L’intervento è diretto al sistema produttivo locale e quindi alle aree di sviluppo economico presenti sul territorio del Pit n.3 e finanziabili infrastrutturalmente con la misura 4.2 (aree PIP) e 6.1 (piattaforme logistiche).

L’innovazione si traduce sia con la nascita di nuove tipologie di servizi da fornire alle filiere produttive caratterizzanti l’area metropolitana sia con l’implementazione nelle varie fasi che costituiscono la catena del valore di processi e sistemi applicativi innovativi.

E’ importante a tal proposito sottolineare che tale intervento dovrà favorire in prima analisi l’occupazione, in particolare quella delle fasce deboli della popolazione interessata (soggetti disabili, disoccupati di breve e lunga durata, soggetti disagiati) e delle donne .

L’affermarsi dei processi di globalizzazione dei mercati e della competizione richiede:

- 1) un approccio al mercato da gestire nell’ottica del “lean management” sia attraverso l’introduzione continua all’interno del processo di produzione dei beni e dei servizi di innovazioni tecniche e tecnologiche, meglio ancora se ambientalmente sostenibili;**
- 2) investimenti continui nella ricerca, sviluppo e brevettazione delle innovazioni stesse tese a sviluppare ovvero ampliare i cicli di vita dei beni e servizi che formano il core business delle attività di impresa;**
- 3) una gestione comune e possibilmente nell’ottica di filiera produttiva sia degli approvvigionamenti della logistica in entrata (es. acqua, energia elettrica, materiali, impiantistica in generale et alia) sia delle attività afferenti alla logistica in uscita (stoccaggi, sistema dei trasporti et alia) finalizzata all’ottimizzazione dei costi e l’incremento del valore aggiunto prodotto;**
- 4) una maggiore diffusione delle tecnologie telematiche e multimediali, attualmente ancora inadeguata, un miglioramento delle infrastrutture di comunicazione, una migliore ottimizzazione e gestione delle informazioni e una più efficiente rete di relazioni ed interazioni tra le imprese e tra queste e l’ambiente esterno.**

Le azioni a sostegno delle imprese saranno orientate **a tali quattro esigenze fondamentali e correlate alle direttive strategiche dell'idea forza:**

- a) Azioni a sostegno delle innovazioni e dei servizi innovativi di rete basati sull'offerta di prestazioni della Società della Conoscenza;
- b) Azioni a sostegno dei servizi logistici per lo sviluppo dei sistemi di imprese e distretti industriali.

A) Azioni a sostegno dell'innovazione, delle reti immateriali e della Società della Conoscenza.

Il sapere sta diventando sempre più il fattore critico per la vita di una comunità.

Attualmente l'uso di Tecnologie avanzate al servizio del processo e del prodotto sia esso bene o servizio oppure un aggregato dei due e delle tecnologie dell'Informazione e delle Comunicazioni è fortemente limitato dalla scarsa conoscenza delle reali potenzialità offerte, dei vantaggi economici che è possibile ottenere e delle opportunità che esse offrono per allargare i mercati di riferimento. Inoltre la diffusione delle innovazioni legate alle ICT non produce effetti solo sulle imprese che operano nel settore, bensì sullo sviluppo economico e sociale in generale.

Le tipologie di attività che si intende promuovere in relazione alle imprese ed ai piccoli operatori presenti sul territorio metropolitano sono:

- **di incentivo alle attività delle imprese.**
- **di carattere formativo;**

Attività aventi carattere di incentivo

La concorrenza tra le imprese e il superamento dei confini geografici ha ridotto il ciclo di vita dei prodotti e aumentato la loro diversificazione. La ricerca di nuovi mercati deve spingere le imprese ad adottare processi produttivi flessibili in grado di rispondere, in tempi brevi, a modifiche o riconversioni. Lo sviluppo di tecnologie della SI consente alle imprese di accrescere la loro competitività sul mercato globale, aumentare la flessibilità sia nel lavoro che nell'organizzazione della produzione, sviluppare il commercio di beni e servizi, cogliere in tempo reale i segnali provenienti dal mercato e dal mondo della ricerca, impiegare tecnologie innovative.

Inoltre va incrementato il livello di sicurezza delle aziende suddivisibile in:

- **sicurezza interna** , attraverso la messa a norma delle infrastrutture e impianti e

- **sicurezza esterna**, attraverso dispositivi a protezione degli impianti, da attuarsi attraverso le forme dell'incentivazione e dei contributi in c/impianti.

Gli incentivi dunque saranno diretti in ordine di priorità alle PMI che:

1) Si aggregeranno nella presentazione delle domande per gestire in comune servizi orientati alle quattro esigenze principali precedentemente elencate;

Essi finanzieranno principalmente:

1) lo sviluppo e/o l'acquisizione di tecnologie, licenze e brevetti per l'aumento della flessibilità del processo produttivo e lo sviluppo dei prodotti

incentivi per l'organizzazione e l'adozione di tecnologie dirette a ridurre la produzione di materiali di risulta dei processi produttivi nei settori manifatturieri e agricoli.

2) i progetti di penetrazione commerciale all'estero;

3) sicurezza interna attraverso la messa a norma delle infrastrutture e impianti;

4) sicurezza esterna attraverso dispositivi a protezione degli operatori del territorio.

La formula attuativa migliore per quanto riguarda l'utilizzo dei fondi destinati alla inc sarà quella del multimisura sempre però subordinati alle priorità espresse.

Attività aventi carattere formativo

L'intervento sarà accompagnato e sostenuto da azioni dirette alla formazione per:

1) l'utilizzo dell'innovazione tecnologica;

2) la creazione di profili tecnico-specialistici finalizzati sia alla gestione delle tecnologie innovative introdotte all'interno delle aziende, sia al rafforzamento delle nuove competenze connesse ai contenuti ed alle applicazioni innovative legate alla diffusione delle ICT;

3) la **formazione continua** di imprenditori e manager delle piccole e medie imprese dedicata all'introduzione e diffusione di innovazioni nei processi aziendali, al fine di migliorare la competitività delle imprese sui mercati internazionali (rafforzamento delle competenze sul fronte della domanda).

4) il miglioramento dei vari processi aziendali quali: produzione, organizzazione, controllo di gestione, gestione finanziaria, marketing e comunicazione, logistica, commercio a distanza, distribuzione, assistenza post-vendita, informazione e formazione;

- 5) la formazione continua per le classi svantaggiate e per le donne per facilitare l'accesso e permanenza degli stessi;
- 6) costruzione di reti di "sportelli rosa" per la formazione dei relativi addetti/funzionari sul territorio.

B) Azioni a sostegno dei servizi logistici per lo sviluppo dei sistemi di imprese e distretti industriali

L'attuale sistema di piccole imprese del territorio metropolitano non appare in grado di cogliere i molteplici benefici connessi alla creazione di infrastrutture e servizi specialistici nel campo della logistica. D'altro canto anche le piccole imprese di trasporto non risultano in grado di predisporre un'offerta adeguata in tale direzione rischiando di perdere quote di mercato in favore di concorrenti esterni che integrano i servizi di trasporto alla gestione di moderni servizi di logistica e di magazzino.

Da qui scaturisce l'esigenza di intervenire anche in termini di sensibilizzazione e di formazione sia sul fronte della domanda che su quello dell'offerta potenziale, mettendo in evidenza i vantaggi che una moderna offerta di logistica integrata con il trasporto merci costituisce dal punto di vista del contenimento dei costi e del sostegno all'ampliamento dei mercati regionali, nazionali ed esteri.

Le tipologie di intervento che si intende promuovere in relazione alle imprese ed ai piccoli operatori di trasporto presenti sul territorio metropolitano sono:

- **di incentivo alle attività delle imprese.**
- **di carattere formativo;**

Attività aventi carattere di incentivo:

Gli incentivi dunque saranno diretti in ordine di priorità alle PMI che:

- 1) **Si aggregeranno nella presentazione delle domande al fine di gestire in comune servizi orientati alle quattro esigenze principali precedentemente elencate;**

Essi finanzieranno principalmente:

- 1) l'incentivazione alla creazione di consorzi di servizi logistici territoriali, cui affidare il governo strategico dei distretti allo scopo di fornire assistenza tecnica, finanziaria, e commerciale;

- 2) l'incentivazione di market-place cui affidare l'ottimizzazione della domanda ed offerta di trasporto, nonché l'organizzazione delle attività connesse al governo dei molteplici interscambi informativi tra i diversi protagonisti/attori del processo (produttori, rivenditori, trasportatori, transit point);
- 3) l'acquisizione di servizi miranti al miglioramento della qualità del servizio offerto e alla diminuzione dell'impatto ambientale, al conseguimento di brevetti e licenze e alla diffusione di tecnologie;
- 4) l'incentivazione delle azioni a sostegno della creazione e del consolidamento dei marchi collettivi finalizzati alla cooperazione tra imprese nell'ottica della filiera e del distretto produttivo;
- 5) l'incentivazione dei progetti per la penetrazione dei mercati esteri, il marketing internazionale, la certificazione ambientale e di qualità delle aziende, dei prodotti e dei sistemi di verifica e controllo.

Attività aventi carattere formativo

Per quanto concerne gli interventi a carattere **formativo** è necessario creare figure professionali quali:

- esperto di sistemi di reti telematiche applicate al trasporto merci capaci di governare gli aspetti info-tecnologici connessi alla realizzazione di servizi a valore aggiunto
- esperto nel campo della gestione ed organizzazione di sistemi logistico-produttivi integrati in grado di dialogare con i network di grandi infrastrutture di trasporto (porti, interporti, aeroporti, scali ferroviari etc)
- esperto nella gestione delle reti di cooperazione tra imprese appartenenti al settore dei trasporti, ambiente, agroalimentare al fine di governare in modo organico la internal supply chain e la external supply chain (logistica integrata) in funzione dell'integrazione e della globalizzazione dei mercati.

GESTIONE DELLE MISURE DI INCENTIVAZIONE ALLE IMPRESE

Le attività sopradescritte saranno gestite esclusivamente attraverso lo strumento del **“Multimisura”**.

Tale strumento risponde al principio di integrazione e di concentrazione funzionale e territoriale e dunque si propone di utilizzare in un unico bando le risorse destinate ai PIT relative alle seguenti misure:

- **misura 4.1 azione C;**
- **misura 4.1 azione A;**
- **misura 3.13;**

- **misura 4.20 azione C**
- **misura 3.11 azione C**

I proponenti devono presentare un piano pluriennale di investimenti composto da un “progetto base” e da uno o più “progetti di completamento”.

Per “**progetto base**” si intende un piano di investimenti inquadrabile nella tipologia di investimenti per l’ampliamento della base produttiva (ai sensi della misura 4.1 azione C).

Per “**progetto di completamento**” si intende un piano di investimenti, collegato funzionalmente al “**progetto base**, inquadrabile in una delle seguenti tipologie:

- trasferimento tecnologico (ai sensi della misura 3.13);
- ricerca industriale e sviluppo precompetitivo (ai sensi della misura 3.13);
- acquisizione di servizi reali (ai sensi della misura 4.1 azione A)
- formazione specifica (ai sensi della misura 4.20 azione C)
- miglioramento delle risorse umane nel settore della ricerca e sviluppo tecnologico (ai sensi della misura 3.12 e del Piano Regionale dell’Innovazione).

Per le iniziative che prevedono incremento occupazionale può essere richiesto l’aiuto all’occupazione ai sensi della misura 3.11 azione C.

Non può essere presentato un progetto integrato se non basato su investimenti inquadrabili nella misura 4.1 azione C. Da tale obbligo sono esonerati esclusivamente i progetti di trasferimento tecnologico, qualora venga dimostrato che ai fini dell’effettiva implementazione nel relativo processo produttivo dei risultati del trasferimento tecnologico, non siano necessari interventi riconducibili alle tipologie di investimento di cui alla misura 4.1 azione C.

Non può essere presentato un progetto composto solo da investimenti inquadrabili nella misura 4.1 azione C, me deve necessariamente ricomprendere anche investimenti inquadrabili in una o più delle altre misure.

Misura di riferimento	3.7
	3.9
	3.12
	3.13 b)
	3.14 b)
	4.1
	4.20 b)
	6.2 c)

4.4.3 Intervento “POLO TECNOLOGICO ‘LOGISTICA, TRASPORTI, MOBILITA’ E SERVIZI INNOVATIVI DI RETE’ ”

Il potenziamento del s.p.l. Bari sugli aspetti legati alla logistica e al trasporto oltre che sui servizi innovativi di rete, secondo la identificazione dell’idea forza del PIT 3, presuppone, oltre allo sviluppo di infrastrutture materiali e immateriali e oltre a forme di sostegno diretto al sistema delle imprese, il miglioramento della interconnessione tra lo stesso sistema delle imprese e il sistema della innovazione.

Rispetto ad uno scenario regionale che mette in evidenza, in quest’ultimo aspetto, numerosi punti di debolezza (come discusso dal documento di Strategia Regionale per la Ricerca Scientifica e lo Sviluppo Tecnologico) l’area di Bari si caratterizza, comunque, da un lato, per la presenza di alcune significative realtà sul fronte dell’offerta di innovazione (a partire dal Parco Scientifico e Tecnologico Tecnopolis, dalla presenza di un forte sistema accademico [Politecnico e Università], fino alla presenza di un numero limitato, ma crescente di imprese innovative che oggi si propongono come attori fondamentali per la promozione e la diffusione dell’innovazione nel tessuto produttivo pugliese), dall’altro per un sistema produttivo locale che, specie per alcuni ambiti (il sistema manifatturiero delle aree di Bari e Modugno, il comparto dell’informatica e dell’ICT) manifesta significativi fabbisogni di innovazione.

Nella prospettiva di migliorare l’interfaccia tra domanda e offerta di innovazione e con riferimento alla già citata Strategia Regionale per l’R&S si prevede, pertanto la costituzione, nell’area PIT, di un Polo Tecnologico che possa sostenere, sul versante della innovazione, l’attuazione dell’idea forza propria del PIT 3. In tal senso il Polo Tecnologico previsto si pone l’obiettivo di raccordare il Sistema dell’Innovazione Regionale e le PMI rispetto a 3 domini applicativi:

- *Comunicazione;*
- *Logistica;*
- *Mobilità e Trasporti.*

In considerazione della strategia regionale che vede i Poli Tecnologici come

- strutture intermedie, specie nel campo della diffusione dell'innovazione nei sistemi produttivi locali;
- strumenti di marketing di sistema, in grado di promuovere l'armonizzazione ed il coordinamento tra i soggetti che svolgono attività di trasferimento tecnologico, offrendo un "catalogo integrato" dell'offerta in grado di fornire una rappresentazione dettagliata della situazione regionale;
- strutture di raccordo tra il sistema universitario e quello produttivo;
- strutture per la circolazione delle informazioni, laddove la carente diffusione delle informazioni penalizza non soltanto le imprese, ma spesso anche gli addetti alla ricerca; ciò riduce ulteriormente le possibilità di instaurare feconde relazioni tra soggetti differenti impedendo così il manifestarsi di importanti sinergie di sistema;

il Polo Tecnologico "Logistica, Trasporti, Mobilità e Servizi Innovativi di Rete" intende

- costituire una struttura di riferimento regionale per l'intermediazione della domanda e offerta di tecnologie e servizi innovativi nel campo della Logistica, Mobilità, Trasporti e delle Reti di comunicazione;
- creare una infrastruttura di promozione e dimostrazione delle tecnologie e dei servizi innovativi nei domini di riferimento precedentemente indicati;
- sostenere i processi di sviluppo ed innovazione dell'offerta tecnologica, in particolare del terziario avanzato regionale, in relazione all'evolversi della domanda espressa dai principali sistemi produttivi territoriali e più in generale dai processi di crescita economica e competitiva dei differenti sistemi locali;
- mettere a disposizione dei partner del Polo Tecnologico strumenti informativi, formativi e di lavoro cooperativo al fine di sostenere i processi di aggiornamento professionale e di integrazione di competenze, consentendo un miglior approccio qualitativo e quantitativo al mercato;
- costruire un sistema di "qualificazione" del sistema della domanda di innovazione (sia a livello regionale che extra regionale);

il Polo Tecnologico dovrà pertanto

- permettere la definizione di un nuovo sistema di relazioni, sia all'interno che all'esterno, che consenta una maggiore flessibilità nella fase di definizione e di sviluppo di attività di

affari in modo coordinato con i principali attori locali del sistema di innovazione (sistema accademico regionale, principali attori del sistema R&S regionale, imprese e P.A.);

- sostenere la utilizzazione di processi più strutturati ed efficaci nella definizione e realizzazione di progetti di innovazione;
- essere orientato ad una forte valorizzazione e condivisione delle conoscenze che si generano all'interno della rete, in tutte le sue componenti operative;
- introdurre, in maniera strutturale, in particolare nelle imprese del terziario avanzato regionale una maggiore flessibilità ed adattabilità ai cambiamenti di mercato e delle tecnologie, sia attraverso azioni di monitoraggio della domanda e dei bisogni latenti di innovazione (auditing tecnologico) , sia attraverso l'adozione dei principi della "continuing education";
- essere centrata su un riallineamento delle competenze e delle dotazioni tecnologiche rispetto ai più recenti trend nel settore dell'ICT (knowledge management, cooperation, web services, agenti software)

La operatività della rete potrà basarsi su una formalizzazione del processo di innovazione che :

- garantisca ricadute di medio/lungo termine sullo sviluppo del sistema del terziario avanzato regionale;
- sostenga lo sviluppo e l'operatività del Polo tecnologico all'interno delle reti regionali ed extra regionali per la diffusione dei servizi di innovazione;
- garantisca l'accumulo e la socializzazione di conoscenze utili anche per lo stesso sistema produttivo locale;
- sostenga la possibilità di erogare interventi di innovazione, a partire dagli audit dallo sviluppo di progetti cooperativi, come processo unitario e coordinato, visto nelle sue dimensioni di ricerca, formazione, servizi, etc.;
- svolgere funzioni di terminale attivo di promozione dei servizi di innovazione offerti dalle società di innovazione regionale aderenti alla Net Community del Polo Tecnologico, verso singole PMI e sistemi di imprese sia regionali che extraterritoriali;

- costituire il contenitore dell'offerta qualificata di servizi di innovazione nel campo della Logistica, Trasporti, Mobilità e delle Reti di comunicazione che alimenti da un lato la capacità di fare sistema (dimensione cooperativa), dall'altro il "marketplace" regionale dell'innovazione (dimensione *business*).

Il Polo tecnologico si avvarrà, per il suo funzionamento, di strumenti infotelematici, di comunicazione e di lavoro che possono essere raggruppati in tre livelli:

- ♦ **Il Portale del terziario avanzato regionale** (comunque accessibile attraverso il *portale* per l'Area Metropolitana);
- ♦ **Il Marketplace dell'Innovazione;**
- ♦ **Le Iniziative per la diffusione dell'Innovazione.**

I servizi che il Polo Tecnologico potrà implementare sono:

- Servizi di Qualificazione dell'offerta di innovazione regionale,
- Servizi di Technology watching;
- Analisi di mercato;
- Studi di fattibilità ;
- Servizi di gestione e condivisione della conoscenza;
- Servizi Informativi su Norme Bandi e Gare;
- Servizi Formativi (FAD e seminari);
- Servizi per il lavoro cooperativo;
- Servizi di directory delle imprese della Net Community;
- Servizi di Consulenza on-line;
- Servizi di "osservatorio dell'innovazione delle PMI";
- Servizi di Assistenza alla intermediazione (domanda-offerta) di innovazione on-line;
- Servizi di Assistenza alla Partecipazione a Bandi e Gare Pubbliche.

In coerenza con gli indirizzi regionali, l'azione intende promuovere una iniziativa privata di raccordo tra Sistema dell'Innovazione e P.M.I. per operare realmente sulle esigenze di sviluppo, tecnologico e non, delle imprese localizzate nei sistemi produttivi locali pugliesi. Effettivamente, per quanto il Polo Tecnologico "Logistica, Trasporti, Mobilità e Servizi Innovativi Di Rete" sia realizzato con specifico riferimento ai fabbisogni del sistema territoriale

“Puglia Centrale”, nella logica di interconnessione tra i differenti sistemi territoriali regionali, esso si pone come struttura di riferimento regionale, funzionale, quindi ai fabbisogni di innovazione, nel settore, anche di altri importanti s.p.l. (si pensi all’area di Brindisi, a quella di Taranto oltre ai fabbisogni espressi dal distretto della Murgia).

Rispetto alla tematica identificata come prioritaria per il Polo Tecnologico, va tenuto presente che esso può avvalersi di importanti competenze già esistenti a livello locale, sia da parte del sistema accademico (si consideri, a titolo esemplificativo, che il Politecnico di Bari ha presentato al MIUR nel 2001 una proposta preliminare per la costituzione di un Centro di eccellenza sul tema “Produzione e distribuzione di merci e servizi a mezzo di reti di imprese” , proposta attualmente in corso di valutazione) , sia da parte di soggetti del terziario avanzato (con competenze in via di consolidamento, ad esempio nel settore del *supply chain management* e degli *e-services* di logistica per le imprese manifatturiere e dei servizi).

Sempre in coerenza con gli indirizzi regionali, che sollecitano un forte raccordo tra Parchi scientifici e Poli Tecnologici, si prevede di localizzare il Polo tecnologico “Logistica, Trasporti, Mobilità e Servizi Innovativi di Rete” in stretto contatto con il Parco Tecnopolis, in modo da valorizzarne ruolo, competenze e infrastrutture.

Costo investimento previsto: 1.250.000 €

Copertura investimento

Misura 3.13	1.000.000 €
Cofinanziamento Soggetto pubblico- privato	250.000 €

Misure di riferimento
3.13 Azione 1.3

Copertura geografica

I territori dei Comuni del PIT

4.4.4 Intervento “RETE DELLE ECONOMIE COMUNALI”

L'obiettivo generale che si vuole perseguire attraverso questo intervento è permettere alle amministrazioni locali e agli altri organismi di governo di gestire lo sviluppo economico dell'area come “sistema integrato”, guardando le singole realtà comunali come snodi locali di un sistema effettivamente a rete (la “rete delle economie comunali”).

La prospettiva è pertanto quella di realizzare una piattaforma di servizio in grado di offrire strumenti di *governance* dell'intero sistema economico locale, in termini di gestione integrata dei dati e delle informazioni di carattere economico esistenti relativamente all'area

opportunità di attuazione di forme di cooperazione, per via telematica, tra le PAL dell'area nei processi decisionali relativi allo sviluppo dell'area stessa. Il coinvolgimento di differenti istituzioni, con modalità interattive e dialettiche, costituisce, infatti, il presupposto per processi decisionali efficaci e condivisi nel settore dello sviluppo locale.

Più in particolare:

gestione integrata dei dati relativi al sistema economico di area.

Relativamente al patrimonio documentale e conoscitivo esistente, relativo alle economie di area, va subito osservato che esso si caratterizza per un elevato livello di disomogeneità e frammentazione tra i differenti soggetti detentori.

E' compito del sistema, pertanto, raccogliere, gestire e mettere a valore un patrimonio conoscitivo costituito da:

informazione sulle dinamiche economiche in atto nel territorio per i differenti settori produttivi di interesse.

La prospettiva è, infatti, quella di raccogliere e organizzare, relativamente al territorio dell'area metropolitana, dati e informazioni prodotte da una pluralità di soggetti e istituzioni (assessorati attività produttive; CCIAA; ISTAT; Osservatorio Banche Impresa;...)

directory delle imprese operanti nell'area

Elemento centrale per la erogazione dei servizi utili all'economia di area è la disponibilità di un “catasto” informativo sul sistema produttivo nell'area. Accanto, infatti, ad una conoscenza aggregata dell'area, il sistema deve permettere la conoscenza puntuale del contesto produttivo, in termini di mercati di riferimento, di soluzioni di innovazione tecnologica, di identificazione delle aggregazioni e dei sistemi di cooperazione di filiera

esistenti, etc. Questo livello informativo risulta infatti utile sia rispetto ad una domanda puntuale da parte, ad esempio, di ulteriori aziende interessate alla localizzazione, sia, in logica più aggregata, a supporto della pianificazione di interventi pubblici. Tale sistema di directory muove dalle informazioni puntuali disponibili attraverso banche dati camerali e regionali, dai dati messi a disposizione dalle singole Ripartizioni alle attività economiche per raccogliere, quindi, ed organizzare ulteriori informazioni a maggior valore aggiunto sul sistema produttivo locale.

informazioni relative alle aree di insediamento produttivo localizzate nell'area.

Viene raccolta e organizzata una base conoscitiva dei differenti aspetti più rilevanti a rappresentare e gestire tali aree, inclusiva, ad esempio, di

- cartografia delle aree, con identificazione dei lotti
- imprese insediate & loro profilo produttivo
- mappa delle infrastrutture dell'area
- informazione sulla disponibilità di lotti nell'area PIT
- altri dati e informazioni per lo sviluppo locale (es: piani settoriali di sviluppo a livello comunale)

Data la eterogeneità dei dati, delle fonti e dei livelli qualitativi, il sistema dovrà adottare le modalità proprie dei "content management systems".

Cooperazione, per via telematica, tra le PAL dell'area nei processi di pianificazione dello sviluppo locale.

La capacità di *governance* dell'area metropolitana presuppone la capacità di coinvolgere l'insieme delle autorità nei processi decisionali. Occorre pertanto attuare forme di cooperazione per

Poter accedere allo stesso patrimonio di dati e informazioni di base relativamente all'economia dell'area

condividere piani di sviluppo locale (es: conoscenza reciproca di piani settoriali di sviluppo a livello comunale)

costruire congiuntamente, in modo interattivo e dialettico, proposizioni programmatiche per lo sviluppo.

L'intervento punta, pertanto, a realizzare un ambiente di cooperazione che, valorizzando le opportunità della Società dell'Informazione, permetta:

un continuo scambio di comunicazioni tra le amministrazioni (attraverso opportuni strumenti di cooperazione [forum, ...])

la costruzione di un repository comune di dati, piani, etc

l'accesso ad ulteriori banche dati, esterne al sistema (es: catasto) rispetto a cui poter integrare e analizzare in modo congiunto le informazioni

Anche la "rete delle economie comunali", al pari delle altre reti, poggia la propria funzionalità e l'erogazione dei servizi sul Portale dell'area metropolitana, con soluzioni architettoniche mutuata dal progetto Abulie, soluzione che, oltre a garantire la corretta utilizzazione delle infrastrutture della RUPAR, permette una modalità di accesso ai servizi omogenea rispetto alle altre "reti tematiche" e permette una sostanziale economia di scala nelle dotazioni hw/sw .

Descrizione delle tipologie di costi per la realizzazione dei servizi per l'economia di area:

- progettazione sistema informativo del sistema produttivo
- raccolta e inserimento in archivio dei dati economici e delle aree produttive
- coordinamento progetto
- costi esercizio
- addestramento del personale
- manutenzione dei sistemi

- progettazione & sviluppo ambiente per la cooperazione tra PAL
- acquisizione ambiente sw per lavoro cooperativo
- addestramento personale
- coordinamento progetto

realizzazione dell'interfaccia tra il sistema ed il portale dell'area metropolitana,

Stima dei costi di realizzazione : 1.206.000 €

Misure di riferimento
Misura 6.2
Misura 6.4

4.5 OBIETTIVO SPECIFICO E) “INCREMENTARE L’EFFICACIA DELLE POLITICHE ATTIVE DEL LAVORO”

Un ruolo decisivo nel perseguimento del potenziamento dei fattori di sviluppo è svolto dalle

- politiche attive del lavoro
- politiche della formazione

Relativamente all’area prioritaria delle “**Politiche attive del lavoro**” un ruolo decisivo potrà essere assicurato dalla specifica funzione che verrà offerta dai **Centri Territoriali per l’Impiego**, anche attraverso il costituendo Sistema Informativo Lavoro provinciale.

La Provincia di Bari ha attivato, sulla base delle normative vigenti e mediante lo specifico utilizzo dei fondi strutturali, i nuovi servizi alle politiche del lavoro attraverso la rete dei **Centri Territoriali per l’Impiego**. Nell’area PIT del sistema metropolitano esistono nr. 5 CTI che assicurano i seguenti servizi:

- Accoglienza, informazione, orientamento, incontro domanda offerta, percorsi formativi;
- Servizi connessi alla produzione ed all’attivazione dell’autoimpiego;
- Servizi di consulenza alle imprese con particolare riferimento all’informazione su incentivi alle assunzioni, opportunità formative, norme in materia di lavoro, analisi della domanda.

Tali funzioni dovranno essere svolte in raccordo con le associazioni imprenditoriali, le organizzazioni sindacali, il sistema dell’istruzione e della formazione, mediante il coinvolgimento di tutti gli operatori pubblici e privati che operano all’interno del mercato del lavoro locale.

La strategia della Provincia – mediante i CTI- è incentrata sui seguenti obiettivi:

- contribuire all’incremento dei livelli di occupabilità dei soggetti in cerca di lavoro monitorando in forma permanente gli orientamenti della domanda e le modificazioni qualitative e quantitative della struttura dell’offerta;
- sviluppare la produzione di una offerta di istruzione, formazione professionale ed orientamento che consenta lo sviluppo di percorsi di apprendimento per tutto l’arco della vita attraverso l’integrazione fra i sistemi dell’istruzione, formazione e lavoro;
- migliorare l’accesso, la partecipazione e le opportunità di inserimento lavorativo delle persone svantaggiate;
- migliorare l’accesso al mercato del lavoro delle donne.

Recentemente i CTI si sono arricchiti di 200 circa nuovi addetti ex albo FP che sono impegnati per la realizzazione degli obiettivi su citati, anche mediante opportuni aggiornamenti formativi. In tale direzione il PIT attiverà ad integrazione e/o supporto delle azioni indicate:

- servizio di informazione ed orientamento ai giovani riguardo al mondo della formazione scolastica e professionale, al mondo del lavoro e dell'occupazione;
- osservatorio territoriale sulla domanda e sull'offerta di lavoro e sui fabbisogni professionali e formativi;

Relativamente **all'area delle politiche formative e delle azioni di orientamento** è necessario sottolineare che queste ultime saranno finalizzate a potenziare, valorizzare ed accompagnare le specifiche vocazioni economiche e sociali espresse dal territorio di riferimento del PIT, con particolare riguardo ai fabbisogni professionali espressi dal sistema delle imprese locali alle dinamiche di sviluppo delle specifiche filiere produttive. In questa ottica le azioni saranno orientate ad aiutare l'integrazione tra le attuali reti formative e di orientamento ed il sistema delle Università, dei centri di innovazione e ricerca presenti sul territorio.

Risultano pertanto necessarie azioni di:

- miglioramento delle risorse umane nel settore Ricerca e Sviluppo tecnologico
- progettazione ed implementazione di Progettazione e implementazione di sistemi di E-learning e Knowledge Management,
- sviluppando metodologie di apprendimento originali per la messa a punto di percorsi di formazione integrata e soluzioni innovative per la gestione della conoscenza
- Progettazione, organizzazione ed erogazione di percorsi formativi integrati con i processi di sviluppo aziendale in atto nell'ambito dei sistemi di sviluppo locale
- Collegamento con le Istituzioni universitarie e per la formazione superiore, con i centri di formazione e di ricerca pubblici e privati
- Attivazione della formazione continua in collegamento col sistema delle Imprese e degli Enti locali
- Aule virtuali, strumenti di accompagnamento e di verifica del processo di apprendimento
- Aiuti alla creazione di occupazione netta e inserimento lavorativo di persone a rischio di esclusione sociale, di disoccupati di lunga durata, di lavoratori in mobilità, LPU, LSU, donne e immigrati con permesso di soggiorno

La realizzazione di tale Obiettivo specifico viene ottenuta attraverso i seguenti interventi:

4.5.1 Intervento “RETE INTERCOMUNALE PER LE POLITICHE ATTIVE DEL LAVORO”

La proposta si articola con incentivi a CTI, Enti di Formazione o ad Imprese secondo le misure collegate (Misura 3.7, Misura 3.9, Misure 3.12, 3.13, 3.14, Misura 4.20) per l'avvio al lavoro.

Per raggiungere questo obiettivo si rende necessario sviluppare delle progettualità dirette:

- a) a potenziare i Centri Territoriali per l'impiego;
- b) a costituire una rete intercomunale collegata.

A) Centri Territoriali per l'Impiego

I Centri Territoriali per l'impiego dovranno organizzarsi in rete in integrazione con gli altri strumenti presenti sul Mercato del lavoro (sportelli informativi pubblici e privati, società di lavoro interinale) per assicurare le sinergie più opportune ai fini della fluidificazione della domanda e offerta di lavoro così da sviluppare servizi relativi a :

- accoglienza, informazione, orientamento, incontro domanda e offerta, percorsi formativi;
- servizi connessi alla produzione e attivazione dell'autoimpiego;
- servizi di consulenza alle imprese con particolare riferimento all'informazione su incentivi alle assunzioni, opportunità formative, norme in materia di lavoro, analisi della domanda;
- integrazione tra il sistema pubblico e privato operante sul mercato del lavoro.
- una Banca Dati per la raccolta dei dati relativi alla dinamica del mercato del lavoro, e quindi sugli effetti occupazionali delle politiche di investimento pubblico e privato, qualità ed indirizzi della offerta e della domanda di lavoro, etc.

B) Rete intercomunale per le politiche attive del lavoro

Nel perseguire sempre iniziative “a sistema” tra i Comuni dell'area territoriale identificata dal PIT n. 3 si rende necessario la realizzazione di una rete intercomunale che si costituisca, nell'ambito della struttura comunale, come “Osservatorio permanente del mercato del Lavoro”

La rete ha l'obiettivo di coinvolgere gli operatori pubblici e privati che operano all'interno del mercato del lavoro locale, in stretto raccordo con la rete provinciale dei Centri Territoriali per l'Impiego. Potenzierà l'offerta di servizi di accoglienza, informazione, orientamento, attivazione

dell'autoimpiego, incontro domanda/offerta di lavoro e accesso alla formazione per il lavoro, sia scolastica che professionale.

Tale iniziativa sarà attuata nell'ambito delle già attivate specifiche iniziative in corso in molti Comuni della rete (esempio Progetto Awake avviato dal Comune di Modugno nel maggio 2000 con altre 5 nazioni e nato con l'obiettivo di stimolare e promuovere le domanda di nuova imprenditorialità femminile nella fase di progettazione e avvio).

La rete per le politiche attive del lavoro, al pari delle altre "reti tematiche" previste nel PIT, erogherà i propri servizi attraverso il Portale dell'area metropolitana, quale infrastruttura unitaria e coerente con gli standard della RUPAR.

Misura di riferimento
3.7 c)
3.7 d)
3.14 a)
4.20 a)
6.2 c)
6.4 a)
6.4 b)

Costo stimato dell'intervento (con riferimento alla Mis 6.2) : 1.296.000 €

4.5.2 Intervento "SOSTEGNO ALL'INSERIMENTO LAVORATIVO DI PERSONE A RISCHIO"

La proposta si articola con incentivi diretti da corrispondere a destinatari diversi come dalle misure collegate (Misura 3.11).

I progetti da ammettere a Bando dovranno privilegiare 1) l'auto – imprenditorialità dei soggetti interessati all'inserimento lavorativo, 2) le imprese già costituite che vogliano inserire nei processi produttivi forza lavoro a rischio, 3) eventuali iniziative di formazione – lavoro da parte delle Pubbliche Amministrazione già avviate con risorse proprie ed in corso.

Tali progetti sono ovviamente condizionati dalla effettiva occupazione dei soggetti impegnati.

Si incentiverà il sostegno dell'inserimento lavorativo di persone a rischio di esclusione sociale, lavoratori in mobilità, lavoratori socialmente utili.

Si terranno in conto i progetti già avviati dalle singole Amministrazioni.

Misure di riferimento
3.11
3.14
6.4 a)
6.4 b)

4.6 OBIETTIVO SPECIFICO F): MIGLIORARE L'EFFICACIA DEL SISTEMA DI GOVERNANCE INTEGRATA DEL TERRITORIO

Nella descrizione generale degli obiettivi del PIT dell'Area Metropolitana relativamente alla utilizzazione strategica della Società dell'Informazione da parte degli organi di governo, si è già introdotta la strategia delle "reti tematiche", interne all'area metropolitana stessa, attraverso cui essa può esplicare la propria azione di governo in modo integrato ed efficace.

Il passaggio ad una dimensione di area metropolitana richiede, infatti, in primo luogo alle amministrazioni locali, capacità di superare una visione del territorio centrata sulle singole municipalità per passare ad una vista più unitaria ed integrata del territorio stesso. In questo senso le reti tematiche, se da un lato costituiscono strumento di *governance* del territorio, dall'altro presuppongono omogeneità di dotazioni informative e capacità di cooperazione tra le Amministrazioni, sulla base della condivisione di informazioni e conoscenze sul territorio stesso.

In fase iniziale la costituzione delle reti per la *governance* è stata limitata ad alcuni ambiti tematici individuati, ad oggi, in :

- rete per la sicurezza, i cui principali nodi sono localizzati presso i Comandi di Polizia Municipale
- rete delle economie di area, i cui principali nodi sono identificati nelle Ripartizioni per le attività economiche
- rete della identità del territorio, ovvero la rete dei principali contenitori culturali sul territorio
- rete per il lavoro, i cui nodi di elezione sono dati dai Centri Territoriali per l'Impiego.

Enfatizzando, pertanto, questa logica di sistema orientato alla cooperazione quale strumento di *governance* integrata, e quindi più efficace, dell'intero sistema dell'area metropolitana e valorizzando, attraverso la connessione in rete, le opportunità offerte dalla Società dell'Informazione, si punta alla realizzazione di una infrastruttura che, con modalità omogenee, permetta la fruizione dei servizi e dei contenuti legati alle differenti reti.

Una infrastruttura di e-gov per l'area metropolitana deve, pertanto, puntare a svolgere funzioni di servizio che, al di là di economie realizzative e di gestione, devono garantire e rafforzare la logica di unione e cooperazione tra le Amministrazioni locali partecipanti.

In questo senso, piuttosto che avvalersi di infrastrutture (anche fisiche) in fase di realizzazione per altri progetti di e-gov (si pensi ad Apulie e a People, che vedono coinvolte tutte o parte delle amministrazioni partecipanti al PIT), si è scelto di mutuare le esperienze di quegli stessi progetti

per realizzare una infrastruttura ottimizzata per una dimensione programmatica e gestionale di un'area metropolitana. E' evidente, comunque, che la condivisione delle scelte architettrurali garantisce di per sé un'efficiente interazione anche con gli altri sistemi citati.

L'infrastruttura telematica del PIT si caratterizza, pertanto, per:

- una infrastruttura centrale "leggera", basata su una logica di portale di servizi, attraverso cui erogare alle differenti categorie di utenza (cittadini / imprese / amministrazioni locali / istituzioni pubbliche), i "servizi" relativi alle differenti "reti tematiche". In fase di avvio le reti sono quelle identificate in precedenza dove, però, le caratteristiche di flessibilità della soluzione garantiscono la possibilità di un successivo ampliamento verso una più ampia gamma di servizi oltre che verso un maggior numero di "reti". Ulteriore elemento di flessibilità della infrastruttura centrale è relativo alla possibilità tanto di porre residenti, sulla struttura centrale, i servizi stessi delle reti, tanto di permettere l'accesso, in logica di hub, a servizi gestiti direttamente dalle singole reti
- servizi specializzati, finalizzati alla valorizzazione e fruizione delle singole "reti tematiche" dell'area metropolitana. In base alla dotazione hw/sw, come detto in precedenza, tali servizi potranno risultare gestiti "autonomamente" dagli stessi nodi della rete distribuiti presso le Amministrazioni dell'area ovvero risultare residenti (e gestiti) nell'ambito della infrastruttura centrale di portale.

Indipendentemente dalla soluzione (centralizzata o federata), la creazione del portale di servizi dell'area metropolitana permetterà di svolgere tanto ruolo di portale informativo per la stessa area metropolitana, tanto ruolo di accesso a servizi più evoluti relativi alle differenti reti, con modalità

omogenee tra tutti i tipi di servizi / reti

coerenti con le specifiche della RUPAR

più economiche, per un possibile risparmio di dotazione hw/sw e di gestione

più sicure ed efficaci, delegando alla struttura centrale ruoli relativi alla sicurezza, alla autenticazione utente, agli eventuali pagamenti online,...

aperte alla cooperazione con gli altri sistemi di e-gov in fase di sviluppo a livello locale

4.6.1 Intervento "PORTALE DELL'AREA METROPOLITANA "

Il **Portale dell'Area Metropolitana** costituisce uno strumento per *sostenere la crescita dell'area come sistema fortemente interconnesso attraverso lo sviluppo e la condivisione delle conoscenze all'interno di reti tematiche.*

Il portale si caratterizza come portale di servizio che offre supporto a cittadini, imprese e istituzioni operanti nell'area per accedere alle funzionalità insite nelle differenti reti tematiche. . E', comunque, evidente che la dimensione di sistema integrato, promossa e sostenuta attraverso il portale, costituisce di per sé elemento di attrattività dell'area rispetto ad investimenti esterni ponendo, quindi, implicitamente la struttura anche quale elemento di supporto al marketing territoriale di area.

L'obiettivo più generale del portale è quello di migliorare l'accesso *online* alle risorse condivisibili delle differenti reti tematiche, attraverso la progressiva costruzione di un sistema che, con modalità in parte centralizzate, in parte federate, permetta significative economie di scala e tragga il massimo vantaggio dalle capacità e dalle risorse esistenti presso le varie realtà locali partecipanti.

Elemento unificante del sistema di reti che si intende mettere a punto è la disponibilità di una infrastruttura unitaria che, da un lato, sia ottimizzata per la dimensione programmatica e gestionale di area metropolitana, dall'altro, risulti comunque aperta ad altri contesti applicativi del sistema pubblico, in modo da garantirsi un efficace contesto di cooperazione applicativa.

Quanto sopra presuppone la realizzazione di un portale di servizi, specifico per l'area metropolitana che risulti, però, realizzato secondo standard e modalità che ne permettano un efficace inserimento tra i sistemi di e-gov, basati sulla RUPAR, in fase di realizzazione a livello regionale (in particolare attraverso il progetto Apulie).

Tale infrastruttura, a sostegno della interconnessione tra le amministrazioni locali e della cooperazione interamministrativa è centrata su un portale telematico e basa fortemente la propria operatività su una serie di nodi distribuiti presso le Amministrazioni dell'area, con la omogeneità di interfaccia fornita dal portale stesso.

L'infrastruttura tecnologica fa esplicito riferimento alle opportunità offerte dalla RUPAR regionale; in questo senso gli sviluppi del portale devono trovare, per quanto riguarda gli aspetti architettonici, elementi di raccordo con le scelte progettuali proposte e in via di implementazione nell'ambito dei progetti Apulie, People, etc, condividendone gli standard e le modalità operative.

In considerazione di quanto sopra, la struttura generale del Portale per l'Area Metropolitana consiste in una infrastruttura info-telematica, basata su uno schema architettonico caratterizzato da tre strati fondamentali:

1. Uno *strato di servizi di front-end*, quale interfaccia rivolta ai cittadini, ad altre amministrazioni e alle imprese. Questo strato è quello che direttamente interagisce con

le entità esterne al dominio, con interazione che può essere tanto tra “umani”, tanto tra sistemi informatici (caso normalmente identificato come “cooperazione applicativa”).

Esso include funzionalità quali la Directory dei Servizi, la classificazione dei profili degli Utenti, l’Interfaccia Web Services (il portale dovrà essere in grado di offrire servizi non solo a “utenti finali” ma anche a sistemi informativi di altri soggetti territoriali che non sono parte del dominio);

2. Uno *strato di servizi virtuali* che implementa i servizi applicativi (“Livello Servizi”). Questo livello agisce secondo le peculiarità proprie di ciascuna applicazione;
3. Uno *strato di servizi primitivi e di data repository* (“Livello Back-end”). Tale livello da un lato offre una varietà di servizi di base, quali Autenticazione e autorizzazione dell’utente, Gestione pagamenti servizi, etc, dall’altro, include l’accesso ai repository dati.

A questi strati più tipicamente applicativi si affiancano infrastrutture, per loro natura trasversali, quali quelle necessarie alla: Amministrazione, Comunicazione, Sicurezza. Va osservato che la progettazione comune delle logiche di erogazione e di interazione dei servizi, così come del sistema di erogazione, consentirà di garantire livelli standard e omogenei di funzionalità e qualità dei servizi offerti ai cittadini e alle imprese dell’area.

Va osservato che la creazione e gestione degli archivi viene attuata, nel rispetto della architettura proposta, nell’ambito dei singoli servizi applicativi.

Descrizione delle tipologie di costi per la realizzazione della infrastruttura tecnologica del portale dell’area metropolitana:

hw / sw di base
personalizzazione sw da A.pu.lie.
costi del personale
addestramento personale
adeguamento infrastrutture ospiti
manutenzione del sistema

Stima dei costi di realizzazione 1.212.000 €

Caratterizzazioni specifiche delle misure di riferimento

Misure di riferimento
6.2 b)
6.2 c)
6.4 a)
6.4 b)

SINERGIE CON INIZIATIVE REALIZZATE E/O IN CORSO DI REALIZZAZIONE

La realizzazione del Portale dell'Area Metropolitana trova degli elementi di raccordo, oltre che di ulteriore valorizzazione, in alcune iniziative programmatiche avviate principalmente dal Comune di Bari:

- A. **Il progetto A.pu.lie:** promosso di concerto con l'ANCI Puglia da 169 amministrazioni locali pugliesi, intende innovare le modalità di interazione tra le autonomie locali ed i cittadini e le imprese regionali, sviluppando una infrastruttura di servizi articolata sul territorio e funzionalmente integrata, in grado di assicurare omogeneità e coerenza dei livelli di servizio pur nella necessaria diversità delle soluzioni organizzative e tecnologiche adottate a livello comunale. Il progetto, presentato al primo bando e_government, è stato ammesso a finanziamento. Per quanto riguarda i comuni dell'area Barese (oltre 20 comuni tra cui Bari, capofila dell'intero progetto, Acquaviva delle Fonti, Adelfia, Bitetto, Binetto, Bitonto, Bitritto, Capurso, Casamassima, Cellamare, Conversano, Ginosa, Modugno, Mola di Bari, Palo del Colle, Putignano, Rutigliano, Spinazzola, Triggiano, Turi, Valenzano) i servizi previsti sono orientati alla gestione amministrativa del territorio e poggiano, per ovvi motivi di economia, sul background costruito col progetto Catasto-Comuni (banca dati di interscambio, Centro Servizi e infrastruttura tecnologica).

L'obiettivo più generale del progetto è quello di migliorare la disponibilità dei servizi *online* nella pubblica amministrazione attraverso la progressiva costruzione di un sistema a rete che permetta significative economie di scala e tragga il massimo vantaggio dalle capacità esistenti e dalla storia recente delle varie realtà locali, promuovendo la condivisione aperta delle risorse e delle esperienze.

- B. **Il progetto PEOPLE**, quale progetto di e-gov che vede un aggregato di 57 Enti di 13 regioni e che prevede la realizzazione di un Portale configurato come un "comune virtuale" che, affiancandosi al "comune fisico", consenta ai cittadini un accesso diversificato, multi-canale, sicuro e sempre disponibile ai più significativi servizi comunali. L'architettura proposta dal progetto è basata su un modello federato di scambio, integrazione e condivisione di servizi, prodotti e soluzioni. Il progetto vede la partecipazione, quale partner, del Comune di Bari;
- C. **Il portale del Comune di Bari**, quale portale informativo pubblico, attualmente in fase di rilascio
- D. **il progetto pilota Catasto-Comuni**: Sviluppato dai COMUNI ASSOCIATI dell'AREA BARESE (Bari, capofila, Adelfia, Capurso, Casamassima, Triggiano, Turi, Valenzano) all'interno di un protocollo d'Intesa con l'Agenzia del Territorio e di una convenzione con AIPA, il progetto ha previsto:
- l'aggiornamento della cartografia catastale, l'integrazione con il catasto censuario e con gli strumenti urbanistici dei comuni (aerofotogrammetria, PRG, ecc.)
 - la definizione di un modello di interscambio informativo tra pubbliche amministrazioni
 - lo sviluppo del modello per l'interscambio informativo col catasto che, oltre a mantenere allineate le banche dati dei diversi enti, ha l'obiettivo di segnalare all'amministrazione proprietaria dell'informazione, incoerenze verificate sugli archivi.
 - La creazione di un Centro Servizi che si fa carico del buon funzionamento del Sistema, fornisce assistenza agli utenti, eroga servizi applicativi (messa a punto/aggiornamento/integrazione di banche dati territoriali, normalizzazione/integrazione di banche dati censuarie, formazione, ..) e si configura come punto di erogazione dei servizi stessi.
- E. **il Sistema Informativo Territoriale di Bari Vecchia**: realizzato all'interno del programma URBAN, ha previsto la creazione di una banca dati territoriale integrata e lo sviluppo di funzionalità di gestione e di fruizione dei dati. In tale contesto, sono stati attivati rapporti di collaborazione con la soprintendenza ai beni AAAS, con Telecom, con ENEL, con AMGAS, con l'Acquedotto Pugliese, con la Curia e la Soprintendenza ai Beni Archeologici. In particolare, il rapporto con la Soprintendenza ai Beni Architettonici ha avuto come obiettivo l'aggiornamento dei vincoli architettonici, attraverso verifica in loco.

-
- F. **Il progetto “Il Mezzogiorno verso la Società dell’Informazione”**, attuato da Tecnopolis, su finanziamento del MIUR, al cui interno è in corso di sviluppo una linea di intervento destinata a sperimentare forme innovative di cooperazione e coordinamento tra Enti Locali per le attività di programmazione. Questa sperimentazione vede il coinvolgimento di numerosi Comuni dell’area del PIT n. 3.

5 TIPOLOGIE DI INTERVENTO

Rispetto al quadro di obiettivi specifici, risultati ed attività descritto nel capitolo precedente, al fine di garantire la realizzazione operativa degli interventi identificati, occorre ovviamente attivare le misure specifiche del POR dedicate al PIT n. 3.

In questo senso tutto l'insieme di attività emerso dalle schede precedenti viene, nel presente capitolo, ripresentato attraverso una aggregazione basata sulle misure di riferimento definendone, quindi, i criteri specifici di realizzazione.

Tali schede per singola misura serviranno da guida per la redazione dei bandi nonché per l'assegnazione delle premialità inerenti ciascuna azione di ciascuna misura.

Infatti, per i bandi redatti, la Regione consulterà l'Ufficio Unico nella redazione del bando anche in relazione alla valorizzazione delle premialità previste nei singoli interventi del PIT.

Nella fase di valutazione la Regione consulterà l'Ufficio Unico per la parte relativa alle specifiche premialità previste nel PIT.

Nella fase attuativa potranno essere sperimentate formule di anticipazione del processo di delega previste dalla l.r. 15/02.

5.1 AZIONI ATTIVABILI ATTRAVERSO LA MISURA 3.7 “FORMAZIONE SUPERIORE”

Fondo di riferimento: F.S.E.

Asse prioritario P.O.R. e Codice U.E.: Asse III, Cod. 23

Obiettivi Strategici:

Formazione e Politiche del Lavoro

Sicurezza

Sviluppo locale

Descrizione della misura

La misura tende ad ampliare le opportunità di offerta di formazione superiore, sia sotto il profilo della durata che delle tipologie di contenuto formativo.

Copertura geografica:

Intero territorio P.I.T. n. 3

Amministrazioni responsabili:

Regione Puglia – Assessorato al lavoro ed alla formazione professionale

Procedure amministrative, tecniche e finanziarie per la realizzazione della misura

Ad esclusione dell'intervento b) – Sportello territoriale stages, che deve prevedere la procedura del bando per l'individuazione dei progetti da finanziare, le procedure amministrative, tecniche e finanziarie di questa azione sono quelle previste dal CdP al POR Puglia 2000 / 2006.

Descrizione delle connessioni ed integrazioni con altre misure

Per quanto riguarda il PIT n. 3 tale misura va raccordata con le misure 3.9,3.11,3.14, e 6.4

azione a) Formazione post-qualifica – Area di specializzazione – orientamento.

Tale azione dovrà essere rivolta completamente alle attività previste nei seguenti interventi:

A. SOSTEGNO ALLE IMPRESE DELL'AREA METROPOLITANA DI BARI.

A. SOSTEGNO ALLE IMPRESE DELL'AREA METROPOLITANA DI BARI

Soggetti destinatari

studenti residenti nel territorio PIT iscritti alle classi dei corsi post-qualifica degli istituti professionali in possesso del diploma di qualifica e gli iscritti al triennio degli Istituti tecnici

Beneficiari finali

Soggetti attuatori ai sensi della legge 15/02.

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P.:

a) accordi con i CTI nella fase di impostazione al fine di rendere coerente l'offerta formativa con il mercato del lavoro locale e nella fase di realizzazione delle attività formative, al fine di monitorare le attività stesse, verificarne i risultati anche in coerenza con i principi normativi della legge 30/2003 (Riforma Biagi).

1. Struttura del progetto
 - coerenza della struttura
 - qualità delle attività proposte, integrazione, grado di innovatività/sperimentalità anche mediante piattaforma e-learning prevista dal progetto "Sintesi", elementi oggettivi di verifica;
 - risultati/impatti attesi diretti ed indiretti sui destinatari finali
2. Economicità;
3. Capacità di relazione con il territorio, attivazione del partenariato sociale
4. Trasferibilità dell'esperienza;
5. Coerenza con le priorità orizzontali del regolamento FSE (pari opportunità, sviluppo locale, società dell'informazione).

b) Accordi tra scuola, impresa, Enti di formazione.

1. Struttura del progetto
 - coerenza della struttura progettuale in termini di azioni, dei contenuti e integrazione tra obiettivi progettuali e strumenti di intervento;
 - qualità delle attività proposte, integrazione, grado di innovatività/sperimentalità, elementi oggettivi di verifica;
 - occupabilità: risultati/impatti attesi diretti ed indiretti sui destinatari finali
2. Economicità;

3. Capacità di relazione con il territorio, attivazione del partenariato sociale
4. Trasferibilità dell'esperienza;
5. Coerenza con le priorità orizzontali del regolamento FSE (pari opportunità, sviluppo locale, società dell'informazione).

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

Inoltre verranno garantite ulteriori premialità per le attività aventi carattere formativo descritte nell'intervento suddetto e precisamente:

A. Azioni a sostegno dell'innovazione (voce A) come indicate nel paragrafo 4.4.2:

- 1) l'utilizzo dell'innovazione tecnologica;
- 2) la creazione di profili tecnico-specialistici finalizzati sia alla gestione delle tecnologie innovative introdotte all'interno delle aziende, sia al rafforzamento delle nuove competenze connesse ai contenuti ed alle applicazioni innovative legate alla diffusione delle ICT;
- 3) la **formazione continua** di imprenditori e manager delle piccole e medie imprese dedicata all'introduzione e diffusione di innovazioni nei processi aziendali, al fine di migliorare la competitività delle imprese sui mercati internazionali (rafforzamento delle competenze sul fronte della domanda).
- 4) il miglioramento dei vari processi aziendali quali: produzione, organizzazione, controllo di gestione, gestione finanziaria, marketing e comunicazione, logistica, commercio a distanza, distribuzione, assistenza post-vendita, informazione e formazione;
- 5) la formazione continua per le classi svantaggiate e per le donne per facilitare l'accesso e permanenza degli stessi;
- 6) formazione dei relativi addetti/funzionari sul territorio per la costruzione di reti di "sportelli rosa.

B. Azioni a sostegno dei servizi logistici (voce B) come indicate nel paragrafo 4.4.2:

- 1) esperto di sistemi di reti telematiche applicate al trasporto merci capaci di governare gli aspetti info-tecnologici connessi alla realizzazione di servizi a valore aggiunto
- 2) esperto nel campo della gestione ed organizzazione di sistemi logistico-produttivi integrati in grado di dialogare con i network di grandi infrastrutture di trasporto (porti, interporti, aeroporti, scali ferroviari etc)
- 3) esperto nella gestione delle reti di cooperazione tra imprese appartenenti al settore dei trasporti, ambiente, agroalimentare al fine di governare in modo organico la internal supply

chain e la external supply chain (logistica integrata) in funzione dell'integrazione e della globalizzazione dei mercati.

Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi

Indicatori di realizzazione fisica FSE	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2008
Progetti	18	48
Destinatari	353	953

Indicatori di risultato (2000 – 2006)

Tasso di copertura della formazione superiore nella popolazione tra 19 e 24 anni

Variazione del numero dei progetti multiattore rispetto al totale dei progetti

Tasso di copertura della formazione superiore o universitaria nella popolazione tra 19 e 24 anni

azione b) – Sportello Tirocini/Stages.

L'azione consiste in attività di tirocinio presso aziende finalizzati a facilitare la transizione scuola lavoro. La promozione del territorio e il monitoraggio dei tirocini /stage saranno curati dai CTI. Essi interesseranno in particolare i seguenti interventi:

A. SOSTEGNO ALLE IMPRESE DELL'AREA METROPOLITANA DI BARI.

A. SOSTEGNO ALLE IMPRESE DELL'AREA METROPOLITANA DI BARI.

Soggetti destinatari

studenti iscritti alle scuole medie di secondo grado o partecipanti a progetti formativi riguardanti le qualifiche richieste dal mercato dell'offerta del lavoro.

Beneficiari finali

Soggetti attuatori ai sensi della legge 15/02.

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P.:

Accordi con i CTI nella fase di impostazione al fine di rendere coerente l'offerta formativa con il mercato del lavoro locale e nella fase di realizzazione delle attività formative, al fine di

monitorare le attività stesse, verificarne i risultati anche in coerenza con i principi normativi della legge 30/2003 (Riforma Biagi).

a) Struttura del progetto

- coerenza della struttura
- qualità delle attività proposte, integrazione, grado di innovatività/sperimentalità anche mediante piattaforma e-learning prevista dal progetto Sintesi, elementi oggettivi di verifica;
- : risultati/impatti attesi diretti ed indiretti sui destinatari finali

b) Economicità;

c) Capacità di relazione con il territorio, attivazione del partenariato sociale

d) Trasferibilità dell'esperienza;

e) Coerenza con le priorità orizzontali del regolamento FSE (pari opportunità, sviluppo locale, società dell'informazione).

1. Accordi imprese.
2. Compatibilità del progetto con le linee di intervento;
3. Qualità e contenuto tecnico del progetto;
4. Coerenza con le priorità orizzontali del regolamento FSE (pari opportunità, sviluppo locale, società dell'informazione).

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

come alla precedente azione a).

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi

Indicatori di realizzazione fisica FSE	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2008
Progetti	60	161
Destinatari	60	161

Indicatori di risultato (2000 – 2006)

Tasso di copertura della formazione superiore nella popolazione tra 19 e 24 anni

Variazione del numero dei progetti multiattore rispetto al totale dei progetti

Tasso di copertura della formazione superiore o universitaria nella popolazione tra 19 e 24 anni

azione c) –Istruzione e Formazione Tecnica Superiore (I.F.T.S.)

L'intervento IFTS è mirato al conseguimento di competenze tecniche superiori relative ad attività connesse alla formazione. Essa dovrà essere rivolta completamente alle attività previste nei seguenti interventi:

- A. SOSTEGNO ALLE IMPRESE DELL'AREA METROPOLITANA DI BARI;
- B. RETE INTERCOMUNALE PER LE POLITICHE ATTIVE DEL LAVORO;

A. SOSTEGNO ALLE IMPRESE DELL'AREA METROPOLITANA DI BARI

Soggetti destinatari

Persone in possesso di titolo di studio di diploma di istruzione secondaria superiore, occupati e non. Persone non in possesso del titolo di studio di istruzione secondaria superiore, previo accreditamento delle competenze acquisite in precedenti percorsi di istruzione, formazione e lavoro successivi all'assolvimento dell'obbligo scolastico, tenendo conto della qualifica conseguita nell'assolvimento dell'obbligo formativo di cui all'art.68 della L.144/99.

Beneficiari finali

Soggetti attuatori ai sensi della legge 15/02.

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P.:

1. Accordi con i CTI nella fase di impostazione al fine di rendere coerente l'offerta formativa con il mercato del lavoro locale e nella fase di realizzazione delle attività formative, al fine di monitorare le attività stesse, verificarne i risultati anche in coerenza con i principi normativi della legge 30/2003 (Riforma Biagi).

a) Struttura del progetto

- coerenza della struttura

- qualità delle attività proposte, integrazione, grado di innovatività/sperimentalità anche mediante piattaforma e-learning prevista dal progetto Sintesi, elementi oggettivi di verifica;
 - : risultati/impatti attesi diretti ed indiretti sui destinatari finali
- b) Economicità;
- c) Capacità di relazione con il territorio, attivazione del partenariato sociale
- d) Trasferibilità dell'esperienza;
- e) Coerenza con le priorità orizzontali del regolamento FSE (pari opportunità, sviluppo locale, società dell'informazione).

2. Accordi tra Scuola, imprese ed Enti di formazione.

1. Struttura del progetto

- A. Coerenza della struttura progettuale in termine di azioni, dei contenuti e integrazione tra obiettivi progettuali e strumenti di intervento,
- B. Qualità delle attività proposte, integrazione, grado di innovatività/sperimentalità anche mediante piattaforma e-learning prevista dal progetto "Sintesi", elementi oggettivi di verifica;
- C. Occupabilità. Risultati /impatti attesi diretti ed indiretti sui destinatari finali;
2. Economicità;
3. Capacità di relazione con il territorio, attivazione del partnerariato sociale
4. Trasferibilità dell'esperienza;
5. Coerenza con le priorità orizzontali del regolamento FSE e pari opportunità, sviluppo locale, società dell'informazione.

Criteria specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

come alla precedente azione a).

B. RETE INTERCOMUNALE PER LE POLITICHE ATTIVE DEL LAVORO

Soggetti destinatari

Persone residenti nel territorio PIT in possesso di diploma di scuola secondaria superiore, o non diplomate previo accreditamento delle competenze attraverso specifici percorsi formativi, tenendo conto della qualifica conseguita ai sensi dell'art. 68 L.144/1999

Beneficiari finali

Soggetti attuatori ai sensi della legge 15/02.

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P.:

1. Struttura del progetto
 - Coerenza della struttura progettuale in termine di azioni, dei contenuti e integrazione tra obiettivi progettuali e strumenti di intervento,
 - Qualità delle attività proposte, integrazione, grado di innovatività/sperimentalità, elementi oggettivi di verifica;
 - Occupabilità. Risultati /impatti attesi diretti ed indiretti sui destinatari finali;
2. Economicità;
3. Capacità di relazione con il territorio, attivazione del partnerariato sociale
4. Trasferibilità dell'esperienza;
5. Coerenza con le priorità orizzontali del regolamento FSE 8pari opportunità, sviluppo locale, società dell'informazione).
 - Verranno privilegiati gli interventi che assicurino - anche attraverso percorsi di inserimento nelle forme flessibili e stages, risultati occupazionali definiti. Sarà attribuita una priorità a progetti che coinvolgano anche altri contesti territoriali, con un raccordo con i sistemi produttivi che li caratterizzano.

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

Come negli interventi a carattere formativo previsti il "sostegno alle imprese dell'area metropolitana di Bari" dell'azione a).

Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi dell'azione

Indicatori di realizzazione fisica FSE	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2008
Progetti	2	4
Destinatari	30	82

Indicatori di risultato (2000 – 2006)

Tasso di copertura della formazione superiore nella popolazione tra 19 e 24 anni

Variazione del numero dei progetti multiattore rispetto al totale dei progetti

Tasso di copertura della formazione superiore o universitaria nella popolazione tra 19 e 24 anni

azione d): Borse di studio di specializzazione post-laurea –

Tale azione dovrà essere rivolta completamente alle attività previste nei seguenti interventi:

- A. SOSTEGNO ALLE IMPRESE DELL'AREA METROPOLITANA DI BARI;
- B. RETE INTERCOMUNALE PER LE POLITICHE ATTIVE DEL LAVORO;

A. SOSTEGNO ALLE IMPRESE DELL'AREA METROPOLITANA DI BARI

Soggetti destinatari

Giovani in possesso di laurea conseguita da non più di due anni al momento della pubblicazione del bando di partecipazione.

Beneficiari finali

Soggetti attuatori ai sensi della legge 15/02.

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P.:

Coerenza e compatibilità con le priorità identificate dal PIT:

1. compatibilità con le linee di intervento previste;
2. struttura del progetto;
3. occupabilità: risultati/ impatti attesi diretti ed indiretti sui destinatari finali;
4. Coerenza con le priorità orizzontali del regolamento FSE (pari opportunità, sviluppo locale, società dell'informazione).

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

come alla precedente azione a).

B. RETE INTERCOMUNALE PER LE POLITICHE ATTIVE DEL LAVORO

Soggetti destinatari

Giovani in possesso di laurea conseguita da non più di due anni al momento della pubblicazione del bando di partecipazione.

Beneficiario finale

Soggetti attuatori ai sensi della legge 15/02.

Criteri specifici di selezione delle operazioni

1. compatibilità con le linee di intervento previste
2. struttura del progetto
3. Occupabilità. Risultati /impatti attesi diretti ed indiretti sui destinatari finali;
4. Coerenza con le priorità orizzontali del regolamento FSE pari opportunità, sviluppo locale, società dell'informazione).

Le domande dovranno essere finalizzate alla formazione dei destinatari che intendono acquisire specializzazioni nell'acquisizione di specifiche conoscenze sui servizi innovativi di rete; sui servizi logistici e la loro gestione; sulla riorganizzazione dei processi aziendali; sulla commercializzazione verso mercati esteri. La formazione dovrà essere effettuata presso Enti di formazione superiore abilitati ad erogare specifica attività didattica.

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

Come negli interventi a carattere formativo previsti il "sostegno alle imprese dell'area metropolitana di Bari" dell'azione a).

Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi dell'azione

Indicatori di realizzazione fisica FSE	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2008
Borse di studio	16	44
Destinatari	16	44

Indicatori di risultato (2000 – 2006)

Percentuale sul totale degli studenti che hanno ottenuto la borsa di studio, e che durante il Master hanno realizzato progetti sul campo inerenti i singoli interventi.

Tasso percentuale sul totale degli studenti che a seguito di ottenimento dell'attestato di partecipazione al Master, applicano quanto appreso con progetti mirati per i singoli interventi.

Variazione del numero dei progetti multiattore rispetto al totale dei progetti

Tasso di copertura della formazione superiore o universitaria nella popolazione tra 19 e 28 anni.

azione e) Promozione e sostegno di filiere formative in forte connessione con il mercato del lavoro

Tale azione dovrà essere rivolta completamente alle attività previste nei seguenti interventi:

A. SOSTEGNO ALLE IMPRESE DELL'AREA METROPOLITANA DI BARI.

A.SOSTEGNO ALLE IMPRESE DELL'AREA METROPOLITANA DI BARI.

Soggetti destinatari

Popolazione studentesca universitaria residente nell'area PIT.

Beneficiario finale

Soggetti attuatori ai sensi della legge 15/02.

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P.:

1. Compatibilità del progetto con le linee di intervento;
2. Connessione con le specificità territoriale rispetto ai corsi di studi proposti;
3. Qualità del contenuto della documentazione di fattibilità;
4. Relazioni con il territorio, partenariato;
5. Coerenza con le priorità orizzontali del regolamento FSE (pari opportunità, sviluppo locale, società dell'informazione).

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

come alla precedente azione a).

Azione f): Azioni di accompagnamento

Tale azione dovrà essere rivolta completamente alle attività previste nei seguenti interventi:

A. SOSTEGNO ALLE IMPRESE DELL'AREA METROPOLITANA DI BARI.

SOSTEGNO ALLE IMPRESE DELL'AREA METROPOLITANA DI BARI

Soggetti destinatari

Popolazione studentesca.

Beneficiario finale

Soggetti attuatori ai sensi della legge 15/02.

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P.:

1. Compatibilità del progetto con le linee di intervento;
2. Connessione con le specificità territoriale rispetto ai corsi di studi proposti;
3. Qualità del contenuto della documentazione di fattibilità;
4. Relazioni con il territorio, partenariato;
5. Coerenza con le priorità orizzontali del regolamento FSE (pari opportunità, sviluppo locale, società dell'informazione).

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

come alla precedente azione a).

Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi dell'azione

Come da CdP.

5.2 AZIONI ATTIVABILI ATTRAVERSO LA MISURA 3.11 “SVILUPPO E CONSOLIDAMENTO DELL’IMPRENDITORIALITÀ ED EMERSIONE DEL LAVORO NON REGOLARE”

Fondo di riferimento: **F.S.E.**

Asse prioritario P.O.R. e Codice U.E.: Asse III, Cod. 24

Obiettivi Strategici:

Sicurezza

Sviluppo locale

Copertura geografica:

Intero territorio **P.I.T.** n. 3

Amministrazioni responsabili:

Regione Puglia – Assessorato al lavoro ed alla formazione professionale

Procedure amministrative, tecniche e finanziarie per la realizzazione della misura:

Le procedure amministrative, tecniche e finanziarie sono quelle indicate dal CdP del POR Puglia 2000 / 2006

Descrizione delle connessioni ed integrazioni con altre misure

La misura 3.11 azione C) sarà raccordata attraverso il bando multimisura con le misure 3.13, 4.1, 4.20.

Azione a) Sostegno all’autoimprenditorialità ed alla creazione di impresa

Tale azione dovrà essere rivolta completamente alle attività previste nel seguente intervento:

SOSTEGNO ALL’INSERIMENTO LAVORATIVO DI PERSONE A RISCHIO

Soggetti destinatari

giovani ed adulti disoccupati, occupati nel sistema di formazione (art. 26 L.R. 54/78) , persone a rischio di esclusione sociale disoccupati di lunga durata, lavoratori iscritti alle liste di mobilità, LPU, LSU, donne che entrano nel mondo del lavoro.

Beneficiari finali

Soggetti attuatori ai sensi della legge 15/02.

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P.:

1) Accordi con i CTI nella fase di impostazione al fine di rendere coerente l'offerta formativa con il mercato del lavoro locale e nella fase di realizzazione delle attività formative, al fine di monitorare le attività stesse, verificarne i risultati anche in coerenza con i principi normativi della legge 30/2003 (Riforma Biagi).

a) Struttura del progetto

- coerenza della struttura
- qualità delle attività proposte, integrazione, grado di innovatività/sperimentalità anche mediante piattaforma e-learning prevista dal progetto Sintesi, elementi oggettivi di verifica;
- : risultati/impatti attesi diretti ed indiretti sui destinatari finali

b) Economicità;

c) Capacità di relazione con il territorio, attivazione del partenariato sociale

d) Trasferibilità dell'esperienza;

e) Coerenza con le priorità orizzontali del regolamento FSE (pari opportunità, sviluppo locale, società dell'informazione).

2) Struttura del progetto

a. coerenza della struttura progettuale in termini di azioni, dei contenuti e integrazione tra obiettivi progettuali e strumenti di intervento;

b. qualità delle attività proposte, integrazione, grado di innovatività / sperimentali, elementi oggettivi di verifica;

c. Valutazione dell'analisi di mercato su cui si intende operare;

3) valutazione della compagine societaria.

4) Corrispondenza ai parametri di costo;

5) Capacità di relazione con il territorio, attivazione di accordi con le parti sociali più rappresentative

6) Coerenza con le priorità orizzontali del regolamento FSE (pari opportunità, sviluppo locale, società dell'informazione).

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

I progetti da ammettere a Bando dovranno privilegiare:

1) l'auto – imprenditorialità dei soggetti interessati all'inserimento lavorativo;

2) le imprese già costituite che vogliano inserire nei processi produttivi forza lavoro a rischio;
 3) eventuali iniziative di formazione – lavoro da parte delle Pubbliche Amministrazione già avviate con risorse proprie ed in corso. Il progetto dovrà essere compatibile con l'obiettivo dell'intervento, tenendo conto di particolari situazioni di esclusione presenti nel territorio del PIT, con riguardo a categorie di lavoratori escluse dal mondo del lavoro per crisi aziendali; l'intervento dovrà orientare i destinatari a percorsi che presentino carattere di innovatività, anche in relazione ai processi di outsourcing presenti presso le Imprese e le P.A., sulla base di analisi del mercato ed in raccordo con le parti sociali interessate e le strutture pubbliche che attuano programmi di esternalizzazione.

Verrà assicurata una ulteriore premialità alle imprese che aderiranno a programmi che implementino:

l'aiuto alle classi svantaggiate (disabili, disoccupati, disagiati);

le pari opportunità (es. attraverso l'introduzione di politiche di orario secondo ottiche di genere, introduzione del telelavoro);

l'ambiente.

Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi

Indicatori di realizzazione fisica FSE	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2008
Progetti	5	16

Indicatori di risultato (2000 – 2006)

Variazione del numero di imprese create da destinatari del FSE (in particolare nei nuovi bacini di impiego) rispetto al totale dei destinatari del FSE

Tasso di sopravvivenza delle imprese create da destinatari del FSE a due anni dall'avvio

Quota di territorio interessato da progetti per l'emersione

Variazione del numero di progetti cofinanziati per l'emersione del lavoro irregolare

Azione b) Sostegno all'autoimpiego

Tale azione dovrà essere rivolta completamente alle attività previste nel seguente intervento:

SOSTEGNO ALL'INSERIMENTO LAVORATIVO DI PERSONE A RISCHIO.

Soggetti destinatari

giovani ed adulti disoccupati da almeno sei mesi, occupati nel sistema di formazione (art. 26 L.R. 54/78).

Beneficiari finali

Soggetti attuatori ai sensi della legge 15/02.

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P.:

1) Accordi con i CTI nella fase di impostazione al fine di rendere coerente l'offerta formativa con il mercato del lavoro locale e nella fase di realizzazione delle attività formative, al fine di monitorare le attività stesse, verificarne i risultati anche in coerenza con i principi normativi della legge 30/2003 (Riforma Biagi).

a) Struttura del progetto

- coerenza della struttura
- qualità delle attività proposte, integrazione, grado di innovatività/sperimentalità anche mediante piattaforma e-learning prevista dal progetto Sintesi, elementi oggettivi di verifica;
- : risultati/impatti attesi diretti ed indiretti sui destinatari finali

b) Economicità;

c) Capacità di relazione con il territorio, attivazione del partenariato sociale

d) Trasferibilità dell'esperienza;

e) Coerenza con le priorità orizzontali del regolamento FSE (pari opportunità, sviluppo locale, società dell'informazione).

2) Struttura del progetto

a.

coerenza della struttura progettuale in termini di azioni, dei contenuti e integrazione tra obiettivi progettuali e strumenti di intervento;

b. qualità delle attività proposte, integrazione, grado di innovatività / sperimentality, elementi oggettivi di verifica;

c. Valutazione dell'analisi di mercato su cui si intende operare;

3) valutazione della compagine societaria.

4) Corrispondenza ai parametri di costo;

- 6) Capacità di relazione con il territorio, attivazione di accordi con le parti sociali più rappresentative
- 7) Coerenza con le priorità orizzontali del regolamento FSE (pari opportunità, sviluppo locale, società dell'informazione).

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

I progetti da ammettere a Bando dovranno privilegiare:

- 1) l'auto – imprenditorialità dei soggetti interessati all'inserimento lavorativo;
 - 2) le imprese già costituite che vogliano inserire nei processi produttivi forza lavoro a rischio;
 - 3) eventuali iniziative di formazione – lavoro da parte delle Pubbliche Amministrazioni già avviate con risorse proprie ed in corso.
- Il progetto dovrà essere compatibile con l'obiettivo dell'intervento, tenendo conto di particolari situazioni di esclusione presenti nel territorio del PIT, con riguardo a categorie di lavoratori escluse dal mondo del lavoro per crisi aziendali; l'intervento dovrà orientare i destinatari a percorsi che presentino carattere di innovatività, anche in relazione ai processi di outsourcing presenti presso le Imprese e le P.A., sulla base di analisi del mercato ed in raccordo con le parti sociali interessate e le strutture pubbliche che attuano programmi di esternalizzazione.

Verrà assicurata una ulteriore premialità alle imprese che aderiranno a programmi che implementino:

l'aiuto alle classi svantaggiate (disabili, disoccupati, disagiati);

le pari opportunità;

l'ambiente.

Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi

Indicatori di realizzazione fisica FSE	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2008
Progetti	3	10

Indicatori di risultato (2000 – 2006)

Variazione del numero di imprese create da destinatari del FSE (in particolare nei nuovi bacini di impiego) rispetto al totale dei destinatari del FSE;

Tasso di sopravvivenza delle imprese create da destinatari del FSE a due anni dall'avvio

Quota di territorio interessato da progetti per l'emersione;

Variazione del numero di progetti cofinanziati per l'emersione del lavoro irregolare.

Azione c): Aiuti all'occupazione

Tale azione dovrà essere rivolta alle attività previste nei seguenti interventi:

SOSTEGNO ALLE IMPRESE DELL'AREA METROPOLITANA DI BARI.

SOSTEGNO ALL'INSERIMENTO LAVORATIVO DI PERSONE A RISCHIO.

Soggetti destinatari

Imprese di tutti i settori produttivi regionali, insediate od in via di insediamento nel territorio PIT anche attraverso strumenti di programmazione negoziata, e organizzazioni no profit operanti nel medesimo territorio che intendano occupare persone a rischio di esclusione sociale lì residenti

Beneficiari finali

Soggetti attuatori ai sensi della legge 15/02.

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P.:

1) Accordi con i CTI nella fase di impostazione al fine di rendere coerente l'offerta formativa con il mercato del lavoro locale e nella fase di realizzazione delle attività formative, al fine di monitorare le attività stesse, verificarne i risultati anche in coerenza con i principi normativi della legge 30/2003 (Riforma Biagi).

a) Struttura del progetto

- coerenza della struttura
- qualità delle attività proposte, integrazione, grado di innovatività/sperimentalità anche mediante piattaforma e-learning prevista dal progetto Sintesi, elementi oggettivi di verifica;
- : risultati/impatti attesi diretti ed indiretti sui destinatari finali

b) Economicità;

c) Capacità di relazione con il territorio, attivazione del partenariato sociale

d) Trasferibilità dell'esperienza;

e) Coerenza con le priorità orizzontali del regolamento FSE (pari opportunità, sviluppo locale, società dell'informazione).

2) Struttura del progetto

- a. coerenza della struttura progettuale in termini di azioni, dei contenuti e integrazione tra obiettivi progettuali e strumenti di intervento;
- b. qualità delle attività proposte, integrazione, grado di innovatività / sperimentali, elementi oggettivi di verifica;

c. Valutazione dell'analisi di mercato su cui si intende operare;

- 3) valutazione della compagine societaria.
- 4) Corrispondenza ai parametri di costo;
- 5) Capacità di relazione con il territorio, attivazione di accordi con le parti sociali più rappresentative;
- 6) Coerenza con le priorità orizzontali del regolamento FSE (pari opportunità, sviluppo locale, società dell'informazione).

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

I progetti da ammettere a Bando dovranno privilegiare:

- 1) l'auto – imprenditorialità dei soggetti interessati all'inserimento lavorativo;
- 2) le imprese già costituite che vogliano inserire nei processi produttivi forza lavoro a rischio;
- 3) eventuali iniziative di formazione – lavoro da parte delle Pubbliche Amministrazione già avviate con risorse proprie ed in corso. Il progetto dovrà essere compatibile con l'obiettivo dell'intervento, tenendo conto di particolari situazioni di esclusione presenti nel territorio del PIT, con riguardo a categorie di lavoratori escluse dal mondo del lavoro per crisi aziendali; l'intervento dovrà orientare i destinatari a percorsi che presentino carattere di innovatività, anche in relazione ai processi di outsourcing presenti presso le Imprese e le P.A., sulla base di analisi del mercato ed in raccordo con le parti sociali interessate e le strutture pubbliche che attuano programmi di esternalizzazione.

Verrà assicurata una ulteriore premialità alle imprese che aderiranno a programmi che implementino:

- l'aiuto alle classi svantaggiate (disabili, disoccupati, disagiati);
- le pari opportunità;
- l'ambiente.

Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi

Indicatori di realizzazione fisica FSE	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2008
Progetti	2	4
Destinatari	21	54

Indicatori di risultato (2000 – 2006)

Variazione del numero di imprese create da destinatari del FSE (in particolare nei nuovi bacini di impiego) rispetto al totale dei destinatari del FSE

Tasso di sopravvivenza delle imprese create da destinatari del FSE a due anni dall'avvio

Quota di territorio interessato da progetti per l'emersione

Variazione del numero di progetti cofinanziati per l'emersione del lavoro irregolare

Azione d): Emersione dei lavoratori non regolari

Tale azione dovrà essere rivolta alle attività previste nel seguente intervento:

SOSTEGNO ALL'INSERIMENTO LAVORATIVO DI PERSONE A RISCHIO.

Soggetti destinatari

PMI, organizzazioni no profit, imprese presenti sul territorio regionale e nei diversi settori produttivi;

Beneficiari finali

Soggetti attuatori ai sensi della legge 15/02.

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P.:

1) Accordi con i CTI nella fase di impostazione al fine di rendere coerente l'offerta formativa con il mercato del lavoro locale e nella fase di realizzazione delle attività formative, al fine di monitorare le attività stesse, verificarne i risultati anche in coerenza con i principi normativi della legge 30/2003 (Riforma Biagi).

a) Struttura del progetto

- coerenza della struttura
- qualità delle attività proposte, integrazione, grado di innovatività/sperimentalità anche mediante piattaforma e-learning prevista dal progetto Sintesi, elementi oggettivi di verifica;
- : risultati/impatti attesi diretti ed indiretti sui destinatari finali

b) Economicità;

c) Capacità di relazione con il territorio, attivazione del partenariato sociale

d) Trasferibilità dell'esperienza;

e) Coerenza con le priorità orizzontali del regolamento FSE (pari opportunità, sviluppo locale, società dell'informazione).

2) Struttura del progetto

- a. coerenza della struttura progettuale in termini di azioni, dei contenuti e integrazione tra obiettivi progettuali e strumenti di intervento;

- b. qualità delle attività proposte, integrazione, grado di innovatività / sperimentabilità, elementi oggettivi di verifica;
 - c. Valutazione dell'analisi di mercato su cui si intende operare;
- 3) valutazione della compagine societaria.
 - 4) Corrispondenza ai parametri di costo;
 - Capacità di relazione con il territorio, attivazione di accordi con le parti sociali più rappresentative
 - 5) Coerenza con le priorità orizzontali del regolamento FSE (pari opportunità, sviluppo locale, società dell'informazione).

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

I progetti da ammettere a Bando dovranno privilegiare:

- 1) l'auto – imprenditorialità dei soggetti interessati all'inserimento lavorativo;
- 2) le imprese già costituite che vogliano inserire nei processi produttivi forza lavoro a rischio;
- 3) eventuali iniziative di formazione – lavoro da parte delle Pubbliche Amministrazione già avviate con risorse proprie ed in corso. Il progetto dovrà essere compatibile con l'obiettivo dell'intervento, tenendo conto di particolari situazioni di esclusione presenti nel territorio del PIT, con riguardo a categorie di lavoratori escluse dal mondo del lavoro per crisi aziendali; l'intervento dovrà orientare i destinatari a percorsi che presentino carattere di innovatività, anche in relazione ai processi di outsourcing presenti presso le Imprese e le P.A., sulla base di analisi del mercato ed in raccordo con le parti sociali interessate e le strutture pubbliche che attuano programmi di esternalizzazione.

Verrà assicurata una ulteriore premialità alle imprese che aderiranno a programmi che implementino:

l'aiuto alle classi svantaggiate (disabili, disoccupati, disagiati);

le pari opportunità;

l'ambiente.

Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi

Indicatori di realizzazione fisica FSE	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2008
Progetti	2	4
Destinatari	21	54

Indicatori di risultato (2000 – 2006)

Variazione del numero di imprese create da destinatari del FSE (in particolare nei nuovi bacini di impiego) rispetto al totale dei destinatari del FSE

Tasso di sopravvivenza delle imprese create da destinatari del FSE a due anni dall'avvio

Quota di territorio interessato da progetti per l'emersione

Variazione del numero di progetti cofinanziati per l'emersione del lavoro irregolare

Azione e): Azioni di accompagnamento

Tale azione dovrà essere rivolta completamente alle attività previste nel seguente intervento:

SOSTEGNO ALL'INSERIMENTO LAVORATIVO DI PERSONE A RISCHIO**Soggetti destinatari**

Giovani ed adulti, PMI, imprese, organizzazioni no profit, associazioni datoriali e sindacali,

Beneficiari finali

Soggetti attuatori ai sensi della legge 15/02.

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P.:

1. Coerenza con gli obiettivi della misura e delle priorità regionali;
2. Obiettivi e contenuto del progetto;
3. Qualità della progetto;
4. Capacità di relazione con il territorio;
5. Economicità.

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

verrà assicurata una ulteriore premialità alle imprese che aderiranno a programmi che implementino:

l'aiuto alle classi svantaggiate (disabili, disoccupati, disagiati);

le pari opportunità;

l'ambiente.

5.3 AZIONI ATTIVABILI ATTRAVERSO LA MISURA 3.12 “MIGLIORAMENTO DELLE RISORSE UMANE NEL SETTORE DELLA RICERCA E SVILUPPO TECNOLOGICO (FSE)”

Fondo di riferimento: **F.S.E.**

Asse prioritario P.O.R. e Codice U.E.: Asse III, Cod. 24

Obiettivi Strategici:

Sistemi produttivi locali

Copertura geografica:

Intero territorio **P.I.T.** n. 3

Organismo designato per la gestione delle fasi di preparazione e pubblicazione dei bandi, istruttoria, valutazione e selezione, approvazione graduatoria e accreditamento fondi al

Soggetto responsabile attuazione del PIT:

Regione Puglia.

Procedure amministrative, tecniche e finanziarie per la realizzazione della misura

Le procedure amministrative, tecniche e finanziarie sono quelle indicate dal CdP del POR Puglia 2000 / 2006

Descrizione delle connessioni ed integrazioni con altre misure

Per quanto riguarda il PIT n. 3 tale misura va raccordata con le misure 3.7,6.4.

Azione a): Borse di studio

Tale azione dovrà essere rivolta completamente alle attività previste nei seguenti interventi:

A. SOSTEGNO ALLE IMPRESE DELL'AREA METROPOLITANA DI BARI;

Soggetti destinatari

Laureandi, laureati/diplomati (secondo i nuovi cicli universitari) residenti nel territorio PIT.

Beneficiario finale

Soggetti attuatori ai sensi della legge 15/02.

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P.:

1. Compatibilità del progetto con le linee di intervento;
2. Connessione con le specificità territoriale rispetto ai corsi di studi proposti;
3. Qualità del contenuto della documentazione di fattibilità;
4. Relazioni con il territorio, partenariato;
5. Coerenza con le priorità orizzontali del regolamento FSE (pari opportunità, sviluppo locale, società dell'informazione).

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

1. Coerenza e compatibilità con le priorità individuate dal PIT.
2. Priorità nei settori produttivi individuati dal PIT.
3. Valutazione del progetto di ricerca e/o di specializzazione;
4. Compatibilità del progetto di ricerca con le linee di intervento della misura;
5. Compatibilità con le priorità regionali;
6. Spendibilità del progetto in applicazioni aziendali;
7. Votazione finale titolo di studio presentato;
8. Curriculum del candidato.

Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi dell'azione

Indicatori di realizzazione fisica FSE	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2008
Destinatari	20	60

Indicatori di risultato (2000 – 2006)

Variazione del numero di progetti per tipologia di incentivi alle persone.

Azione b): Piano Regionale per la Ricerca Scientifica e Tecnologica e definizione delle linee di intervento

Tale azione dovrà essere rivolta completamente alle attività previste nei seguenti interventi:

A. SOSTEGNO ALLE IMPRESE DELL'AREA METROPOLITANA DI BARI;**Soggetti destinatari**

Soggetti individuati dal piano regionale per la ricerca scientifica e tecnologica.

Beneficiario finale

Soggetti attuatori ai sensi della legge 15/02.

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P.:

1. Compatibilità del progetto con le linee di intervento;
2. Connessione con le specificità territoriale rispetto ai corsi di studi proposti;
3. Qualità del contenuto della documentazione di fattibilità;
4. Relazioni con il territorio, partenariato;
5. Coerenza con le priorità orizzontali del regolamento FSE (pari opportunità, sviluppo locale, società dell'informazione).

Criteri indicati dal piano regionale per la ricerca scientifica e tecnologica.

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:**A. Azioni a sostegno dell'innovazione (voce A) come indicate nel paragrafo 4.4.2:**

- 1) l'utilizzo dell'innovazione tecnologica;
- 2) la creazione di profili tecnico-specialistici finalizzati sia alla gestione delle tecnologie innovative introdotte all'interno delle aziende, sia al rafforzamento delle nuove competenze connesse ai contenuti ed alle applicazioni innovative legate alla diffusione delle ICT;

3) la **formazione continua** di imprenditori e manager delle piccole e medie imprese dedicata all'introduzione e diffusione di innovazioni nei processi aziendali, al fine di migliorare la competitività delle imprese sui mercati internazionali (rafforzamento delle competenze sul fronte della domanda).

4) il miglioramento dei vari processi aziendali quali: produzione, organizzazione, controllo di gestione, gestione finanziaria, marketing e comunicazione, logistica, commercio a distanza, distribuzione, assistenza post-vendita, informazione e formazione;

5) la formazione continua per le classi svantaggiate e per le donne per facilitare l'accesso e permanenza degli stessi;

6) costruzione di reti di "sportelli rosa" per la formazione dei relativi addetti/funzionari sul territorio.

B. Azioni a sostegno dei servizi logistici (voce B) come indicate nel paragrafo 4.4.2:

a. **Formazione orientata a** esperto di sistemi di reti telematiche applicate al trasporto merci capaci di governare gli aspetti info-tecnologici connessi alla realizzazione di servizi a valore aggiunto;

b. esperto nel campo della gestione ed organizzazione di sistemi logistico-produttivi integrati in grado di dialogare con i network di grandi infrastrutture di trasporto (porti, interporti, aeroporti, scali ferroviari etc);

c. esperto nella gestione delle reti di cooperazione tra imprese appartenenti al settore dei trasporti, ambiente, agroalimentare al fine di governare in modo organico la internal supply chain e la external supply chain (logistica integrata) in funzione dell'integrazione e della globalizzazione dei mercati.

Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi dell'azione

Indicatori di realizzazione	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2008
Beneficiari	10	60

5.4 AZIONI ATTIVABILI ATTRAVERSO LA MISURA 3.13 “RICERCA E SVILUPPO TECNOLOGICO (FESR)”

Fondo di riferimento: **F.S.E.**

Asse prioritario P.O.R. e Codice U.E.: Asse III, Cod. 323,324

Obiettivi Strategici:

Sistemi produttivi locali

Copertura geografica:

Intero territorio **P.I.T.**

Organismo designato per la gestione delle fasi di preparazione e pubblicazione dei bandi, istruttoria, valutazione e selezione, approvazione graduatoria e accreditamento fondi al
Soggetto responsabile attuazione del PIT:

Regione Puglia.

Procedure amministrative, tecniche e finanziarie per la realizzazione della misura

Le procedure amministrative, tecniche e finanziarie di questa azione sono quelle previste dal CdP al POR Puglia 2000 / 2006.

Descrizione delle connessioni ed integrazioni con altre misure

Per quanto riguarda il PIT n. 3 tale misura va raccordata con le misure 3.12,6.2, e attraverso il bano multimisura con le misure 4.1, 4.20,3.11.

azione b) attuazione al Piano regionale della ricerca

Tale azione dovrà essere rivolta completamente alle attività previste nei seguenti interventi:

- A. SOSTEGNO ALLE IMPRESE DELL'AREA METROPOLITANA DI BARI;
- B. POLO TECNOLOGICO “LOGISTICA, TRASPORTI, MOBILITA' E SERVIZI INNOVATIVI DI RETE”

A. SOSTEGNO ALLE IMPRESE DELL'AREA METROPOLITANA DI BARI

Il plafond disponibile su tale azione di 2.300.000 € (su 3.300.000 disponibili) verrà suddiviso tra le seguenti azioni del “Piano di Attuazione della Strategia Regionale per la Ricerca Scientifica e lo Sviluppo Tecnologico”:

Azione 1.1: 10% (230.000€)

Azione 1.2 50% (1.150.000 €)

Azione 1.4 5% (115.000 €)

Azione 2.2 5% (115.000 €)

Azione 2.5 30% (690.000 €)

Modalità di gestione:

Bando Multimisura

Soggetti destinatari

Sistemi locali di sviluppo e soggetti collettivi della regione, PMI e loro consorzi, imprese artigiane e grandi imprese già insediate nella Regione, Sistema regionale della ricerca e dell'innovazione.

Beneficiario finale

Beneficiari individuati dal piano regionale per la ricerca scientifica e tecnologica.

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P.:

criteri indicati dal piano regionale per la ricerca scientifica e tecnologica.

- coerenza con le priorità settoriali e di intervento del PIT;
- qualità della proposta;
- fattibilità;
- qualità della partnership;
- sostenibilità organizzativa.

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

A. Azioni a sostegno dell'innovazione (voce A) come indicate alla pag. 142:

- 1) l'utilizzo dell'innovazione tecnologica;
- 2) la creazione di profili tecnico-specialistici finalizzati sia alla gestione delle tecnologie innovative introdotte all'interno delle aziende, sia al rafforzamento delle nuove competenze connesse ai contenuti ed alle applicazioni innovative legate alla diffusione delle ICT;
- 3) la formazione continua di imprenditori e manager delle piccole e medie imprese dedicata all'introduzione e diffusione di innovazioni nei processi aziendali, al fine di migliorare la competitività delle imprese sui mercati internazionali (rafforzamento delle competenze sul fronte della domanda).
- 4) il miglioramento dei vari processi aziendali quali: produzione, organizzazione, controllo di gestione, gestione finanziaria, marketing e comunicazione, logistica, commercio a distanza, distribuzione, assistenza post-vendita, informazione e formazione;
- 5) la formazione continua per le classi svantaggiate e per le donne per facilitare l'accesso e permanenza degli stessi;
- 6) costruzione di reti di "sportelli rosa" per la formazione dei relativi addetti/funzionari sul territorio.

B. Azioni a sostegno dei servizi logistici (voce B) come indicate alla pag. 145:

- a. esperto di sistemi di reti telematiche applicate al trasporto merci capaci di governare gli aspetti info-tecnologici connessi alla realizzazione di servizi a valore aggiunto;
- b. esperto nel campo della gestione ed organizzazione di sistemi logistico-produttivi integrati in grado di dialogare con i network di grandi infrastrutture di trasporto (porti, interporti, aeroporti, scali ferroviari etc);
- c. esperto nella gestione delle reti di cooperazione tra imprese appartenenti al settore dei trasporti, ambiente, agroalimentare al fine di governare in modo organico la internal supply chain e la external supply chain (logistica integrata) in funzione dell'integrazione e della globalizzazione dei mercati.

Inoltre verrà assicurata una premialità:

per l'introduzione delle tecnologie atte a ridurre la pericolosità del flusso dei rifiuti rivenienti dai cicli produttivi;

alle innovazioni nel processo produttivo con particolare riferimento al consumo ed alla tutela delle risorse idriche.

Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi

Azione 1.1

Indicatori di realizzazione FSE	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2008
Numero di progetti di ricerca selezionati	1	3

Indicatori di risultato (2000 – 2006)	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2008
Numero di progetti di ricerca realizzati	1	3

Indicatori di impatto (2000 – 2006)

- Numero di prodotti e processi che hanno subito un significativo miglioramento;
- Incremento del fatturato e dell'export dell'industria pugliese;
- Incremento delle spese di ricerca e sviluppo sul PIL pugliese;
- Numero di nuovi occupati direttamente o indirettamente collegati al trasferimento tecnologico.

Azione 1.2

Indicatori di realizzazione FSE	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2008
Numero di progetti di trasferimento tecnologico selezionati	2	33

Indicatori di risultato (2000 – 2006)	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2008
Numero di progetti di trasferimento tecnologico realizzati	1	30

Indicatori di impatto (2000 – 2006)

- 1) numero di prodotti e processi che hanno subito;
- 2) incremento del fatturato e dell'export dell'industria pugliese;
- 3) incremento delle spese R&S sul PIL pugliese;
- 4) numero di nuovi occupati direttamente e indirettamente collegati ai risultati del trasferimento tecnologico.

Azione 1.4

Indicatori di realizzazione FSE	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2008
Numero di audit tecnologici selezionati	1	5

Indicatori di risultato (2000 – 2006)	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2008
Numero di audit tecnologici realizzati	1	5

Indicatori di impatto (2000 – 2006)

Incremento delle spese di R&S sul PIL pugliese;

Numero di nuovi occupati direttamente o indirettamente collegati all'attività di audit tecnologico;

Numero di audit trasformati in progetti di trasferimento tecnologico o di ricerca industriale.

Azione 2.2

Indicatori di realizzazione FSE	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2008
Borse di studio per la frequenza di corsi post - laurea	1	5

Indicatori di risultato (2000 – 2006)	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2008
Numero di formati competenti nel campo della ricerca	1	5

Indicatori di impatto (2000 – 2006)

Incremento del personale di ricerca occupato nelle imprese, nelle istituzioni pubbliche e nelle università sul totale nazionale per genere;

Incremento del fatturato e dell'export dell'industria pugliese;

Incremento delle spese di R&S sul PIL pugliese.

Azione 2.5

Indicatori di realizzazione FSE	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2008
Completamento e miglioramento di strutture (CII – Tecnopolis)	0	1
Incentivi per progetti innovativi presentati da costituende società	0	2
Indicatori di risultato (2000 – 2006)	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2008
Numero di progetti spin – off realizzati	0	3

Indicatori di impatto (2000 – 2006)

Incremento del fatturato e dell'export dell'industria pugliese;

Incremento delle spese di R&S sul PIL pugliese.

B. POLO TECNOLOGICO “LOGISTICA, TRASPORTI, MOBILITA’ E SERVIZI INNOVATIVI DI RETE”

Azione 1.3 – Sostegno alla formazione di Poli Tecnologici.

A tale azione verrà assegnata una somma pari a 1.000.000 € per la creazione di un polo tecnologico specialistico nei settori logistica, trasporti, mobilità e servizi innovativi di rete.

Soggetti destinatari

Consorzi di imprese ovvero organizzazioni di imprenditori ed artigiani con la partecipazione, comunque minoritaria, di altre istituzioni quali: Camere di Commercio, Parchi Scientifico-Tecnologici, Università e altri Centri di ricerca.

Beneficiari finali

Sistema produttivo regionale

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P. e dal Piano regionale della Ricerca Scientifica e Tecnologica.

Criteria specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

- spese di personale
- spese di viaggio e trasferte
- acquisto di materiali di consumo;
- acquisto di nuovi strumenti ed attrezzature indispensabili alla realizzazione del progetto;
- acquisizione di brevetti e di diritti di licenza, realizzazione di prototipi;
- altri costi direttamente imputabili al progetto di sviluppo quali attività comunicazionali
- acquisizione di servizi (commesse di ricerca, servizi di consulenza, servizi legati all'uso di laboratori).

5.5 AZIONI ATTIVABILI ATTRAVERSO LA MISURA 3.14 “ PROMOZIONE DELLA PARTECIPAZIONE FEMMINILE AL MERCATO DEL LAVORO (FSE)”

Fondo di riferimento: **F.S.E.**

Asse prioritario P.O.R. e Codice U.E.: **Asse III, Cod. 25**

Obiettivi Strategici:

Formazione e politiche del lavoro

Sistemi produttivi locali

Sicurezza

Copertura geografica:

Intero territorio P.I.T. n. 3

Amministrazioni responsabili

Regione Puglia – Assessorato al lavoro ed alla formazione professionale

Descrizione delle connessioni ed integrazioni con altre misure

Per quanto riguarda il PIT n. 3 tale misura va raccordata con le misure 3.7,3.11.

azione a): promozione di una cultura di mainstreaming per gli addetti all’orientamento ed all’incontro domanda/offerta nei nuovi servizi pubblici per l’impiego.

Tale azione dovrà essere rivolta completamente alle attività previste nei seguenti interventi:

- A. RETE INTERCOMUNALE PER LE POLITICHE ATTIVE DEL LAVORO;
- B. SOSTEGNO ALL’INSERIMENTO LAVORATIVO DI PERSONE A RISCHIO.

A. RETE INTERCOMUNALE PER LE POLITICHE ATTIVE DEL LAVORO

Soggetti destinatari:

Addetti della rete per i servizi per l'impiego.

Beneficiari finali:

Soggetti attuatori ai sensi della legge 15/02.

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P.

1. Struttura del progetto
 - coerenza della struttura progettuale in termini di azioni, dei contenuti e integrazione tra obiettivi progettuali e strumenti di intervento;
 - qualità delle attività proposte, integrazione, elementi oggettivi di verifica;
 - risultati attesi sulle pari opportunità di genere;
2. Corrispondenza ai parametri di costo;
3. Capacità di relazione con il territorio, attivazione di accordi con le parti sociali
4. Coerenza con le priorità orizzontali del regolamento FSE (pari opportunità, sviluppo locale, società dell'informazione).

Criteri specifici per l'assegnazione delle premialità:

progetti formativi per la creazione di una rete di servizi specializzati per la consulenza, per le problematiche di conciliazione i lavoro e per la creazione/accompagnamento allo sviluppo di attività socio - economiche

Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi

Indicatori di realizzazione fisica FSE	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2008
Progetti	2	4
Destinatari	28	71

Indicatori di risultato (2000 – 2006)

Tasso lordo di inserimento lavorativo femminile per tipologia di contratto e condizione nella professione: 20%;

B. SOSTEGNO ALL'INSERIMENTO LAVORATIVO DI PERSONE A RISCHIO

soggetti destinatari:

Addetti della rete per i servizi per l'impiego.

beneficiari finali:

Soggetti attuatori ai sensi della legge 15/02.

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P.

1. Struttura del progetto
 - coerenza della struttura progettuale in termini di azioni, dei contenuti e integrazione tra obiettivi progettuali e strumenti di intervento;
 - qualità delle attività proposte, integrazione, elementi oggettivi di verifica;
 - risultati attesi sulle pari opportunità di genere;
2. Corrispondenza ai parametri di costo;
3. Capacità di relazione con il territorio, attivazione di accordi con le parti sociali;
4. Coerenza con le priorità orizzontali del regolamento FSE (pari opportunità, sviluppo locale, società dell'informazione).

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

I progetti da selezionare:

- dovranno essere compatibili con le linee di intervento previste nel PIT;
- dovranno avere carattere innovativo, in relazione alla qualità delle proposte, anche in relazione all'uso di tecnologie per il collegamento con le reti esterne di utenza del mercato del lavoro;
- dovranno avere specifico riguardo alle funzioni di contatto con l'utenza;
- dovranno prevedere modalità di valutazione in itinere e dei risultati finali che saranno monitorati attraverso un raccordo istituzionale con l'Ufficio Unico Comune.

Azione b): Percorsi integrati di formazione, accompagnamento e consulenza per la creazione di nuova imprenditorialità in forma singola e/o associata.

Tale azione dovrà essere rivolta completamente alle attività previste nei seguenti interventi:

- A. SOSTEGNO ALLE IMPRESE DELL'AREA METROPOLITANA DI BARI;
- B. SOSTEGNO ALL'INSERIMENTO LAVORATIVO DI PERSONE A RISCHIO

A. SOSTEGNO ALLE IMPRESE DELL'AREA METROPOLITANA DI BARI**Soggetti destinatari**

Donne disoccupate e non occupate residenti nell'area del Pit n.3.

Beneficiario finale

Soggetti attuatori ai sensi della legge 15/02.

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P.:

1. Coerenza e compatibilità con le priorità individuate dal PIT
2. Struttura del progetto:
3. coerenza della struttura progettuale in termini di azioni, dei contenuti e integrazione tra obiettivi progettuali e strumenti di intervento;
4. qualità delle attività proposte, integrazione, grado di innovatività / sperimentaltà, elementi oggettivi di verifica;
5. risultati attesi diretti sugli occupati e nelle imprese
6. Corrispondenza ai parametri di costo;
7. Capacità di relazione con il territorio, attivazione di accordi con le parti sociali
8. Coerenza con le priorità orizzontali del regolamento FSE (pari opportunità, sviluppo locale, società dell'informazione).

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:**A. Azioni a sostegno di servizi che siano finalizzate al:**

- 1) *miglioramento delle condizioni di vita;*
- 2) *miglioramento della condizione delle donne sul lavoro e la redistribuzione del lavoro di cura.*

B. Azioni a sostegno dell'innovazione (voce A) come indicate nel paragrafo 4.2.2:

- 1) l'utilizzo dell'innovazione tecnologica;
- 2) la creazione di profili tecnico-specialistici finalizzati sia alla gestione delle tecnologie innovative introdotte all'interno delle aziende, sia al rafforzamento delle nuove competenze connesse ai contenuti ed alle applicazioni innovative legate alla diffusione delle ICT;

- 3) la formazione continua di imprenditori e manager delle piccole e medie imprese dedicata all'introduzione e diffusione di innovazioni nei processi aziendali, al fine di migliorare la competitività delle imprese sui mercati internazionali (rafforzamento delle competenze sul fronte della domanda).
- 4) il miglioramento dei vari processi aziendali quali: produzione, organizzazione, controllo di gestione, gestione finanziaria, marketing e comunicazione, logistica, commercio a distanza, distribuzione, assistenza post-vendita, informazione e formazione;
- 5) la formazione continua per le classi svantaggiate e per le donne per facilitare l'accesso e permanenza degli stessi;
- 6) costruzione di reti di "sportelli rosa" per la formazione dei relativi addetti/funzionari sul territorio.

C Azioni a sostegno dei servizi logistici (voce B) come indicate nel paragrafo 4.2.2:

1. esperto di sistemi di reti telematiche applicate al trasporto merci capaci di governare gli aspetti info-tecnologici connessi alla realizzazione di servizi a valore aggiunto;
2. esperto nel campo della gestione ed organizzazione di sistemi logistico-produttivi integrati in grado di dialogare con i network di grandi infrastrutture di trasporto (porti, interporti, aeroporti, scali ferroviari etc);
3. esperto nella gestione delle reti di cooperazione tra imprese appartenenti al settore dei trasporti, ambiente, agroalimentare al fine di governare in modo organico la internal supply chain e la external supply chain (logistica integrata) in funzione dell'integrazione e della globalizzazione dei mercati.

Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi

Indicatori di realizzazione fisica FSE	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2008
Progetti	2	6
Destinatari	40	99

Indicatori di risultato (2000 – 2006)

Tasso lordo di inserimento lavorativo femminile per tipologia di contratto e condizione nella professione: 20%;

B. SOSTEGNO ALL'INSERIMENTO LAVORATIVO DI PERSONE A RISCHIO**soggetti destinatari:**

donne disoccupate e non occupate residenti nell'area del PIT n.3.

beneficiari finali:

Soggetti attuatori ai sensi della legge 15/02.

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P.:

- 1) Coerenza e compatibilità con le priorità individuate dal PIT
- 2) Struttura del progetto:
- 3) coerenza della struttura progettuale in termini di azioni, dei contenuti e integrazione tra obiettivi progettuali e strumenti di intervento;
- 4) qualità delle attività proposte, integrazione, grado di innovatività / sperimentalità, elementi oggettivi di verifica;
- 5) risultati attesi diretti sugli occupati e nelle imprese
- 6) Corrispondenza ai parametri di costo;
- 7) Capacità di relazione con il territorio, attivazione di accordi con le parti sociali
- 8) Coerenza con le priorità orizzontali del regolamento FSE (pari opportunità, sviluppo locale, società dell'informazione).

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

I progetti dovranno:

- essere coerenti con le linee di intervento previste nel programma PIT;
- essere sostenuti da una specifica indagine sugli sbocchi di mercato per la creazione di nuove imprese che terrà conto degli apporti offerti dal partenariato imprenditoriale che dovrà essere attivato;
- presentare elementi qualitativi in grado di assicurare innovatività riferita sia ai contenuti delle attività imprenditoriali che ai processi aziendali;
- presentare modelli di valutazione degli effetti. L'attività dovrà essere riferita all'operatività del Centro-Servizi.

Azione c): Rafforzamento e qualificazione dell'offerta di servizi attraverso la formazione di nuove figure professionali "quali figure di sostituzione" per favorire le donne lavoratrici

SOSTEGNO ALL'INSERIMENTO LAVORATIVO DI PERSONE A RISCHIO

Soggetti destinatari:

donne disoccupate e non occupate, immigrate con regolare permesso di soggiorno;

Beneficiari finali:

Soggetti attuatori ai sensi della legge 15/02.

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P.:

1. Struttura del progetto

- coerenza della struttura progettuale in termini di azioni, dei contenuti e integrazione tra obiettivi progettuali e strumenti di intervento;
- qualità delle attività proposte, integrazione, elementi oggettivi di verifica;
- risultati attesi diretti sugli occupati e nelle imprese

2. Corrispondenza ai parametri di costo;

3. Capacità di relazione con il territorio, attivazione di accordi con le parti sociali

4. Coerenza con le priorità orizzontali del regolamento FSE (pari opportunità, sviluppo locale, società dell'informazione);

5 Accordi con i CTI nella fase di impostazione al fine di rendere coerente l'offerta formativa con il mercato del lavoro locale e nella fase di realizzazione delle attività formative, al fine di monitorare le attività stesse, verificarne i risultati anche in coerenza con i principi normativi della legge 30/2003 (Riforma Biagi).

C. Struttura del progetto

- coerenza della struttura
 - qualità delle attività proposte, integrazione, grado di innovatività/sperimentalità anche mediante piattaforma e-learning prevista dal progetto "Sintesi", elementi oggettivi di verifica;
 - risultati/impatti attesi diretti ed indiretti sui destinatari finali
- b Economicità;
- c Capacità di relazione con il territorio, attivazione del partenariato sociale
- d Trasferibilità dell'esperienza;

e Coerenza con le priorità orizzontali del regolamento FSE (pari opportunità, sviluppo locale, società dell'informazione).

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

I progetti da ammettere a Bando dovranno privilegiare:

- 1) l'auto – imprenditorialità dei soggetti interessati all'inserimento lavorativo;
- 2) le imprese già costituite che vogliono inserire nei processi produttivi forza lavoro a rischio;
- 3) eventuali iniziative di formazione – lavoro da parte delle Pubbliche Amministrazione già avviate con risorse proprie ed in corso.

Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi

Indicatori di realizzazione fisica FSE	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2008
Progetti	3	6
Destinatari	50	200

Indicatori di risultato (2000 – 2006)

Tasso lordo di inserimento lavorativo femminile per tipologia di contratto e condizione nella professione: 20%;

Azione d): Percorsi integrati ed individualizzati per il recupero e la transizione al lavoro delle donne e dei soggetti in disagio sociale

SOSTEGNO ALL'INSERIMENTO LAVORATIVO DI PERSONE A RISCHIO

Soggetti destinatari:

persone occupate, disoccupate e non occupate, immigrate con regolare permesso di soggiorno;

Beneficiari finali:

Soggetti attuatori ai sensi della legge 15/02.

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P.:

1. Struttura del progetto
 - coerenza della struttura progettuale in termini di azioni, dei contenuti e integrazione tra obiettivi progettuali e strumenti di intervento;
 - qualità delle attività proposte, integrazione, grado di innovatività / sperimentaltà, elementi oggettivi di verifica;
 - risultati attesi diretti sugli occupati e nelle imprese
 2. Corrispondenza ai parametri di costo;
 3. Capacità di relazione con il territorio, attivazione di accordi con le parti sociali
 4. Coerenza con le priorità orizzontali del regolamento FSE (pari opportunità, sviluppo locale, società dell'informazione).
 5. Accordi con i CTI nella fase di impostazione al fine di rendere coerente l'offerta formativa con il mercato del lavoro locale e nella fase di realizzazione delle attività formative, al fine di monitorare le attività stesse, verificarne i risultati anche in coerenza con i principi normativi della legge 30/2003 (Riforma Biagi).
- a. Struttura del progetto
 - 1) coerenza della struttura
 - 2) qualità delle attività proposte, integrazione, grado di innovatività/sperimentaltà anche mediante piattaforma e-learning prevista dal progetto "Sintesi", elementi oggettivi di verifica;
 - 3) risultati/impatti attesi diretti ed indiretti sui destinatari finali
 - b. Economicità;
 - c. capacità di relazione con il territorio, attivazione del partenariato sociale
 - d. trasferibilità dell'esperienza;
 - e. coerenza con le priorità orizzontali del regolamento FSE (pari opportunità, sviluppo locale, società dell'informazione).

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

I progetti da ammettere a Bando dovranno privilegiare:

- 1) l'auto – imprenditorialità dei soggetti interessati all'inserimento lavorativo;
- 2) le imprese già costituite che vogliano inserire nei processi produttivi forza lavoro a rischio;
- 3) eventuali iniziative di formazione – lavoro da parte delle Pubbliche Amministrazioni già avviate con risorse proprie ed in corso.

Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi

Indicatori di realizzazione fisica FSE	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2008
Progetti	10	20
Destinatari	100	200

Indicatori di risultato (2000 – 2006)

Tasso lordo di inserimento lavorativo femminile per tipologia di contratto e condizione nella professione: 20%;

Azione e): Azioni di accompagnamento**SOSTEGNO ALL'INSERIMENTO LAVORATIVO DI PERSONE A RISCHIO****Soggetti destinatari**

donne dell'area PIT n.3.

Beneficiari finali:

Soggetti attuatori ai sensi della legge 15/02.

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P.:

1. Coerenza con gli obiettivi della misura e delle priorità regionali;
2. Obiettivi e contenuto del progetto;
3. Qualità della progetto;
4. Capacità di relazione con il territorio;
5. Economicità.

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

I progetti da ammettere a Bando dovranno privilegiare:

- 1) *la realizzazione di analisi dello stato dell'arte dell'attuazione delle politiche di pari opportunità (progetti attuati, servizi di supporto attivi, etc.);*
- 2) *la sperimentazione di progetti pilota per i tempi di lavoro secondo un'ottica di genere, servizi di sostituzione per le donne che lavorano, creazione di una rete di servizi specializzati per la consulenza e le problematiche di conciliazione nel lavoro e alla creazione e accompagnamento allo sviluppo di attività socio – economiche.*

5.6 AZIONI ATTIVABILI ATTRAVERSO LA MISURA 4.1 “AIUTI AL SISTEMA INDUSTRIALE (PMI E ARTIGIANATO) (FESR)”

Fondo di riferimento: F.E.S.R.

Asse prioritario P.O.R. e Codice U.E.: Asse IV, Cod. 161,162,163

Obiettivi Strategici:

Sistemi produttivi locali

Sicurezza

Copertura geografica:

Intero territorio P.I.T. n. 3

Procedure amministrative, tecniche e finanziarie per la realizzazione della misura

Le procedure amministrative, tecniche e finanziarie di questa azione sono quelle previste dal CdP al POR Puglia 2000 / 2006.

Descrizione delle connessioni ed integrazioni con altre misure

Per quanto riguarda il PIT n. 3 tale misura va raccordata con la misura 4.2.e attraverso il Bando multimisura con le misure 3.13, 4.20, 3.11.

Azione a): sistema della globalizzazione

Tale azione dovrà essere rivolta completamente alle attività previste nel seguente intervento:

C.SOSTEGNO ALLE IMPRESE DELL'AREA METROPOLITANA DI BARI;

Modalità di gestione:

Bando Multimisura

Soggetti destinatari

PMI appartenenti alle sezioni C, D, E ed F delle attività economiche ISTAT e dei servizi di cui all'allegato 2 della circolare n° 234363 del 20/11/97, definite ai sensi del D.M. 18/09/97 e

27/10/97 e D.M. 08/05/2000, nonché le imprese artigiane definite ai sensi della Legge n. 443/1985.

Beneficiario finale

Regione Puglia

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P.:

- 1) qualità della proposta;
- 2) fattibilità;
- 3) qualità della partnership;
- 4) sostenibilità organizzativa.
- 5) Servizi volti al miglioramento delle prestazioni ambientali e della sicurezza degli ambienti di lavoro;
- 6) Azioni di sostegno a favore di filiere settoriali e territoriali "aperte";
- 7) Validità tecnico-economica dei programmi di attività e loro compatibilità con la storia dell'impresa e con il suo know-how;
- 8) Attendibilità dei risultati attesi con riferimento alla reale struttura complessiva dell'azienda richiedente;
- 9) Congruità degli aspetti economici e finanziari.

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:**Verranno finanziati i destinatari che:**

1. Si aggregeranno nella presentazione delle domande al fine di gestire in comune servizi orientati alle quattro esigenze principali precedentemente elencate;
2. Svilupperanno sinergie progettuali o accordi di partnership con il Centro servizi dell'area metropolitana .

Inoltre verranno garantite ulteriori premialità per le attività aventi carattere formativo descritte nell'intervento suddetto e precisamente:

A. Azioni a sostegno dell'innovazione (voce A) come indicate nel paragrafo 4.4.2:

- 1) lo sviluppo e/o l'acquisizione di tecnologie, licenze e brevetti per l'aumento della flessibilità del processo produttivo e lo sviluppo dei prodotti

incentivi per l'organizzazione e l'adozione di tecnologie dirette a ridurre la produzione di materiali di risulta dei processi produttivi nei settori manifatturieri e agricoli.

- 2) i progetti di penetrazione commerciale all'estero;
- 3) sicurezza interna attraverso la messa a norma delle infrastrutture e impianti;
- 4) sicurezza esterna attraverso dispositivi a protezione degli operatori del territorio.

B. Azioni a sostegno dei servizi logistici (voce B) come indicate nel paragrafo 4.4.2:

- 1) l'incentivazione alla creazione di consorzi di servizi logistici territoriali, cui affidare il governo strategico dei distretti allo scopo di fornire assistenza tecnica, finanziaria, e commerciale;
- 2) l'incentivazione di market-place cui affidare l'ottimizzazione della domanda ed offerta di trasporto, nonché l'organizzazione delle attività connesse al governo dei molteplici interscambi informativi tra i diversi protagonisti/attori del processo (produttori, rivenditori, trasportatori, transit point);
- 3) l'acquisizione di servizi miranti al miglioramento della qualità del servizio offerto e alla diminuzione dell'impatto ambientale, al conseguimento di brevetti e licenze e alla diffusione di tecnologie;
- 4) l'incentivazione delle azioni a sostegno della creazione e del consolidamento dei marchi collettivi finalizzati alla cooperazione tra imprese nell'ottica della filiera e del distretto produttivo;
- 5) l'incentivazione dei progetti per la penetrazione dei mercati esteri, il marketing internazionale, la certificazione ambientale e di qualità delle aziende, dei prodotti e dei sistemi di verifica e controllo.

Verrà assicurata inoltre per entrambe le azioni (voce A e B) una ulteriore premialità:

- 1) con riguardo agli impatti occupazionali ed alla loro previsione di durata;
- 2) tenendo conto degli organici aziendali in essere e della capacità di riconversione professionale degli stessi;
- 3) per le imprese sensibili all'inserimento sul lavoro dei disabili e quindi con strutture accessibili o con programmi di accessibilità alle strutture per tali categorie svantaggiate;
- 4) per l'incentivazione dei servizi integrati quali – ambiente – sicurezza;
- 5) per l'adesione a sistemi di gestione ambientale normati ISO 14000, EMAS 2;
- 6) per le imprese sensibili all'inserimento sul lavoro dei soggetti svantaggiati (disabili, disoccupati e disagiati);

- 7) per le imprese sensibili all'accesso delle donne al mercato del lavoro e la permanenza al lavoro, anche nelle aree di insediamento produttivo dell'area metropolitana (imprese quindi che abbiano o intendano adottare politiche orientate alle pari opportunità).

Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi dell'azione

Indicatori di realizzazione fisica FSE	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2008
-Beneficiari	12	80

Indicatori di risultato (2000 – 2006)

Indicatori	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2008
1) Numero di PMI divenute esportatrici	6	24
2) Numero di PMI che esportano verso nuovi mercati	4	16
3) Numero di donne titolari di progetti nel settore privato	3	12
4) Investimenti privati indotti nelle aziende sovvenzionate	10	40
5) Quota di interventi agevolativi misti sul totale degli interventi agevolativi	2%	10%
6) Numero di imprese che effettuano investimenti diretti a ridurre l'impatto ambientale	12	48
7) Numero di imprese create beneficiarie di aiuti nel territorio di riferimento	3	12
8) Numero di imprese che ottengono la certificazione di qualità, di qualità dei prodotti e dei sistemi di verifica e controllo	6	24
9) Aumento della spesa in	2%	10%

R&S/numero di imprese che introducono innovazioni di prodotto e/o di processo		
---	--	--

Azione b): sistema dell'innovazione

Tale azione dovrà essere rivolta completamente alle attività previste nel seguente intervento:

A. SOSTEGNO ALLE IMPRESE DELL'AREA METROPOLITANA DI BARI;**Soggetti destinatari**

PMI appartenenti alle sezioni C, D, E ed F delle attività economiche ISTAT e dei servizi di cui all'allegato 2 della circolare n° 234363 del 20/11/97, definite ai sensi del D.M. 18/09/97 e 27/10/97 e D.M. 08/05/2000.

Beneficiario finale

Regione Puglia

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P.:

- 1) qualità della proposta;
- 2) fattibilità;
- 3) qualità della partnership;
- 4) sostenibilità organizzativa.
- 5) Servizi volti al miglioramento delle prestazioni ambientali e della sicurezza degli ambienti di lavoro;
- 6) Azioni di sostegno a favore di filiere settoriali e territoriali "aperte";
- 7) Validità tecnico-economica dei programmi di attività e loro compatibilità con la storia dell'impresa e con il suo know-how;
- 8) Attendibilità dei risultati attesi con riferimento alla reale struttura complessiva dell'azienda richiedente;
- 9) Congruità degli aspetti economici e finanziari.

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:**Verranno finanziati i destinatari che:**

1. Si aggregeranno nella presentazione delle domande al fine di gestire in comune servizi orientati alle quattro esigenze principali precedentemente elencate;

Inoltre verranno garantite ulteriori premialità per le attività aventi carattere formativo descritte nell'intervento suddetto e precisamente:

A. Azioni a sostegno dell'innovazione (voce A) come indicate nel paragrafo 4.4.2:

- 1) lo sviluppo e/o l'acquisizione di tecnologie, licenze e brevetti per l'aumento della flessibilità del processo produttivo e lo sviluppo dei prodotti
incentivi per l'organizzazione e l'adozione di tecnologie dirette a ridurre la produzione di materiali di risulta dei processi produttivi nei settori manifatturieri e agricoli.
- 2) i progetti di penetrazione commerciale all'estero;
- 3) sicurezza interna attraverso la messa a norma delle infrastrutture e impianti;
- 4) sicurezza esterna attraverso dispositivi a protezione degli operatori del territorio.

B. Azioni a sostegno dei servizi logistici (voce B) come indicate nel paragrafo 4.4.2:

- 1) l'incentivazione alla creazione di consorzi di servizi logistici territoriali, cui affidare il governo strategico dei distretti allo scopo di fornire assistenza tecnica, finanziaria, e commerciale;
- 2) l'incentivazione di market-place cui affidare l'ottimizzazione della domanda ed offerta di trasporto, nonché l'organizzazione delle attività connesse al governo dei molteplici interscambi informativi tra i diversi protagonisti/attori del processo (produttori, rivenditori, trasportatori, transit point);
- 3) l'acquisizione di servizi miranti al miglioramento della qualità del servizio offerto e alla diminuzione dell'impatto ambientale, al conseguimento di brevetti e licenze e alla diffusione di tecnologie;
- 4) l'incentivazione delle azioni a sostegno della creazione e del consolidamento dei marchi collettivi finalizzati alla cooperazione tra imprese nell'ottica della filiera e del distretto produttivo;

- 5) l'incentivazione dei progetti per la penetrazione dei mercati esteri, il marketing internazionale, la certificazione ambientale e di qualità delle aziende, dei prodotti e dei sistemi di verifica e controllo.

Verrà assicurata inoltre per entrambe le azioni (voce A e B) una ulteriore premialità:

- 1) a progetti di ricerca finalizzati allo sviluppo di tecnologie ambientali (ivi compreso il know – how ambientale nuovi materiali e nuovi metodi di lavoro) in particolare:
- 2) tecnologie per la gestione dell'inquinamento;
- 3) tecnologie per la messa a punto di processi di produzione più puliti;
- 4) tecnologie per la creazione o l'innovazione di prodotto (o linee di prodotto più puliti);
- 5) per le imprese sensibili all'inserimento sul lavoro dei disabili e quindi con strutture accessibili o con programmi di accessibilità alle strutture per tali categorie svantaggiate;
- 6) per le imprese sensibili all'inserimento sul lavoro dei soggetti svantaggiati (disabili, disoccupati e disagiati);
- 7) per le imprese sensibili all'accesso delle donne al mercato del lavoro e la permanenza al lavoro, anche nelle aree di insediamento produttivo dell'area metropolitana (imprese quindi che abbiano o intendano adottare politiche orientate alle pari opportunità).

Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi

Indicatori di realizzazione fisica FSE	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2008
- Beneficiari	12	40

Indicatori di risultato (2000 – 2006)

Indicatori	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2008
1) Numero di PMI divenute esportatrici	4	12
2) Numero di PMI che esportano verso nuovi mercati	2	8
3) Numero di donne titolari di progetti nel settore privato	2	6
4) Investimenti privati indotti nelle aziende sovvenzionate	3	10
5) Quota di interventi agevolativi misti sul totale degli interventi agevolativi	3%	10%

6) Numero di imprese che effettuano investimenti diretti a ridurre l'impatto ambientale	10	32
7) Numero di imprese create beneficiarie di aiuti nel territorio di riferimento	2	6
8) Numero di imprese che ottengono la certificazione di qualità, di qualità dei prodotti e dei sistemi di verifica e controllo	3	12
9) Aumento della spesa in R&S/numero di imprese che introducono innovazioni di prodotto e/o di processo	3%	10%

Azione c): sistema di ampliamento della base produttiva

Tale azione dovrà essere rivolta completamente alle attività previste nel seguente intervento:

A. SOSTEGNO ALLE IMPRESE DELL'AREA METROPOLITANA DI BARI.**Modalità di gestione:****Bando Multimisura****Soggetti destinatari**

PMI appartenenti alle sezioni C, D, E ed F delle attività economiche ISTAT e dei servizi di cui all'allegato 2 della circolare n° 234363 del 20/11/97, definite ai sensi del D.M. 18/09/97 e 27/10/97 e D.M. 08/05/2000, nonché le imprese artigiane definite ai sensi della Legge n. 443/1985.

Beneficiario finale

Regione Puglia

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P.:

- 1) Per gli interventi finalizzati al sostegno dell'imprenditoria femminile di cui alla Legge 215/92 - tenuto conto delle indicazioni contenute nella VISPO (Valutazione Impatto Strategico Pari Opportunità) - la selezione delle iniziative viene realizzata secondo le modalità prescritte dalla normativa nazionale di riferimento. Per la L. 215/92, la Regione Puglia, che ha disposto un'integrazione delle risorse statali, le domande ritenute ammissibili sono selezionate secondo i seguenti criteri:
 - Grado di partecipazione femminile;
 - Rapporto occupazione/investimento;
 - Adesione a sistemi riconosciuti di certificazione qualità;
 - Nuovi investimenti rispetto ad investimenti già realizzati;
 - Valutazione economico-finanziaria dell'impresa.
- 2) per gli interventi finalizzati al sostegno di iniziative di cui alla legge 949/52, la selezione viene realizzata secondo le modalità prescritte dalla normativa nazionale di riferimento. Per quanto attiene alla L. 949/52 i progetti ammissibili alle relative agevolazioni (Contributi in c/interessi ed in c/capitale) sono acquisiti mediante procedura valutativa a sportello, in relazione ai requisiti di validità tecnico-economica dell'investimento e nel rispetto dell'ordine cronologico di presentazione delle domande ritenute ammissibili, fino ad esaurimento dei fondi a disposizione.
- 3) Per gli interventi finalizzati al sostegno di iniziative di cui alla legge 1329/65, la selezione viene realizzata secondo le modalità prescritte dalla normativa di riferimento. Per quanto concerne la L. 1329/65, i criteri di selezione per la concessione delle agevolazioni da corrispondere ai destinatari finali (contributi in c/interessi ed in c/capitale), per acquisto o leasing di macchine utensili e di produzione nuova, il cui utilizzo sia correlato all'attività svolta dall'impresa acquirente, sono:
 - La riqualificazione dell'esistente, piuttosto che la creazione di nuove strutture;
 - La tutela dell'ambiente, in una prospettiva di sviluppo sostenibile.

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

Verranno finanziati i destinatari che:

- 1 Si aggregheranno nella presentazione delle domande al fine di gestire in comune servizi orientati alle quattro esigenze principali precedentemente elencate;

Inoltre verranno garantite ulteriori premialità per le attività aventi carattere formativo descritte nell'intervento suddetto e precisamente:

A. Azioni a sostegno dell'innovazione (voce A) come indicate nel paragrafo 4.4.2:

- 1) lo sviluppo e/o l'acquisizione di tecnologie, licenze e brevetti per l'aumento della flessibilità del processo produttivo e lo sviluppo dei prodotti
incentivi per l'organizzazione e l'adozione di tecnologie dirette a ridurre la produzione di materiali di risulta dei processi produttivi nei settori manifatturieri e agricoli;
- 2) i progetti di penetrazione commerciale all'estero;
- 3) sicurezza interna attraverso la messa a norma delle infrastrutture e impianti;
- 4) sicurezza esterna attraverso dispositivi a protezione degli operatori del territorio

B. Azioni a sostegno dei servizi logistici (voce B) come indicate nel paragrafo 4.4.2:

- 1) l'incentivazione alla creazione di consorzi di servizi logistici territoriali, cui affidare il governo strategico dei distretti allo scopo di fornire assistenza tecnica, finanziaria, e commerciale;
- 2) l'incentivazione di market-place cui affidare l'ottimizzazione della domanda ed offerta di trasporto, nonché l'organizzazione delle attività connesse al governo dei molteplici interscambi informativi tra i diversi protagonisti/attori del processo (produttori, rivenditori, trasportatori, transit point);
- 3) l'acquisizione di servizi miranti al miglioramento della qualità del servizio offerto e alla diminuzione dell'impatto ambientale, al conseguimento di brevetti e licenze e alla diffusione di tecnologie;
- 4) l'incentivazione delle azioni a sostegno della creazione e del consolidamento dei marchi collettivi finalizzati alla cooperazione tra imprese nell'ottica della filiera e del distretto produttivo;
- 5) l'incentivazione dei progetti per la penetrazione dei mercati esteri, il marketing internazionale, la certificazione ambientale e di qualità delle aziende, dei prodotti e dei sistemi di verifica e controllo.

Verrà assicurata inoltre per entrambe le azioni (voce A e B) una ulteriore premialità:

- 1) per le imprese sensibili all'inserimento sul lavoro dei disabili e quindi con strutture accessibili o con programmi di accessibilità alle strutture per tali categorie svantaggiate;
- 2) per le imprese sensibili all'inserimento sul lavoro dei soggetti svantaggiati (disabili, disoccupati e disagiati);

3) per le imprese sensibili all'accesso delle donne al mercato del lavoro e la permanenza al lavoro, anche nelle aree di insediamento produttivo dell'area metropolitana; in particolare per le imprese che prevedano, attraverso l'intervento finanziato, un incremento dell'occupazione femminile;

4) per le imprese che puntino alla creazione di strutture e di servizi di conciliazione;

5) ad imprese che possiedono o si impegnano aderire entro il periodo di realizzazione dell'intervento, a sistemi di gestione ambientale normati ISO 14000 ed EMAS 2. Per le imprese non rientranti nel caso precedente, attribuire un punteggio premiale alle imprese che possiedono una serie di performance ambientali secondo i seguenti parametri:

- 1) natura dell'intervento richiesto (integrato o end of pipe);
- 2) utilizzo di tecniche di analisi del ciclo di vita prodotto (LCA) e/o sviluppo di marchi ecologici, nazionali o comunitari;
- 3) gestione della risorsa idrica (risparmio idrico e riutilizzo di acque reflue e/meteoriche e riduzione dei carichi inquinanti);
- 4) uso di energie rinnovabili –efficienza energetica- risparmio energetico;
- 5) consumo di materie prime e riutilizzo di scarti di lavorazione;
- 6) riduzione delle emissioni climalteranti, acide, odorifere, sonore
- 7) gestione dei rifiuti pericolosi e non pericolosi;

5) ad imprese localizzate in aree degradate o dismesse interessate da attività di recupero e/o riqualificazione;

6) ad imprese che progettino interventi di delocalizzazione degli impianti da aree sensibili verso aree degradate o dismesse.

Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi

Indicatori di realizzazione fisica FSE	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2008
Beneficiari	20	80

Indicatori di risultato (2000 – 2006)

Indicatori	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2008
1) Numero di PMI divenute esportatrici	8	24
2) Numero di PMI che esportano verso nuovi mercati	5	16
3) Numero di donne titolari di progetti nel settore privato	3	12
4) Investimenti privati indotti nelle aziende	10	40

sovvenzionate		
5) Quota di interventi agevolativi misti sul totale degli interventi agevolativi	3%	10%
6) Numero di imprese che effettuano investimenti diretti a ridurre l'impatto ambientale	20	64
7) Numero di imprese create beneficiarie di aiuti nel territorio di riferimento	3	12
8) Numero di imprese che ottengono la certificazione di qualità, di qualità dei prodotti e dei sistemi di verifica e controllo	8	24
9) Aumento della spesa in R&S/numero di imprese che introducono innovazioni di prodotto e/o di processo	3%	10%

5.7 AZIONI ATTIVABILI ATTRAVERSO LA MISURA 4.2 “INTERVENTI DI COMPLETAMENTO E MIGLIORAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE DI SUPPORTO E QUALIFICAZIONE DEI BACINI LOGISTICI DEI SISTEMI PRODUTTIVI LOCALI”

Gli interventi saranno attivati attraverso la procedura negoziale.

Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi dell'azione

Azioni	Codice UE	Indicatori di realizzazione fisica	Unità misura	Target al 30.06.2003	Target al 30.06.2008
Completamento e miglioramento delle aree industriali e degli insediamenti produttivi	161	Interventi	Num.	2	8
		Superficie infrastrutturata	Mq.	93.600	225.490
Infrastrutture fisiche e immateriali a servizio delle attività produttive e delle attività di servizio comune	164	Interventi	Num.	0	1
		Imprese interessate	Num.	0	40
		Soggetti attuatori	Num.	0	1

Indicatori di risultato (2000 – 2006)

Misura 4.2	Fondo	Indicatori di risultato	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2008
Interventi di completamento e miglioramento delle infrastrutture di supporto e qualificazione dei	FESR	1. Investimenti privati indotti nelle aziende sovvenzionate	600.000 €	2.053.000 €
		2. Volume acque reflue destinate al riuso industriale		

bacini logistici dei sistemi produttivi locali		3. Numero di imprese utenti dei servizi comuni realizzati	0	50
		4. Numero di imprese insediate nelle aree di localizzazione create e/o recuperate	33	500

5.8 AZIONI ATTIVABILI ATTRAVERSO LA MISURA 4.20 “AZIONI PER LE RISORSE UMANE (FSE)”

Fondo di riferimento: FSE

Asse prioritario POR e Codice U.E.: ASSE IV, Misura 4.20, Cod. 17, 113, 167

Obiettivi Strategici: Sistemi produttivi locali

Sicurezza

Copertura geografica:

Intero territorio P.I.T. n. 3

Amministrazioni responsabili:

Regione Puglia – Assessorato al lavoro ed alla formazione professionale

Procedure amministrative, tecniche e finanziarie per la realizzazione della misura

Le procedure amministrative, tecniche e finanziarie di questa azione sono quelle previste dal CdP al POR Puglia 2000 / 2006.

Descrizione delle connessioni ed integrazioni con altre misure

Per quanto riguarda il PIT n. 3 tale misura va raccordata attraverso il bando multimisura con le misure 4.1, 3.13, 4.20, 3.11.

azione a): Azioni di formazione specifica per la P.A. e per i soggetti sociali ed economici attori del sistema locale

Tale azione dovrà essere rivolta completamente alle attività previste nel seguente intervento:

A. RETE INTERCOMUNALE PER LE POLITICHE ATTIVE DEL LAVORO;

A. RETE INTERCOMUNALE PER LE POLITICHE ATTIVE DEL LAVORO

soggetti destinatari:

Dipendenti delle PA locale.

beneficiari finali:

Organismi di formazione e loro consorzi, anche con la partecipazione di imprese e soggetti attuatori ai sensi della legge 15/02.

Criteri di selezione

Criteri generali previsti dal C.d.P.:

Coerenza e compatibilità con le priorità individuate dal PIT

- 1) Struttura del progetto
 - coerenza della struttura progettuale in termini di azioni, dei contenuti e integrazione tra obiettivi progettuali e strumenti di intervento;
 - qualità delle attività proposte, integrazione, grado di innovatività/sperimentalità, elementi oggettivi di verifica;
- 2) Occupabilità: risultati/ impatti attesi diretti ed indiretti sui destinatari finali;
- 3) Economicità
- 4) Capacità di relazione con il territorio, attivazione del partnerariato sociale
- 5) Trasferibilità dell'esperienza;
- 6) Coerenza con le priorità orizzontali del regolamento FSE pari opportunità, sviluppo locale, società dell'informazione).

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

Verrà assicurata una ulteriore premialità alle proposte che implementino programmi che prevedano:

l'aiuto alle classi svantaggiate (disabili, disoccupati, disagiati);

le pari opportunità (in particolare attraverso la costituzione di reti di sportelli rosa) e la formazione dei relativi addetti sul territorio;

l'ambiente.

Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi

Indicatori di realizzazione fisica	Categoria	U.m.	Target al	Target al
------------------------------------	-----------	------	-----------	-----------

FSE	UE		31.12.2004	31.12.2006
Progetti (approvati, avviati, concl.)	113 167 174	n.	1	6
Destinatari previsti (approv.)		n.	15	90
Destinatari per sesso (approv.)		n.	10	45
		n.	10	45
Durata media dei progetti (appr., concl.)		h.	600	600
Costo medio dei progetti (approv., concl.)		Euro	154.879	154.879
Costo del destinatario (approv., concl.)		Euro	10.325	10.325

Indicatori di risultato FSE	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2006
Tasso di copertura degli occupati nella P.A. interessati dagli interventi	5%	30%
Tasso di copertura dei soggetti sociali ed economici interessati dagli interventi	2%	15%
Tasso di copertura degli interventi	5%	15%
Variazione del tasso di inserimento lordo dei destinatari degli interventi	0%	20%
Variazione del tasso di inserimento netto dei destinatari degli interventi	0%	15%
Tasso di copertura delle imprese interessate dagli interventi per classe dimensionale dell'impresa	5%	15%
Tasso di copertura degli addetti delle imprese interessate dagli interventi per classe dimensionale dell'impresa	5%	15%
Quota di formati (sul totale di soggetti formati) per i PIT	0%	5%
Variazione soggetti coinvolti nei patti formativi a livello territoriale	0%	10%

azione b): azioni di formazione per i diversi settori dell'asse

Tale azione dovrà essere rivolta completamente alle attività previste nel seguente intervento:

A. SOSTEGNO ALLE IMPRESE DELL'AREA METROPOLITANA DI BARI;

Modalità di gestione:**Bando Multimisura****Soggetti destinatari**

Giovani ed adulti non occupati, giovani al primo insediamento, tecnici agricoli, imprenditori agricoli, divulgatori.

Beneficiario finale

Soggetti attuatori ai sensi della legge 15/02.

Criteri di selezione

Criteri generali previsti dal C.d.P.:

Coerenza e compatibilità con le priorità individuate dal PIT

1. Struttura del progetto

- a) coerenza della struttura progettuale in termini di azioni, dei contenuti e integrazione tra obiettivi progettuali e strumenti di intervento;
- b) qualità delle attività proposte, integrazione, grado di innovatività/sperimentalità, elementi oggettivi di verifica;
- c) occupabilità: risultati/impatti attesi diretti ed indiretti sui destinatari finali

2. Economicità;

3. Capacità di relazione con il territorio, attivazione del partenariato sociale

4. Trasferibilità dell'esperienza;

5. Coerenza con le priorità orizzontali del regolamento FSE (pari opportunità, sviluppo locale, società dell'informazione).

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:**Verranno finanziati i destinatari che:**

1. Si aggregeranno nella presentazione delle domande al fine di gestire in comune servizi orientati alle quattro esigenze principali precedentemente elencate;

Inoltre verranno garantite ulteriori premialità per le attività aventi carattere formativo descritte nell'intervento suddetto e precisamente:

A. Azioni a sostegno dell'innovazione (voce A) come indicate nel paragrafo 4.4.2:

- 1) l'acquisto di tecnologie con elevato impatto nei settori dell'informazione con priorità alle applicazioni per la sicurezza, delle telecomunicazioni, della qualità e dell'ambiente ;
- 2) lo sviluppo e/o l'acquisizione di tecnologie, licenze e brevetti per l'aumento della flessibilità del processo produttivo e lo sviluppo dei prodotti;
- 3) i progetti di penetrazione commerciale all'estero;
- 4) sicurezza esterna attraverso dispositivi a protezione degli operatori del territorio;
- 5) sicurezza interna attraverso la messa a norma delle infrastrutture e impianti.

B. Azioni a sostegno dei servizi logistici (voce B) come indicate nel paragrafo 4.4.2:

- 1) l'incentivazione alla creazione di consorzi di servizi logistici territoriali, cui affidare il governo strategico dei distretti allo scopo di fornire assistenza tecnica, finanziaria, e commerciale;
- 2) l'incentivazione di market-place cui affidare l'ottimizzazione della domanda ed offerta di trasporto, nonché l'organizzazione delle attività connesse al governo dei molteplici interscambi informativi tra i diversi protagonisti/attori del processo (produttori, rivenditori, trasportatori, transit point);
- 3) l'acquisizione di servizi miranti al miglioramento della qualità del servizio offerto e alla diminuzione dell'impatto ambientale, al conseguimento di brevetti e licenze e alla diffusione di tecnologie;
- 4) l'incentivazione delle azioni a sostegno della creazione e del consolidamento dei marchi collettivi finalizzati alla cooperazione tra imprese nell'ottica della filiera e del distretto produttivo;
- 5) l'incentivazione dei progetti per la penetrazione dei mercati esteri, il marketing internazionale, la certificazione ambientale e di qualità delle aziende, dei prodotti e dei sistemi di verifica e controllo.

Verrà assicurata inoltre per entrambe le azioni (voce A e B) una ulteriore premialità per programmi che prevedono:

l'aiuto alle classi svantaggiate (disabili, disoccupati, disagiati);
le pari opportunità;

l'ambiente.

Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi

Indicatori di realizzazione fisica FSE	Categoria UE	U.m.	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2006
Progetti (approvati, avviati, concl.)	113 167 174	n.	2	10
Destinatari previsti (approv.)		n.	50	148
Destinatari per sesso (approv.)		n.	25	74
		n.	25	74
Durata media dei progetti (appr., concl.)		h.	600	600
Costo medio dei progetti (approv., concl.)		Euro	154.879	154.879
Costo del destinatario (approv., concl.)		Euro	10.325	10.325

Indicatori di risultato FSE	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2006
Tasso di copertura degli occupati nella P.A. interessati dagli interventi	5%	30%
Tasso di copertura dei soggetti sociali ed economici interessati dagli interventi	2%	15%
Tasso di copertura degli interventi	5%	15%
Variazione del tasso di inserimento lordo dei destinatari degli interventi	0%	20%
Variazione del tasso di inserimento netto dei destinatari degli interventi	0%	15%
Tasso di copertura delle imprese interessate dagli interventi per classe dimensionale dell'impresa	5%	15%
Tasso di copertura degli addetti delle imprese interessate dagli interventi per classe dimensionale dell'impresa	5%	15%

Quota di formati (sul totale di soggetti formati) per i PIT	0%	5%
Variatione soggetti coinvolti nei patti formativi a livello territoriale	0%	10%

\

5.9 AZIONI ATTIVABILI ATTRAVERSO LA MISURA 6.1 “ADEGUAMENTO E MIGLIORAMENTO DELLE RETI DI TRASPORTO”

La misura permetterà la realizzazione dei seguenti interventi :

- Piattaforma di scambio intermodale ferro-gomma in prossimità delle aree produttive del p.r.g. di Bari, nel quartiere di Mungivacca, tra la stazione della sud-est, la circonvallazione di Bari, la ss 100”.
- nodo di scambio intermodale tra la stazione ferroviaria di testa delle Ferrovie Appulo lucane in Bitritto e le autolinee intercomunali a servizio del quadrante territoriale sud dell’area metropolitana di Bari
- piattaforma logistica di III livello che interessa i comuni di Bari e Triggiano

Gli interventi saranno attivati attraverso la procedura negoziale.

Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi

Indicatori di realizzazione fisica

Azioni	Codice UE	Indicatori di realizzazione	Unità di misura	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2006
Interporti – piattaforme logistiche	318	Superficie infrastrutturata	mq	0	148.000

Indicatori di risultato	2000	2006
1. Tempo risparmiato (tempo di percorrenza X numero di utenti)	0	1250 h/g.
2. Tempo risparmiato (tempo di percorrenza X volume di merci)	0	1200 h/g.
3. Aumento delle merci trasportate per ferrovia (ton/anno)	0	15%
Incremento medio del passeggeri/anno	0	20%

7. Variazione del volume delle merci movimentate attraverso strutture di strutture di trasporto multimodale	0	15%
8. Variazione dei costi globali di trasporto per le imprese utenti di servizi multimodali	0	- 15%
11. Aumento della domanda di mobilità soddisfatta (%)	0	20%
12. Aumento della velocità delle merci trasportate attraverso il centro (%)	0	15%

5.10 AZIONI ATTIVABILI ATTRAVERSO LA MISURA 6.2 “SOCIETÀ DELL’INFORMAZIONE”

Descrizione delle connessioni ed integrazioni con altre misure

Per quanto riguarda il PIT n. 3 tale misura va raccordata con la misure 6.4, 3.13.

Azione b) Marketing territoriale e Attrazione degli investimenti

Tale azione dovrà essere rivolta completamente alle attività previste nei seguenti interventi:

- A. PORTALE DELL’AREA METROPOLITANA
- B. RETE DELLE ECONOMIE COMUNALI.

Soggetti destinatari

Regione Puglia, Amministrazioni locali, Sistemi locali di sviluppo; imprese pugliesi singole e associate, Sistema regionale dell’innovazione (Università, centri ricerca, pubblici e privati, PST, soggetti privati di consulenza del settore, ecc.); Associazioni di categoria; imprese nazionali e/o estere che attuino insediamenti produttivi in Puglia.

Beneficiari finali

Regione Puglia

Criteri di selezione

Criteri generali previsti dal C.d.P. e dal Piano regionale della Società dell’informazione:

Criteri specifici dell’intervento per l’assegnazione delle premialità:

La Misura si collega all’obiettivo primario del Q.C.S. ampiamente ribadito nel POR Puglia di “accelerare la realizzazione della società dell’Informazione, concentrando le risorse messe a disposizione dai fondi strutturali 2000-2006 su tipologie di interventi complessivamente in grado di stimolare la domanda di servizi di TLC”. Le operazioni relative al “marketing e attrazione degli investimenti” saranno selezionate sulla base dei seguenti criteri:

- Valutazione preventiva rispetto all'impatto sui diversi assi e settori di intervento, con particolare riferimento agli assi "Sviluppo locale", "Risorse umane", "città", da condurre in forma partenariale con le Amministrazioni centrali;
- Suscettibilità al miglioramento dei collegamenti con mercati e partner internazionali, al fine di consentire alle imprese una appropriata conoscenza dei mercati esteri e delle opportunità che in essi si possono presentare;
- Valorizzazione della partecipazione di istituzioni e operatori privati sia alla elaborazione della strategia sia al finanziamento delle iniziative.

Detti criteri dovranno comunque conformarsi ai seguenti principi informativi:

- Impiego esteso delle nuove tecnologie;
- Soddiscimento della domanda di nuovi servizi.

Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi

azione c) - Attuazione delle linee di intervento prioritarie proposte dal Piano regionale per la Società dell'Informazione

Tale azione dovrà essere rivolta completamente alle attività previste nei seguenti interventi:

- a. RETE DELLA SICUREZZA DELLE CITTA';
- b. MUSEO VIRTUALE DELLA IDENTITA' URBANA';
- c. SOSTEGNO ALLE IMPRESE DELL'AREA METROPOLITANA DI BARI.
- d. RETE INTERCOMUNALE PER LE POLITICHE ATTIVE DEL LAVORO
- e. PORTALE DELL'AREA METROPOLITANA
- f. RETE DELLE ECONOMIE COMUNALI.

A. RETE DELLA SICUREZZA DELLE CITTA'

Soggetti destinatari

Enti locali e servizi di pubblica sicurezza: Comuni (Polizie Municipali) del PIT.

Beneficiari finali

Enti locali partecipanti al PIT n.3.

Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi

- N.1 Nodo di Cooperazione con adeguata dotazione hardware/software
- N. 16 Nodi Polizia Municipale con dotazione tecnologica hardware/software sufficiente per il collegamento alla rete delle Polizie Municipali; dotazione mobile (PC palmari) per l'interazione tra vigili sul territorio e Comandi di PM
- Sistema a rete delle Polizie Municipali.
- Sistema Informativo sulla Sicurezza Urbana;
- 180 unità formate.

Criteri di selezione

Criteri generali previsti dal C.d.P. e dal Piano regionale della Società dell'informazione:

- La Misura si collega all'obiettivo primario del Q.C.S. ampiamente ribadito nel POR Puglia di "accelerare la realizzazione della società dell'Informazione, concentrando le risorse messe a disposizione dai fondi strutturali 2000-2006 su tipologie di interventi complessivamente in grado di stimolare la domanda di servizi di TLC".

Per quanto concerne l'azione "Attuazione delle linee di intervento prioritarie proposte dal Piano regionale per la Società dell'Informazione", la scelta dei criteri di selezione dovrà comunque conformarsi ai seguenti principi informativi:

- Impiego esteso delle nuove tecnologie;
- Sinergia con le linee di intervento previste dall'asse IV;
- Soddisfacimento della domanda di nuovi servizi attraverso la crescita di settori di produzione innovative.

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

- Collegamento delle sedi di Polizia Municipale al punto di accesso comunale alla rete RUPAR;
- acquisizione software / hardware per garantire un livello standard di operatività da parte di ciascuna sala operativa Polizia Municipale;
- costi di esercizio, necessari per mantenere in esercizio i prodotti e i servizi sviluppati;
- progettazione e realizzazione di applicazioni software.

B.MUSEO VIRTUALE DELLA IDENTITA' URBANA;**Soggetti destinatari**

Enti locali e istituzioni connesse ai beni culturali: Comuni del PIT, Sovrintendenza.

Beneficiari finali

Imprese

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P. e dal Piano regionale della Società dell'informazione:

La Misura si collega all'obiettivo primario del Q.C.S. ampiamente ribadito nel POR Puglia di "accelerare la realizzazione della società dell'Informazione, concentrando le risorse messe a disposizione dai fondi strutturali 2000-2006 su tipologie di interventi complessivamente in grado di stimolare la domanda di servizi di TLC". Le operazioni relative al "marketing e attrazione degli investimenti" saranno selezionate sulla base dei seguenti criteri:

- Valutazione preventiva rispetto all'impatto sui diversi assi e settori di intervento, con particolare riferimento agli assi "Sviluppo locale", "Risorse umane", "città", da condurre in forma partenariale con le Amministrazioni centrali;
- Suscettibilità al miglioramento dei collegamenti con mercati e partner internazionali, al fine di consentire alle imprese una appropriata conoscenza dei mercati esteri e delle opportunità che in essi si possono presentare;
- Valorizzazione della partecipazione di istituzioni e operatori privati sia alla elaborazione della strategia sia al finanziamento delle iniziative.

Per quanto concerne l'azione "Attuazione delle linee di intervento prioritarie proposte dal Piano regionale per la Società dell'Informazione", la scelta dei criteri di selezione dovrà comunque conformarsi ai seguenti principi informativi:

- Impiego esteso delle nuove tecnologie;
- Sinergia con le linee di intervento previste dall'asse IV;
- Soddisfacimento della domanda di nuovi servizi attraverso la crescita di settori di produzione innovative.

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

- assistenza specialistica sui temi dei beni culturali
- progettazione e sviluppo delle applicazioni e servizi software
- connessione delle sedi museali, etc. al punto di accesso comunale alla rete RUPAR
- acquisizione software / hardware per garantire un livello standard di operatività
- attrezzature per l'accoglienza nelle sedi di erogazione dei servizi

Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi

n. 16 nodi locali infrastrutturati telematicamente di museo virtuale;

n. 1 struttura di gestione (vedi Portale dell'Area Metropolitana);

C. SOSTEGNO ALLE IMPRESE DELL'AREA METROPOLITANA DI BARI.**Soggetti destinatari**

Regione Puglia, Imprese Pugliesi e/o loro Consorzi dei settori ad alta intensità di conoscenza e di tecnologia informatica, telecomunicazioni, telematica, elettronica; Imprese Pugliese e/o loro Consorzi di produzione e servizi anche in forma associata; Sistema regionale della ricerca e dell'innovazione (Università, Centri di ricerca pubblici e privati, PST, soggetti privati di consulenza nel settore, ecc.); Sistema degli enti locali e dei servizi di pubblica utilità; Sistemi locali di sviluppo.

Beneficiari finali

Regione Puglia

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P. e dal Piano regionale della Società dell'informazione:

La Misura si collega all'obiettivo primario del Q.C.S. ampiamente ribadito nel POR Puglia di "accelerare la realizzazione della società dell'Informazione, concentrando le risorse messe a disposizione dai fondi strutturali 2000-2006 su tipologie di interventi complessivamente in grado di stimolare la domanda di servizi di TLC". Le operazioni relative al "marketing e attrazione degli investimenti" saranno selezionate sulla base dei seguenti criteri:

- Valutazione preventiva rispetto all'impatto sui diversi assi e settori di intervento, con particolare riferimento agli assi "Sviluppo locale", "Risorse umane", "città", da condurre in forma partenariale con le Amministrazioni centrali;

- Suscettibilità al miglioramento dei collegamenti con mercati e partner internazionali, al fine di consentire alle imprese una appropriata conoscenza dei mercati esteri e delle opportunità che in essi si possono presentare;
- Valorizzazione della partecipazione di istituzioni e operatori privati sia alla elaborazione della strategia sia al finanziamento delle iniziative.

Per quanto concerne l'azione "Attuazione delle linee di intervento prioritarie proposte dal Piano regionale per la Società dell'Informazione", la scelta dei criteri di selezione dovrà comunque conformarsi ai seguenti principi informatori:

- Impiego esteso delle nuove tecnologie;
- Sinergia con le linee di intervento previste dall'asse IV;
- Soddisfacimento della domanda di nuovi servizi attraverso la crescita di settori di produzione innovative.

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

Verranno finanziati i destinatari che:

1. Si aggregeranno nella presentazione delle domande al fine di gestire in comune servizi orientati alle quattro esigenze principali precedentemente elencate;

Inoltre verranno garantite ulteriori premialità per le attività aventi carattere formativo descritte nell'intervento suddetto e precisamente:

A. Azioni a sostegno dell'innovazione (voce A) come indicate nel paragrafo 4.4.2:

lo sviluppo e/o l'acquisizione di tecnologie, licenze e brevetti per l'aumento della flessibilità del processo produttivo e lo sviluppo dei prodotti

incentivi per l'organizzazione e l'adozione di tecnologie dirette a ridurre la produzione di materiali di risulta dei processi produttivi nei settori manifatturieri e agricoli.

i progetti di penetrazione commerciale all'estero;

- 1) sicurezza interna attraverso la messa a norma delle infrastrutture e impianti;
- 2) sicurezza esterna attraverso dispositivi a protezione degli operatori del territorio.

B. Azioni a sostegno dei servizi logistici (voce B) come indicate nel paragrafo 4.4.2:

- 1) l'incentivazione alla creazione di consorzi di servizi logistici territoriali, cui affidare il governo strategico dei distretti allo scopo di fornire assistenza tecnica, finanziaria, e commerciale;
- 2) l'incentivazione di market-place cui affidare l'ottimizzazione della domanda ed offerta di trasporto, nonché l'organizzazione delle attività connesse al governo dei molteplici interscambi informativi tra i diversi protagonisti/attori del processo (produttori, rivenditori, trasportatori, transit point);
- 3) l'acquisizione di servizi miranti al miglioramento della qualità del servizio offerto e alla diminuzione dell'impatto ambientale, al conseguimento di brevetti e licenze e alla diffusione di tecnologie;
- 4) l'incentivazione delle azioni a sostegno della creazione e del consolidamento dei marchi collettivi finalizzati alla cooperazione tra imprese nell'ottica della filiera e del distretto produttivo;
- 5) l'incentivazione dei progetti per la penetrazione dei mercati esteri, il marketing internazionale, la certificazione ambientale e di qualità delle aziende, dei prodotti e dei sistemi di verifica e controllo.

Verrà assicurata inoltre per entrambe le azioni (voce A e B) una ulteriore premialità per programmi che prevedono:

l'aiuto alle classi svantaggiate (disabili, disoccupati, disagiati);

le pari opportunità (es. attraverso l'adozione di soluzioni basate sul telelavoro);

l'ambiente.

Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi

Indicatori di realizzazione fisica	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2006
Imprese beneficiarie	0	60

Indicatori di risultato	Target al 31.12.2004	Target al 31.12.2006
2. PMI e grandi aziende che sviluppano e vendono servizi nel campo delle tecnologie dell'informazione	0	15

D. RETE INTERCOMUNALE PER LE POLITICHE ATTIVE DEL LAVORO

Soggetti destinatari

Cittadini in cerca di occupazione, società di servizi per il lavoro ed imprese.

Beneficiari finali

Regione Puglia

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P. e dal Piano regionale della Società dell'informazione:

Per quanto concerne l'azione "Attuazione delle linee di intervento prioritarie proposte dal Piano regionale per la Società dell'Informazione", la scelta dei criteri di selezione dovrà comunque conformarsi ai seguenti principi informativi:

- Impiego esteso delle nuove tecnologie;
- Sinergia con le linee di intervento previste dall'asse IV;
- Soddiscamento della domanda di nuovi servizi attraverso la crescita di settori di produzione innovative.

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

Verrà assicurata una premialità:

- 1) per le imprese sensibili all'inserimento sul lavoro dei disabili e quindi con strutture accessibili o con programmi di accessibilità alle strutture per tali categorie svantaggiate;
- 2) per le imprese sensibili all'inserimento sul lavoro dei soggetti svantaggiati (disabili, disoccupati e disagiati);
- 3) per le imprese sensibili all'accesso delle donne al mercato del lavoro e la permanenza al lavoro, anche nelle aree di insediamento produttivo dell'area metropolitana.

Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi

n. 16 nodi locali infrastrutturati telematicamente di CTI;

E.) PORTALE DELL'AREA METROPOLITANA –**F.) RETE DELLE ECONOMIE COMUNALI.**

.

Soggetti destinatari

Le Amministrazioni Locali del PIT n.3; le imprese pugliesi; il Sistema regionale dell'innovazione,(Università, Centri di ricerca pubblici e privati, Parchi Scientifici e Tecnologici) C.C.I.A.A., Associazioni di categoria .

Beneficiari finali

Regione Puglia

Criteri di selezione

Criteri generali previsti dal C.d.P. e dal Piano regionale della Società dell'informazione:

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

La Misura si collega all'obiettivo primario del Q.C.S. ampiamente ribadito nel POR Puglia di "accelerare la realizzazione della società dell'Informazione, concentrando le risorse messe a disposizione dai fondi strutturali 2000-2006 su tipologie di interventi complessivamente in grado di stimolare la domanda di servizi di TLC". Le operazioni relative al "marketing e attrazione degli investimenti" saranno selezionate sulla base dei seguenti criteri:

- Valutazione preventiva rispetto all'impatto sui diversi assi e settori di intervento, con particolare riferimento agli assi "Sviluppo locale", "Risorse umane", "città", da condurre in forma partenariale con le Amministrazioni centrali;
- Suscettibilità al miglioramento dei collegamenti con mercati e partner internazionali, al fine di consentire alle imprese una appropriata conoscenza dei mercati esteri e delle opportunità che in essi si possono presentare;
- Valorizzazione della partecipazione di istituzioni e operatori privati sia alla elaborazione della strategia sia al finanziamento delle iniziative.

Detti criteri dovranno comunque conformarsi ai seguenti principi informativi:

- Impiego esteso delle nuove tecnologie;
- Sinergia con le linee di intervento previste dall'asse IV;
- Soddisfacimento della domanda di nuovi servizi.

5.11 AZIONI ATTIVABILI ATTRAVERSO LA MISURA 6.4 “RISORSE UMANE E SOCIETÀ DELL’INFORMAZIONE”

Fondo di riferimento: FSE

Asse prioritario POR e Codice U.E.: ASSE VI, Misura 6.2, Cod. 24, 323, 324

Obiettivi Strategici:

Sistemi produttivi locali

Sicurezza

Formazione e politiche del lavoro

Copertura geografica:

Intero territorio **P.I.T.**

Amministrazioni responsabili:

Regione Puglia – Assessorato al lavoro ed alla formazione professionale

Procedure amministrative, tecniche e finanziarie per la realizzazione della misura

Le procedure amministrative, tecniche e finanziarie di questa azione sono quelle previste dal CdP al POR Puglia 2000 / 2006.

Descrizione delle connessioni ed integrazioni con altre misure

Per quanto riguarda il PIT n. 3 tale misura va raccordata con la misure 6.2, 3.12, 3.7.

azione a): Formazione specifica per la P.A

Tale azione dovrà essere rivolta completamente alle attività previste nei seguenti interventi:

- A. RETE DELLA SICUREZZA DELLE CITTA’;
- B. MUSEO VIRTUALE DELLA IDENTITA’ URBANA;
- C. RETE INTERCOMUNALE PER LE POLITICHE ATTIVE DEL LAVORO;
- D. PORTALE DELL’AREA METROPOLITANA
- E. RETE DELLE ECONOMIE COMUNALI.

A. RETE DELLA SICUREZZA DELLE CITTA’

Soggetti destinatari

Personale delle P.M. dei Comuni dell'area.

Beneficiari finali

Soggetti erogatori della formazione e Soggetti attuatori di cui alla l.15/02.

Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi

n. 5 attività formative svolte nell'ambito della "scuola di polizia locale metropolitana" per la utilizzazione e valorizzazione del sistema di cooperazione.

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P..

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

- Formazione specifica per il personale della P.A dedicato all'intervento.
- Addestramento del personale all'utilizzo delle applicazioni

B. MUSEO VIRTUALE DELLA IDENTITA' URBANA**Soggetti destinatari**

Personale addetto alla gestione delle informazioni territoriali dei Comuni del PIT n.3, dei soggetti privati e delle società di pubblica utilità che alimentano la rete.

Beneficiari finali

Soggetti attuatori di cui alla l.15/02.

.

Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi

n. 100 operatori formati

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P..

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

Formazione specifica per la P.A orientata all'intervento. I progetti dovranno essere finalizzati alla formazione dei destinatari perché vengano impiegati:

- nelle attività di censimento del patrimonio culturale, della documentazione territoriale e di valorizzazione del medesimo;
- nelle attività mirate all'attivazione di relazioni tra i soggetti istituzionali interessati, le organizzazioni culturali, le Istituzioni universitarie.

C. RETE INTERCOMUNALE PER LE POLITICHE ATTIVE DEL LAVORO;

Soggetti destinatari

Cti, dipendenti della PA correlati alle attività precedenti.

Beneficiari finali

Soggetti attuatori di cui alla l. 15/02.

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P..

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

Formazione specifica per la P.A orientata all'intervento. I progetti dovranno essere finalizzati alla formazione dei destinatari perché vengano impiegati:

nella Rete dei Centri territoriali per l'impiego specializzati sui destinatari e beneficiari finali dell'intervento.

D. PORTALE DELL'AREA METROPOLITANA / E. RETE DELLE ECONOMIE COMUNALI.

Soggetti destinatari

Cti, dipendenti della PA correlati alle attività precedenti.

Beneficiari finali

Soggetti attuatori di cui alla l. 15/02.

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P..

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

Formazione specifica per la P.A orientata all'intervento.

azione b): Piano Regionale della Società dell'Informazione

Tale azione dovrà essere rivolta completamente alle attività previste nei seguenti interventi:

- A. MUSEO VIRTUALE DELLA IDENTITA' URBANA;
- B. RETE INTERCOMUNALE PER LE POLITICHE ATTIVE DEL LAVORO;
- C. SOSTEGNO ALL'INSERIMENTO LAVORATIVO DI PERSONE A RISCHIO.
- D. PORTALE DELL'AREA METROPOLITANA
- E. RETE DELLE ECONOMIE COMUNALI.

A. MUSEO VIRTUALE DELLA IDENTITA' URBANA

Soggetti destinatari

Personale appartenente alle P.A. operanti nel territorio PIT, con particolare riguardo ai servizi per l'impiego, comprese le aziende pubbliche o miste che erogano servizi alle Imprese, da impiegare nelle attività del Centro-Servizi

Beneficiari finali

Soggetti attuatori di cui alla l.15/02.

.

Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi

n. 30 operatori formati

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P..

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

Formazione specifica per la P.A orientata all'intervento. I progetti dovranno essere finalizzati alla formazione dei destinatari perché vengano impiegati:

- nelle attività di censimento del patrimonio culturale, della documentazione territoriale e di valorizzazione del medesimo;
- nelle attività mirate all'attivazione di relazioni tra i soggetti istituzionali interessati, le organizzazioni culturali, le Istituzioni universitarie.

C. RETE INTERCOMUNALE PER LE POLITICHE ATTIVE DEL LAVORO

Soggetti destinatari

Personale appartenente ai CTI ed alle strutture pubbliche per le politiche del lavoro ed alle strutture private operanti nel mercato del lavoro, in collegamento con i CTI.

Beneficiari finali

Organismi di formazione e loro consorzi, anche con la partecipazione di imprese che operano nell'erogazione di servizi al mercato del lavoro e soggetti attuatori ai sensi della legge 15/02.

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P..

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

I progetti da selezionare:

- dovranno essere compatibili con le linee di intervento previste nel PIT;
- dovranno avere carattere innovativo, in relazione alla qualità delle proposte, anche in relazione all'uso di tecnologie per il collegamento con le reti esterne di utenza del mercato del lavoro. dovranno avere specifico riguardo alle funzioni di contatto con l'utenza.
- dovranno prevedere modalità di valutazione in itinere e dei risultati finali che saranno monitorati attraverso un raccordo istituzionale con l'Ufficio Unico Comune.

D. SOSTEGNO ALL'INSERIMENTO LAVORATIVO DI PERSONE A RISCHIO

Soggetti destinatari

Personale appartenente ai CTI ed alle strutture pubbliche per le politiche del lavoro ed alle strutture private operanti nel mercato del lavoro, in collegamento con i CTI.

Beneficiari finali

Soggetti attuatori ai sensi della legge 15/02.

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P..

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

I progetti da selezionare:

- dovranno essere compatibili con le linee di intervento previste nel PIT;
- dovranno avere carattere innovativo, in relazione alla qualità delle proposte, anche in relazione all'uso di tecnologie per il collegamento con le reti esterne di utenza del mercato del lavoro. dovranno avere specifico riguardo alle funzioni di contatto con l'utenza.
- dovranno prevedere modalità di valutazione in itinere e dei risultati finali che saranno monitorati attraverso un raccordo istituzionale con l'Ufficio Unico Comune.

D. PORTALE DELL'AREA METROPOLITANA**E. RETE DELLE ECONOMIE COMUNALI.****Soggetti destinatari**

Personale appartenente alle strutture pubbliche.

Beneficiari finali

Soggetti attuatori ai sensi della legge 15/02.

Criteri di selezione delle operazioni

Criteri generali previsti dal C.d.P..

Criteri specifici dell'intervento per l'assegnazione delle premialità:

I progetti da selezionare:

- dovranno essere compatibili con le linee di intervento previste nel PIT;

- dovranno avere carattere innovativo, in relazione alla qualità delle proposte, anche in relazione all'uso di tecnologie per il collegamento con le reti esterne di utenza del mercato del lavoro. dovranno avere specifico riguardo alle funzioni di contatto con l'utenza.
- dovranno prevedere modalità di valutazione in itinere e dei risultati finali che saranno monitorati attraverso un raccordo istituzionale con l'Ufficio Unico Comune.

Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi dell'azione

Come da Piano Regionale della Società dell'Informazione

5.12 SINTESI DELLE MISURE ATTIVATE DAGLI INTERVENTI PROPOSTI

Si riporta, di seguito, in forma matriciale, il prospetto di incrocio tra i singoli risultati previsti e le rispettive misure POR utilizzabili per il finanziamento degli stessi interventi.

PIT n. 3 / Area Metropolitana – s.p.l. Bari

INTERVENTI	3.7	3.9	3.11	3.12	3.13	3.14	4.1	4.2	4.20	6.1	6.2	6.4
OBIETTIVO SPECIFICO												
a) incrementare il livello di sicurezza dell'area												
Rete della sicurezza nelle città'											X	X
b) :migliorare la mobilità dei cittadini e delle merci all'interno dell'area PIT												
Eliminazione del passaggio a livello al km 4 + 116 in zona Bari - Mungivacca										X		
Piattaforma logistica di III livello a supporto della commercializzazione e distribuzione delle merci che interessa i Comuni di Bari e Triggiano										X		
Realizzazione nodo di scambio intermodale tra la stazione ferroviaria di testa delle Ferrovie Appulo Lucane in Bitritto e le autolinee intercomunali a servizio del quadrante territoriale sud dell'area metropolitana di Bari										X		
c) migliorare il livello di identità culturale dell'area												
Rete dell'identità' del Territorio											X	X
d) sostenere lo sviluppo dei settori produttivi rilevanti dell'area												
Realizzazione del piano degli insediamenti produttivi e strada a servizio zona PIP di Adelfia								X				

PIT n. 3 / Area Metropolitana – s.p.l. Bari

INTERVENTI	3.7	3.9	3.11	3.12	3.13	3.14	4.1	4.2	4.20	6.1	6.2	6.4
Collegamento tra Viale De Blasio e autostrada								X				
Completamento ASI Modugno								X				
Completamento piano degli insediamenti produttivi di Bitetto								X				
Piano per Insediamenti Produttivi "Contrada Scannacine" in Mola di Bari								X				
Completamento PIP Triggiano								X				
Realizzazione strada a servizio del piano per insediamenti produttivi di Sannicandro per collegamento con s.s.271								X				
Completamento del piano per insediamenti produttivi di Noicattaro								X				
Realizzazione PIP Valenzano								X				
Realizzazione PIP Rutigliano								X				
Completamento piano per insediamenti produttivi "Area Auchan" – s.p. per Noicattaro 2,00 s.n.								X				
Completamento del piano per insediamenti produttivi Casamassima "Il Baricentro" – s.s. 100 Bari – Taranto km 18,500								X				
Sostegno alle imprese dell'area metropolitana di Bari	X	X	X	X	X	X	X		X		X	
Polo Tecnologico Logistica – Trasporti – Mobilità e servizi innovativi di rete.					X						X	
Rete delle economie comunali											X	
e) Incrementare l'efficacia delle politiche attive del lavoro"												
"Rete Intercomunale Per Le Politiche Attive Del Lavoro"	X					X			X		X	X
"Sostegno All'inserimento Lavorativo Di Persone A Rischio"			X				X					X

6 INTEGRAZIONE DELLE AZIONI E DEGLI INTERVENTI PROPOSTI.

6.1 INTEGRAZIONE TERRITORIALE

La proposta del PIT n.3 è stata concepita con l'intento di produrre vantaggi significativi su tutto il bacino territoriale di riferimento, nel rispetto di una strategia di intervento globale, che guarda ai sedici comuni partecipanti come un sistema integrato, modulata localmente rispetto alle priorità individuate da ciascuna amministrazione.

Con riferimento, in particolare, agli interventi di potenziamento e razionalizzazione del sistema logistica-trasporti del bacino del PIT, si evidenzia la seguente copertura territoriale:

- Realizzazione di piattaforme intermodali
Sono interessati i territori dei Comuni di Bari, Bitritto, Mola di Bari, Triggiano

- Connessione alle linee metropolitane delle FAL e delle FSE
Sono interessati i territori dei Comuni di Bitritto e Capurso

- Completamento dei bacini logistici dei sistemi produttivi locali
Sono interessati i territori dei Comuni di Adelfia, Bitetto, Casamassima, Mola di Bari, Noicattaro, Sannicandro, Triggiano, Valenzano.

- Adeguamento della rete viaria dell'agglomerato industriale Bari-Modugno
Sono interessati i territori dei Comuni di Bari e Modugno.

Gli interventi infrastrutturali ricoprono quindi ampiamente il bacino del PIT, pur nel quadro di vincoli dato dalle infrastrutture presenti, producendo una ricaduta in forma sostanzialmente omogenea dei benefici diretti e indiretti rivenienti dalla loro realizzazione. Vanno in particolare considerati:

- I benefici rivenienti dalla localizzazione nei territori dei Comuni di Mola di Bari e Triggiano, di centri intermodali ferro-gomma in grado di migliorare i servizi integrati logistica-trasporti per le produzioni agricole da esportazione degli ampi bacini produttivi, anche dei paesi vicini, che insistono in via naturale sui tre Comuni.

- I benefici per tutto il traffico di merci e persone che si concentra sulla città di Bari dai paesi della cintura urbana dalla realizzazione delle piattaforme intermodali di Bitritto e Bari Mungivacca, oltre che dal collegamento diretto dell'area industriale Bari-Modugno con l'autostrada.

Gli interventi proposti sul versante dei servizi ad alta intensità di conoscenza, propri della società dell'informazione, sono d'altra parte concepiti come costituzione di infrastrutture di servizi immateriali, caratterizzati pertanto da universalità di accesso, elevata copertura territoriale, qualità delle prestazioni elevata ed uniformemente garantita, e costi alla portata della grande maggioranza dei destinatari. La forma tipica di un'infrastruttura di servizi di questo tipo è data dalla rete di unità di servizio dislocate sul territorio, in grado di garantire come sistema integrato il complesso delle funzionalità del servizio e le caratteristiche sopra enunciate.

Gli interventi proposti enfatizzano proprio la organizzazione a rete dei servizi che si intende realizzare, così da consentire la distribuzione sul territorio del PIT, potenzialmente in ciascuno dei 16 Comuni, dei diversi poli di servizio interconnessi. I vantaggi derivanti dalla costituzione delle reti di servizio potranno così essere omogeneamente distribuiti sul territorio, sia per quanto riguarda la garanzia dell'accesso per tutti i cittadini e le imprese dell'area, sia per quanto riguarda i vantaggi economici ed occupazionali associati alla attivazione locale di specifici nodi di servizio.

Nel PIT, la componente dei servizi immateriali e quella delle infrastrutture di logistica e trasporti peraltro si integrano e si complementano, consentendo una gestione integrata dei bacini produttivi e logistici che insistono nell'area e la promozione delle risorse complessive dell'area entro politiche globali di marketing del territorio. La dimensione e gli effetti di sistema vengono pertanto amplificati dal positivo intreccio previsto nel PIT tra le due componenti di servizio, producendo benefici indotti su tutta l'area.

6.2 INTEGRAZIONE ECONOMICA

L'integrazione economica nell'area, sostenuta da più efficaci interazioni tra attività produttive e attività di servizio, attraverso il più ampio coinvolgimento e la più efficace valorizzazione delle risorse presenti rappresenta il punto di forza e la chiave di lettura primaria del PIT n. 3. In particolare, la strategia di intervento adottata verso i sistemi produttivi del territorio si basa sulla più ampia diffusione di modelli organizzativi a rete che da un lato migliorino le logiche di scambio nei sistemi di imprese (nella prospettiva dei distretti produttivi virtuali) e dall'altro

integrino e mettano a valore il complesso delle disponibilità delle risorse del territorio nella forma di reti di servizio (sistema finanziario, sistema della ricerca e innovazione, sistema formativo,).

La costituzione delle reti di imprese e delle reti di servizi immateriali sul territorio è d'altra parte occasione per il PIT n. 3 per accelerare lo sviluppo di un polo articolato sul territorio della nuova, emergente industria della conoscenza, in grado di offrire nuove prospettive di sviluppo, non solo locale, a quella economia dei servizi e del terziario innovativo che in Puglia trova nel Barese la sua espressione più forte.

L'integrazione economica dell'area è quindi perseguita nel PIT n.3 attraverso un insieme organico e correlato di interventi specificamente orientati a migliorare la capacità di "fare sistema" sia dei sistemi produttivi locali che degli operatori dei servizi. La costituzione del Centro servizi telematici per l'area metropolitana, insieme a specifiche misure di sostegno diretto alle imprese innovative, sono parte integrante e coerente di questo approccio del PIT allo sviluppo dell'area.

La visione dell'area del PIT n. 3 come sistema economico integrato è d'altra parte perseguita attraverso interventi specifici rivolti alle amministrazioni locali nella veste di promotori dello sviluppo. Lo sviluppo nel Centro servizi di funzionalità per il marketing territoriale punta infatti a dare alle amministrazioni locali strumenti di pianificazione, gestione e promozione integrata del complesso delle risorse presenti sul territorio, componendo in una visione unitaria le dotazioni infrastrutturali presenti, le articolazioni locali dei sistemi produttivi e le nuove infrastrutture immateriali di servizi in via di costituzione.

6.3 INTEGRAZIONE SOCIALE

Nella visione perseguita dal PIT n.3 la qualità della vita nel territorio è vista come uno dei principali fattori di attrazione e di sviluppo di nuove attività economiche. La riduzione dei rischi e delle aree di esclusione sociale è in questo quadro uno degli obiettivi primari, perseguito attraverso un insieme integrato e coerente di interventi, in particolare sul fronte della formazione e delle politiche attive del lavoro. La costituzione della Rete intercomunale di servizi per le politiche attive del lavoro, insieme ad iniziative specificamente orientate al sostegno all'inserimento o al reinserimento lavorativo di persone a rischio di esclusione sociale, rappresentano i punti forti, anche se non gli unici, su cui si basa l'azione del PIT n.3 a sostegno dell'integrazione sociale.

PIT n. 3 / Area Metropolitana - s.p.l. Bari

3.14	Promozione della partecipazione femminile al mercato del lavoro (FSE)	III	25	2.748.587	2.748.587	1.786.582	962.005	-	-
4.1	Aiuti al sistema industriale (PMI e Artigianato) (FESR)	IV	161-163-182	27.720.000	13.860.000	6.930.000	6.930.000	13.860.000	
4.2	Interventi di completamento e miglioramento delle infrastrutture di supporto e qualificazione dei bacini logistici dei sistemi produttivi locali (FESR)	IV	164	16.107.544	13.691.412	6.845.706	6.845.706	410.742	2.416.132
4.20	Azioni per le risorse umane (Settori Sistemi Industriali, dell'Agricoltura, Turismo, Commercio) (FSE)	Asse IV	113-167-174	3.075.010	2.460.008	1.599.005	861.003		615.002
6.1	Adeguamento e miglioramento delle reti di trasporto (FESR)	Asse VI	311-314-318	29.224.579	22.941.295	11.470.648	11.470.648		6.283.284
6.2	Società dell'Informazione (FESR)	Asse VI	324	12.800.800	11.150.400	5.575.200	5.575.200	2.375.000	1.650.400
6.4	Risorse umane e società dell'informazione (FSE)	Asse VI	24-323-324	2.638.454	2.638.454	1.714.995	923.459		
TOTALI				110.906.114	81.294.785	43.100.145	38.194.641	2.785.742	29.611.329

8 RELAZIONE DI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

8.1 COERENZA DELLA STRATEGIA CON LE PRIORITA' AMBIENTALI

La strategia di sviluppo adottata per il PIT, definita in base alle principali risultanze dell'analisi SWOT, risulta coerente con le caratteristiche ambientali dell'area, quali descritte nel § 2.3 . In particolare, sia attraverso gli interventi infrastrutturali (rif mis 4.2 e mis 6.1), sia attraverso gli interventi immateriali (con riferimento, in particolare, a mis 6.2 e mis 3.13), essa fornisce una efficace risposta ai determinanti ambientali, individuati, per l'area, in:

- Trasporti
- insediamenti produttivi
- stile di vita dei cittadini

La seguente tabella schematizza, infatti, brevemente come i differenti interventi programmati concorrono a tale obiettivo:

	Trasporti	Insedimenti produttivi	Stile vita dei cittadini
Sistema di cooperazione tra le polizie municipali			+
Servizi per l'economia di area		+	
Servizi per la sicurezza e la qualità della vita	+		+
Servizi per la governance			
Rete intercomunale per le politiche attive del lavoro			
Sostegno all'inserimento lavorativo di persone a rischio			
Museo virtuale della identità urbana			
Polo tecnologico per la logistica e le reti	+	+	
Piattaforme di scambio intermodale	++		
Completamenti delle aree di insediamento produttivo		- / +	
Piattaforme logistiche	++		

dove si è adottata la seguente simbologia:

+ : effetto positivo a livello di determinante

- : effetto negativo a livello di determinante

Più in particolare:

Trasporti: Circa la mobilità dei cittadini, il miglioramento viene atteso sia quale conseguenza degli interventi infrastrutturali (in particolare le piattaforme di scambio ferro-gomma) sia in conseguenza di un nuovo sistema di offerta di servizi ai cittadini. Si fa notare che tali servizi, erogati attraverso il Centro Servizi, puntano in particolare a reincentivare, attraverso il miglioramento dell'offerta informativa, l'uso dei sistemi pubblici di trasporto, con ovvie

conseguenze sul miglioramento della mobilità, specie in ambito urbano, e, quindi, anche della qualità dell'aria.

Circa la logistica delle merci, oltre ai miglioramenti sul traffico indotti dalla disponibilità delle piattaforme logistiche, vanno tenute in conto le azioni di sostegno alla organizzazione di modalità di cooperazione anche per la logistica (quale tipologia di servizio prevista attraverso la piattaforma di servizio all'interno delle aree di insediamento produttivo).

Vanno, inoltre, considerati, per quanto sul medio-lungo termine, gli effetti legati alla operatività del Polo Tecnologico per la logistica e le reti.

Insedamenti produttivi: La riduzione della pressione ambientale da parte delle aree di insediamento produttivo viene perseguita dal programma, da un lato, attraverso il completamento delle stesse aree, quindi anche in termini di infrastrutture ambientali, dall'altro (e soprattutto) attraverso il sostegno a forme di cooperazione tra imprese (oltre che con le PAL) a livello di singole aree di insediamento.

Attraverso la piattaforma di servizio per le aree produttive, saranno rese possibili, infatti, differenti forme di cooperazione, con ricadute ambientali, tra aziende co-localizzate: gestione rifiuti, condivisione dei piani di sicurezza, sostegno a forme associative.

Sempre sul tema rifiuti, il programma punta a stimolare forme di cooperazione tra aziende a livello di area metropolitana per la valorizzazione, su base locale, degli scarti produttivi, a partire dall'uso della borsa rifiuti, fino a giungere a forme più strutturate di cooperazione che possano introdurre modalità operative proprie dell'ecologia industriale.

Ulteriore elemento che contribuisce positivamente alla strategia di contenimento di questo fattore di pressione è legato alle attività formative previste nell'ambito del programma, rispetto a cui le tematiche ambientali costituiscono una componente importante.

Stile di vita dei cittadini: Assumendo che interventi di tipo informativo e di sensibilizzazione dei cittadini vengano attuati su scale territoriali più ampie, il programma si concentra sulla messa a punto di strumenti di monitoraggio e controllo del territorio. In questo senso la rete di cooperazione tra le Polizie Municipali, da un lato, e la disponibilità del sistema basato su immagini telerilevate per la identificazione dei cambiamenti intervenuti sul territorio, dall'altro, sono previsti come efficaci strumenti di contrasto a forme di abusivismo e di illegalità, rappresentando, quindi, fattori di disincentivazione per ulteriori forme di illegalità che impattino sulle risorse territoriali e ambientali.

Si fa osservare, infine, che, per quanto non sia considerata come specifico fattore di pressione, la carenza di informazioni aggiornate sul territorio può rappresentare un fattore negativo rispetto alla possibilità di gestire correttamente l'ambiente e le risorse naturali; ne consegue che una incrementata disponibilità di basi conoscitive sul territorio e maggiori

opportunità di concertazione tra le amministrazioni dell'area PIT, quali offerte dai servizi per la *governance*, possano migliorare le capacità di intervento sulla componente ambientale da parte delle stesse Amministrazioni Locali.

8.2 VALUTAZIONE DEI POTENZIALI IMPATTI DEGLI INTERVENTI SULL'AMBIENTE E LE RISORSE NATURALI

Vengono individuati, di seguito, i potenziali impatti sull'ambiente indotti dagli interventi infrastrutturali e di sostegno al sistema produttivo, identificando, ove possibile, le relative misure di mitigazione previste.

8.2.1 Analisi di sostenibilità degli interventi infrastrutturali

Gli interventi infrastrutturali previsti dal PIT 3 sono sintetizzabili in:

- piattaforma di scambio intermodale ferro-gomma in prossimità delle aree produttive del P.R.G. di Bari, nel quartiere di Mungivacca, tra la stazione della Sud-est, la circonvallazione di Bari, la SS 100

L'opera a realizzarsi avrà un'importanza strategica per la mobilità metropolitana in quanto, essendo posizionata a ridosso della s.s.100 ed oltre la tangenziale di Bari, essa andrà ad intercettare il traffico entrante in Bari dalla S.S. 100 e dall'area Cellamare, Casamassima, Valenzano, Adelfia . L'ipotesi del Comune è di bloccare il traffico della S.S. 100 e scambiarlo con la linea ferroviaria metropolitana presso la nuova stazione delle Ferrovie Sud – Est. Rispetto alle opere già progettate e finanziate a carico delle Ferrovie Sud-Est, il presente intervento punta alla realizzazione e sistemazione di una vasta area a parcheggio a servizio del nodo di scambio.

Dal punto di vista ambientale, l'opera, ai sensi della normativa in vigore (DPR 12/4/1996 e LR 12/4/2001 n. 11) richiederebbe la procedura di verifica ambientale in quanto l'Allegato B alla LR, voce B.3.C, include la "costruzione di parcheggi ed aree attrezzate a parcheggio a carattere permanente con posti auto superiori a 350". In realtà l'opera in previsione impatta sull'ambiente unicamente per alcuni componenti. Stando, infatti, le caratteristiche attuali del sito, caratterizzato nei dintorni dalla presenza di impianti industriali e commerciali, la realizzazione dell'opera:

- non produce impatto sulla componente atmosfera, in quanto, in fase di esercizio, non produce incremento di traffico (producendo, invece, una possibile riduzione dell'inquinamento rispetto alle attuali code di ingresso nel centro urbano)
- non produce impatto sulle acque superficiali, né sulla vegetazione
- opera una ulteriore artificializzazione di un sito in realtà già fortemente antropizzato
- contribuisce ad una riqualificazione urbanistica di una zona attualmente occupata da fabbricati fatiscenti ed abbandonati, in simbiosi con il previsto insediamento della struttura commerciale della IKEA

Circa la componente traffico, premesso che potranno essere intercettate circa 2.800 autovetture al giorno che, con una media di 2 persone a veicolo, consentirà di dirottare

circa 5.600 passeggeri utilizzando la stazione di testa delle FSE (ad oggi, la tratta Bari Sud – Mungivacca delle FSE è servita da 29 relazioni giornaliere, con una offerta di 7.332 posti) inserita appieno nel piano trasportistico (con una riduzione del tempo per raggiungere il luogo di lavoro stimata mediamente in 15 minuti in meno), l'opera produrrà il decongestionamento del traffico su tale asse di penetrazione metropolitana, con un *sostanziale miglioramento della qualità del trasporto dei cittadini dell'area metropolitana*. D'altra parte, la stazione metropolitana potrà concorrere a diminuire il traffico di utenza della stessa Ikea.

In realtà, localmente, potrebbero verificarsi ingorghi sulle rotatorie che adducono ai parcheggi, specie in concomitanza con periodi di intensa attività commerciale presso il centro IKEA. A tale problema darà, contestualmente una soluzione la stessa realizzazione dell'insediamento Ikea, laddove sono previste, come misure di mitigazione,oltre alla adozione di soluzioni di segnaletica e di separazione di corsie preferenziali che tendano ad eliminare rallentamenti del traffico.

○ piattaforma logistica agro – alimentare che interessa i comuni di Bari e Triggiano

L'intervento prevede la realizzazione di un'area da destinare all'insediamento del Mercato Generale ortofrutticolo, in prima battuta della città di Bari e, quindi, dell'intera area metropolitana. La zona scelta è stata individuata a ridosso della nodo di scambio ferro - gomma di Mungivacca, in un'area ricadente per 710.000 mq nel territorio di Bari e per 650.000 mq nel Comune di Triggiano.

Innanzitutto va sottolineato che l'intervento consegue alla esigenza di attuare lo spostamento fisico dei Mercati Generali dalla loro sede attuale tra via Napoli e il lungomare in quanto tale struttura risulta oramai conglobata dal centro urbano, in un'area che si caratterizza, peraltro, per altre destinazioni (Fiera del Levante, zona portuale,..) non coerenti con la localizzazione di una struttura agro-alimentare. Lo spostamento della struttura dall'attuale area risulta positivo dal punto di vista ambientale in quanto contribuisce al decongestionamento del traffico in quella zona oltre a permettere più ampi spazi dove poter realizzare più adeguati impianti di trattamento dei rifiuti prodotti in loco.

La nuova localizzazione è stata scelta in quanto posizionata all'esterno della tangenziale di Bari, nel punto di confluenza della s.s. 100 di collegamento con Taranto e della s.p. dei Trulli, e in quanto presenta notevoli vantaggi dal punto di vista logistico, anche perché la nuova localizzazione permette di intercettare più direttamente le merci del settore ortofrutticolo che trovano proprio nel sud-est un grosso bacino produttivo.

La nuova localizzazione si avvarrà, inoltre, dei vantaggi dalla già progettata stazione del tratto metropolitano da parte delle FSE che agevolerà anche il trasporto merci, con ovvii vantaggi ambientali, oltre che logistici.

Circa gli impatti ambientali prodotti dall'intervento, vengono individuate tre tipologie principali:

- suolo: il possibile significativo incremento della superficie artificializzata sarà mitigato attraverso adeguate soluzioni progettuali che prevedano
- Rifiuti: i grossi volumi di rifiuti, in particolare organici, prodotti localmente, dovranno trovare adeguati impianti per il loro trattamento in loco
- Traffico: il possibile incremento di traffico sulla SS 100 in un'area, peraltro, vicina alla stazione di scambio di Mungivacca ed, eventualmente, all'insediamento Ikea, si determinerà, stando la tipologia stessa dell'insediamento, in fasce orarie

complementari a quelle del centro commerciale. In ogni modo dovranno essere messe in atto misure di mitigazione, in particolare in termini di rampe di uscita e di entrata nell'area, adeguatamente segnalate e dotate di opportune corsie preferenziali. Accanto a questo va, comunque, ribadito che le possibilità di trasporto ferroviario delle merci tramite la futura, adiacente stazione ferroviaria FSE, renderà possibile alleggerire i volumi di merci movimentati via gomma.

- nodo di scambio intermodale tra la stazione ferroviaria di testa delle Ferrovie Appulo Lucane in Bitritto e le autolinee intercomunali a servizio del quadrante territoriale sud dell'area metropolitana di Bari

Obiettivo del nodo è interfacciare le comunità esterne e la città di Bari a mezzo di un collegamento ferroviario metropolitano raccordato ad esse con la viabilità principale (SS 271 e strade provinciali intercomunali), vitalizzato da una grande area attrezzata di parcheggio di scambio per autolinee e mezzi privati. L'area individuata, direttamente connessa al terminale ferroviario, si propone quale supporto di interventi e funzioni complesse legate sia al nodo trasportistico, sia al territorio metropolitano;

Presso la stazione di testa delle Ferrovie Appulo Lucane sono previste le seguenti strutture, aree attrezzate e servizi:

- un contenitore per funzioni amministrative e terziarie
- una struttura articolata in esercizi commerciali di vicinato di vario tipo e dimensione sita in prossimità della stazione;
- una struttura commerciale posta in adiacenza del parcheggio per autovetture private con caratteristiche di area mercatale;
- un parcheggio su tre livelli (uno interrato) per 900-1000 posti auto posto in prossimità della stazione ferroviaria e degli spazi commerciali;
- la realizzazione della viabilità di collegamento (compreso il riordino e potenziamento delle strade esistenti) che consenta l'accesso e l'uscita agli utenti del nodo a partire dagli svincoli Bitritto Sud e Bitritto Nord della SS 271
- la realizzazione di un terminal per i collegamenti su gomma (autolinee) in provenienza e partenza per il territorio: è necessario assicurare l'accoglimento di tutti i vettori di trasporto pubblico in provenienza da sud nonché di quelli provenienti dalla Autostrada A 14
- autostazione autobus e centro logistico con strutture per la manutenzione ed il ricovero dei mezzi nonché servizi a terra per il personale viaggiante;
- banchine di servizio ai passeggeri;
- collegamenti pedonali tra l'area del terminal e la stazione ferroviaria anche a mezzo di percorsi meccanizzati;
- centro di controllo e gestione del traffico passeggeri dell'area metropolitana

Una analisi puntuale dei possibili impatti dell'opera sarà realizzata all'interno dello studio di fattibilità da avviare a proposito.

o completamento funzionale e miglioramento delle aree PIP già esistenti

Gli interventi previsti, proprio perché completamento di aree PIP già esistenti e infrastrutturate, non comportano impatti ambientali diretti di rilievo. In fase realizzativa, particolare attenzione dovrà comunque essere dedicata a:

- razionalizzazione del sistema di restituzione delle acque meteoriche
- utilizzo di materiali e tecnologie costruttive ecocompatibili
- utilizzazione di materiali di cava prelevati in siti ubicati a breve distanza
- riduzione delle superfici impermeabili
- utilizzazione di sistemi di illuminazione a basso impatto ambientale
- realizzazione di “cinture verdi” con essenze legnose tipiche del luogo e con elevata resistenza all’inquinamento.

Unico caso la cui realizzazione potrebbe comportare impatti ambientali degni di nota è relativo al completamento degli insediamenti produttivi di Adelfia. L’intervento previsto, infatti, consiste in una bretella di collegamento fra le due zone produttive del territorio di Adelfia, bretella costituita da un viadotto e un sovrappasso ferroviario. In particolare l’opera è costituita da una bretella di collegamento tra i due PIP di ml. 1450 circa, con innesti a raso sulle prov.li per Ceglie e Valenzano ove operano i due PIP. Nel caso specifico, l’opera comporta l’attraversamento della lama torrente Montrone.

L’opera comprende la variante altimetrica per il superamento dell’alveo e della strada ferrata. L’interferenza altimetrica è prevista a campate libere su piloni di sostegno, tale da mantenere inalterata la funzione naturale dell’alveo torrentizio.

I fattori morfologici legati all’ambiente e alla difesa del territorio sono stati ampiamente trattati nello studio ecologico allegato al PRGC adottato. Relativamente ai profili di impatto ambientale, il progetto, pur non compreso tra le opere assoggettate alla procedura di VIA di cui alla legge Regionale del 12.4.2001 n.11, prevede accorgimenti tecnici tali da rendere compatibile l’opera con il contesto territoriale di influenza

Impatti indiretti, invece, potrebbero essere legati all’incremento numerico delle attività produttive localizzate su queste aree e, quindi, del potenziale carico complessivo sull’ambiente. Si ritiene che la disponibilità di servizi di area, erogati attraverso la piattaforma telematica di servizio, possa, comunque indurre miglioramenti in termini di efficacia ed efficienza nella utilizzazione delle infrastrutture e dei servizi esistenti. Inoltre, a tale problema si potrà dare risposta attraverso un uso adeguato, da parte del sistema delle imprese, degli strumenti finanziari previsti a sostegno delle imprese (si veda lo specifico

intervento), in particolare incentivando una gestione comune, e possibilmente nell'ottica di filiera produttiva, delle *utilities* (es. acqua, energia elettrica, rifiuti,..) ovvero sostenendo l'introduzione, all'interno del processo di produzione dei beni e dei servizi, di innovazioni, tecniche e tecnologiche, ambientalmente sostenibili. Altro fattore potenziale di mitigazione è legato al contributo che può essere fornito dal Polo tecnologico sulla logistica e sulle reti, in particolare in termini di definizione e sostegno di reti innovative di cooperazione a fini ambientali.

8.2.2 Analisi di sostenibilità degli incentivi alle imprese

Con riferimento agli incentivi a sostegno alle imprese, considerando peraltro che è incentivata la presentazione di domande da parte di soggetti aggregati, al fine di gestire in comune servizi, in particolare in logica di filiera, e considerando che è prevista la utilizzazione di uno schema "multimisura", basato sulla possibile utilizzazione congiunta delle differenti misure di pertinenza (in particolare misure 4.1 e misura 3.13), la massimizzazione della sostenibilità ambientale sarà garantita, a livello di bandi, attraverso un sistema di premialità verso:

Mis 4.1 Azione a): sistema della globalizzazione

- Interventi che prevedano servizi integrati quali – ambiente – sicurezza per l'adesione a sistemi di gestione ambientale normati ISO 14000, EMAS 2;

Mis 4.1 Azione b): sistema dell'innovazione

- progetti di ricerca finalizzati allo sviluppo di tecnologie ambientali (ivi compreso il know – how ambientale nuovi materiali e nuovi metodi di lavoro) in particolare:
 - tecnologie per la gestione dell'inquinamento;
 - tecnologie per la messa a punto di processi di produzione più puliti;
 - tecnologie per la creazione o l'innovazione di prodotto (o linee di prodotto più puliti);

Mis 4.1 Azione c): sistema di ampliamento della base produttiva punti.

- imprese che possiedono o si impegnano aderire entro il periodo di realizzazione dell'intervento, a sistemi di gestione ambientale normati ISO 14000 ed EMAS 2.
- Imprese, non rientranti nel caso precedente, che possiedono una serie di performance ambientali secondo i seguenti parametri:
 - a) natura dell'intervento richiesto (integrato o end of pipe);
 - b) utilizzo di tecniche di analisi del ciclo di vita prodotto (LCA) e/o sviluppo di marchi ecologici, nazionali o comunitari;
 - c) gestione della risorsa idrica (risparmio idrico e riutilizzo di acque reflue e/meteoriche e riduzione dei carichi inquinanti);
 - d) uso di energie rinnovabili –efficienza energetica- risparmio energetico;
 - e) consumo di materie prime e riutilizzo di scarti di lavorazione;

- f) riduzione delle emissioni climalteranti, acide, odorifere, sonore
- g) gestione dei rifiuti pericolosi e non pericolosi;
- imprese localizzate in aree degradate o dismesse interessate da attività di recupero e/o riqualificazione;
- imprese che progettino interventi di delocalizzazione degli impianti da aree sensibili verso aree degradate o dismesse.

Mis 3.13 Attuazione Piano Regionale della Ricerca

- ricerche per l'introduzione delle tecnologie atte a ridurre la pericolosità del flusso dei rifiuti rivenienti dai cicli produttivi;
- innovazioni nel processo produttivo con particolare riferimento al consumo ed alla tutela delle risorse idriche

9 CRITERI E MODALITA' PER LA SELEZIONE DEI PROGETTI

i criteri e le modalità di selezione dei progetti risultano discussi all'interno delle singole schede relative agli interventi oltre che nelle schede di misura.

11 DEFINIZIONE DELLA SCELTA ORGANIZZATIVA- GESTIONALE

Per la definizione della scelta organizzativa gestionale si riporta di seguito l'ipotesi di Convezione tra Comuni con delega di funzioni al Comune di Bari secondo quanto disposto dall'art. 30 del TUEL.

ATTO DI CONVENZIONE

L'anno 2003, il giorno..... del mese di..... ,
nella sede municipale di

presenti:

- il Comune di.....in persona del Sindaco **rappresentante legale pro-tempore**..... , domiciliato per la sua carica presso il Comune di....., il quale interviene nel presente atto in forza della Deliberazione n.....del..... , esecutiva, il quale dichiara che il numero di codice fiscale del Comune rappresentato è
- il Comune diin persona del Sindaco rappresentante legale pro-tempore , domiciliato per la sua carica presso il Comune di....., il quale interviene nel presente atto in forza della Deliberazione n.....del..... , esecutiva, il quale dichiara che il numero di codice fiscale del Comune rappresentato è.....
- il Comune di.....in persona del Sindaco **rappresentante legale pro-tempore**..... , domiciliato per la sua carica presso il Comune di....., il quale interviene nel presente atto in forza della Deliberazione n.....del..... , esecutiva, il quale dichiara che il numero di codice fiscale del Comune rappresentato è

- il Comune diin persona del Sindaco rappresentante legale pro-tempore , domiciliato per la sua carica presso il Comune di....., il quale interviene nel presente atto in forza della Deliberazione n.....del..... , esecutiva, il quale dichiara che il numero di codice fiscale del Comune rappresentato è.....
.....;
- il Comune di.....in persona del Sindaco **rappresentante legale pro-tempore**..... , domiciliato per la sua carica presso il Comune di....., il quale interviene nel presente atto in forza della Deliberazione n.....del..... , esecutiva, il quale dichiara che il numero di codice fiscale del Comune rappresentato è
.....;
- il Comune diin persona del Sindaco rappresentante legale pro-tempore , domiciliato per la sua carica presso il Comune di....., il quale interviene nel presente atto in forza della Deliberazione n.....del..... , esecutiva, il quale dichiara che il numero di codice fiscale del Comune rappresentato è.....
.....;
- il Comune di.....in persona del Sindaco **rappresentante legale pro-tempore**..... , domiciliato per la sua carica presso il Comune di....., il quale interviene nel presente atto in forza della Deliberazione n.....del..... , esecutiva, il quale dichiara che il numero di codice fiscale del Comune rappresentato è
.....;
- il Comune diin persona del Sindaco rappresentante legale pro-tempore , domiciliato per la sua carica presso il Comune di....., il quale interviene nel presente atto in forza della Deliberazione n.....del..... , esecutiva, il quale dichiara che il numero di codice fiscale del Comune rappresentato è.....
.....;
- il Comune di.....in persona del Sindaco **rappresentante legale pro-tempore**..... , domiciliato per la sua carica presso il Comune

di....., il quale interviene nel presente atto in forza della
Deliberazione n.....del..... , esecutiva, il quale dichiara
che il numero di codice fiscale del Comune rappresentato è
.....;

- il Comune diin persona del Sindaco rappresentante
legale pro-tempore , domiciliato per la sua carica presso il Comune
di....., il quale interviene nel presente atto in forza della
Deliberazione n.....del..... , esecutiva, il quale dichiara
che il numero di codice fiscale del Comune rappresentato è.....
.....;

- il Comune di.....in persona del Sindaco **rappresentante legale
pro-tempore**..... , domiciliato per la sua carica presso il Comune
di....., il quale interviene nel presente atto in forza della
Deliberazione n.....del..... , esecutiva, il quale dichiara
che il numero di codice fiscale del Comune rappresentato è
.....;

- il Comune diin persona del Sindaco rappresentante
legale pro-tempore , domiciliato per la sua carica presso il Comune
di....., il quale interviene nel presente atto in forza della
Deliberazione n.....del..... , esecutiva, il quale dichiara
che il numero di codice fiscale del Comune rappresentato è.....
.....;

- il Comune di.....in persona del Sindaco **rappresentante legale
pro-tempore**..... , domiciliato per la sua carica presso il Comune
di....., il quale interviene nel presente atto in forza della
Deliberazione n.....del..... , esecutiva, il quale dichiara
che il numero di codice fiscale del Comune rappresentato è
.....;

- il Comune diin persona del Sindaco rappresentante
legale pro-tempore , domiciliato per la sua carica presso il Comune
di....., il quale interviene nel presente atto in forza della
Deliberazione n.....del..... , esecutiva, il quale dichiara

che il numero di codice fiscale del Comune rappresentato è.....
.....;

- il Comune di.....in persona del Sindaco **rappresentante legale pro-tempore**....., domiciliato per la sua carica presso il Comune di....., il quale interviene nel presente atto in forza della Deliberazione n.....del....., esecutiva, il quale dichiara che il numero di codice fiscale del Comune rappresentato è.....;

- il Comune diin persona del Sindaco rappresentante legale pro-tempore, domiciliato per la sua carica presso il Comune di....., il quale interviene nel presente atto in forza della Deliberazione n.....del....., esecutiva, il quale dichiara che il numero di codice fiscale del Comune rappresentato è.....
.....;

- La Provincia di Bari in persona del , domiciliato per la sua carica presso la Sede dell'Amministrazione Provinciale il quale interviene nel presente atto in forza della Deliberazione n.....del....., esecutiva, il quale dichiara che il numero di codice fiscale dell'Ente rappresentato è ;

i quali dichiarano di sottoscrivere il presente atto in rappresentanza dei rispettivi sopra indicati Enti e per l'effetto convengono:

- i quali dichiarano di sottoscrivere il presente atto in rappresentanza dei rispettivi sopra indicati Enti e per l'effetto convengono:

Premessa

Il Programma Operativo Regionale (POR) 2000-2006 della Puglia, individua i Progetti Integrati Territoriali (PIT) quali strumenti per sostenere la crescita dei sistemi locali di sviluppo in funzione delle reali specificità e vocazioni territoriali integrando e sostenendo le iniziative in corso e promuovendone di nuove.

Il “Complemento di Programmazione”, (delibera di Giunta regionale n.1697/00) prevede le norme per l’articolazione, l’individuazione, l’elaborazione e l’attuazione dei Progetti Integrati Territoriali.

Tra le aree PIT individuate dal “Complemento” è compresa quella denominata del Sistema Produttivo Locale di Bari PIT n.3 “Consolidamento del polo di reti e nodi di servizi presente nell’Area metropolitana sia rispetto alle infrastrutture di logistica e di trasporto, sia rispetto ai servizi innovativi di rete basati sull’offerta di prestazioni ad alta intensità di conoscenza derivanti dalla diffusione della Società dell’informazione - Area metropolitana di Bari”.

I Comuni di Adelfia, Bari, Binetto, Bitetto, Bitritto, Capurso, Casamassima, Cellamare, Modugno, Mola di Bari, Noicattaro, Palo del Colle, Rutigliano, Sannicandro, Triggiano, Valenzano- unitamente all’Amministrazione Provinciale di Bari- delimitano un ambito territoriale funzionale a progettare un autonomo programma di sviluppo omogeneo essendo i propri territori in stretta integrazione sociale, economica e culturale.

Il Decreto del Presidente della Giunta regionale n. 565 del 30 settembre 2002 ha individuato quali soggetti delle Autonomie locali costituenti il Comitato per l’accordo di programma del PIT n.3 i menzionati Comuni e la Provincia di Bari. Con tale ultima Amministrazione si è quindi proceduto alla elaborazione programmatica definitiva.

Il “Complemento”, così come integrato dalle “Modifiche delle procedure di attuazione del PIT” approvate il 4 febbraio u. s. dal Comitato di sorveglianza del POR Puglia 2000-2006, stabilisce tra l’altro che l’Accordo tra amministrazioni dovrà prevedere “*.....la individuazione della struttura amministrativa competente alla gestione delle misure di attuazione, un Ufficio unico comune, capace di provvedere, ai sensi dell’art. 30 del d. Lgs 267/00, a tutte le necessità per la realizzazione degli interventi, e unico centro di spesa, nonché unica stazione appaltante per gli interventi previsti dai Programmi*”.

Pertanto il Comitato dei Sindaci e l’Amministrazione Provinciale di Bari ritengono che la gestione del PIT si attui in forma associata e, in conseguenza, hanno predisposto ed approvato il presente schema di Convenzione per l’esercizio delle funzioni e dei servizi inerenti il PIT n.3 “Area metropolitana di Bari”, da sottoporre all’approvazione dei rispettivi organi deliberanti.

Tutto ciò premesso

Le Autonomie locali aderenti al PIT n. 3 convengono e stipulano quanto segue:

Art. 1

(PREMESSA)

La premessa costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto.

Art. 2

(OGGETTO)

Con la presente Convenzione di Bari i Comuni di Adelfia, Bari, Binetto, Bitetto, Bitritto, Capurso, Casamassima, Cellamare, Modugno, Mola di Bari, Noicattaro, Palo del Colle, Rutigliano, Sannicandro, Triggiano, Valenzano e l'Amministrazione Provinciale costituiscono l'Associazione per il coordinamento e l'attuazione del Programma del PIT n.3.

Essa disciplina, altresì, in forma associata la struttura amministrativa pubblica responsabile dell'attuazione del PIT n.3 " Area Metropolitana di Bari "(d'ora innanzi sinteticamente Pit 3), che costituisce l'unico centro di spesa e l'unica stazione appaltante secondo quanto previsto dalle vigenti disposizioni del Complemento di Programmazione.

Art. 3

(FINALITÀ)

La Associazione tra Enti locali convenzionati, costituita nella presente convenzione ai sensi dell'art. 30 del TUEL, ha le seguenti finalità:

1. coordinamento del Programma del Pit n.3 e sua attuazione sul territorio;
2. gestione, monitoraggio e rendicontazione dei fondi destinati al Pit 3 nonché esercizio delle funzioni di **unica stazione appaltante** tramite apposito ufficio unico comune, anche al fine di semplificare ed ottimizzare la fase di gestione del Pit.

Art. 4

(ASSEMBLEA DEL PIT. N.3)

E' istituita l'Assemblea del Pit 3, con sede presso il Comune di Bari.

L'Assemblea è composta dai Sindaci dei Comuni e dal Presidente della Provincia, i quali possono delegare a sostituirli un Assessore o un Consigliere in carica.

Art. 5

(FUNZIONI DELL'ASSEMBLEA)

All'Assemblea sono demandate le seguenti funzioni di indirizzo e controllo:

- approvare lo schema di accordo da stipularsi ai sensi dell'art.15 della L.241/90 tra le Amministrazioni convenzionate e la Regione Puglia;
- approvare il Piano annuale degli interventi a realizzarsi come individuati dall'Accordo tra le Amministrazioni stipulato ai sensi del Complemento di Programmazione;
- approvare il preventivo ed il consuntivo annuale di gestione per il funzionamento dell'Ufficio unico comune, secondo quanto previsto al successivo art.11;
- formulare le linee guida per il miglior espletamento dei servizi di gestione del Pit 3;
- approvare atti di indirizzo per il funzionamento dell'Ufficio unico comune, con la relativa dotazione di personale, strumenti e risorse in relazione alle esigenze ed alle disponibilità finanziarie;
- deliberare le quote di finanziamento a carico degli Enti locali convenzionati per il funzionamento dell'Ufficio Unico Comune;
- trasmettere ai Consigli Comunali e al Consiglio Provinciale, entro il 30 aprile di ogni anno, una relazione sullo stato di attuazione del Programma del Pit 3.

Art. 6

(ASSEMBLEA - FUNZIONAMENTO)

La seduta di primo insediamento è convocata dal Sindaco del Comune capofila che la presiede. Fino alla nomina del segretario le funzioni di verbalizzante sono assicurate dal segretario del comune capofila o da un suo delegato.

Il Sindaco o il Presidente della Provincia può delegare alla partecipazione un Assessore o un Consigliere. La delega deve essere conferita per iscritto per ogni seduta assembleare, deve essere consegnata al segretario prima della riunione e il documento relativo deve essere conservato presso il Comune capofila insieme ai verbali delle sedute.

L'assemblea è convocata dal Presidente con avviso contenente il giorno, l'ora, il luogo dell'adunanza e l'elenco delle materie da trattare e trasmesso dal segretario con mezzi che garantiscano la prova dell'avvenuto ricevimento almeno otto giorni prima dell'assemblea, o almeno due giorni nei casi di estrema urgenza.

L'Assemblea è regolarmente costituita, in prima convocazione, con la presenza della maggioranza degli Enti aderenti alla Convenzione. In seconda convocazione l'Assemblea si ritiene regolarmente costituita con l'intervento di almeno un terzo, più uno, degli Enti.

Il Presidente, inoltre, deve convocare l'assemblea entro venti giorni, quando ne è fatta domanda dalla metà più uno dei componenti e nella domanda sono indicati gli argomenti da trattare.

Le proposte di deliberazioni devono essere depositate presso il Comune capofila, fino alla costituzione dell'Ufficio comune, almeno 24 ore prima della seduta a libera visione dei componenti.

Le deliberazioni sono assunte con votazione in forma palese, sono verbalizzate per iscritto e si intendono adottate con il voto favorevole della maggioranza assoluta dei presenti.

Il segretario, in seno all'assemblea, svolge funzioni di consulenza giuridico -normativa, oltre che di verbalizzazione dell'attività della seduta.

Le deliberazioni dell'assemblea sono redatte dal segretario e sottoscritte dal presidente e dal segretario medesimo, il quale ultimo ne cura la trasmissione agli enti convenzionati.

Le deliberazioni adottate dall'assemblea sono pubblicate nell'albo pretorio di tutti gli Enti locali convenzionati e seguono le norme di pubblicità fissate dal TUEL per le deliberazioni consiliari.

Le spese per la partecipazione alle riunioni dell'assemblea da parte dei componenti sono a carico dei rispettivi Enti locali convenzionati.

Art. 7

(PRESIDENZA DELL'ASSEMBLEA)

L'assemblea è presieduta dal Sindaco o suo delegato del Comune Capofila, coadiuvato da un Ufficio di Presidenza composto dal rappresentante dell'Amministrazione Provinciale che assume la funzione di Vice Presidente e dai Sindaci di tre dei Comuni partecipanti.

Questi ultimi sono eletti a scrutinio segreto con singole votazioni per ciascuno dei componenti. Sono eletti i Sindaci che in ciascuna votazione hanno riportato il maggior numero di voti. In caso di parità è eletto il più anziano per età. *I componenti uscenti non possono essere rieletti.*

Il Presidente regola lo svolgimento dell'assemblea ed accerta i risultati delle votazioni; degli esiti di tali accertamenti deve essere dato conto nel verbale. I componenti dell'Ufficio cessano dalla carica nei casi di dimissione, decadenza dalla carica di Sindaco o impedimento permanente. Nel caso di impedimento temporaneo o assenza le funzioni di Presidente sono svolte dal Vice Presidente .

Spetta al Presidente di:

- rappresentare l'assemblea;
- convocare e presiedere l'assemblea e l'Ufficio di Presidenza;
- nominare il Responsabile dell'Ufficio Unico, sentito l'Ufficio di Presidenza;
- nominare un segretario dell'assemblea tra coloro che svolgono le funzioni di segretario generale, dirigente o funzionario amministrativo degli Enti locali convenzionati, su proposta dell'Ufficio di Presidenza.

Spetta all'Ufficio di Presidenza assicurare il raccordo tra l'Assemblea e l'Ufficio Unico.

Le deliberazioni dell'Ufficio di Presidenza sono assunte con la partecipazione della maggioranza dei componenti e sono trascritte in un apposito registro dei verbali.

Art 8

(COMUNE CAPOFILA)

Gli enti aderenti riconoscono il Comune di Bari quale capofila del PIT 3, al quale delegano in conseguenza le funzioni e i servizi previsti nel Complemento di Programmazione e dalla normativa regionale, nazionale e comunitaria ad esso collegata per la realizzazione degli interventi inseriti nei Programmi.

Il Comune di Bari si fa promotore e coordinatore della convenzione e si impegna a svolgere il ruolo di capofila con la massima diligenza, atta a raggiungere sia gli scopi progettuali sia a garantire il mantenimento dell'armonia di rapporto tra gli enti.

Il Comune capofila opera, nell'ambito dell'oggetto della delega, in luogo e per conto degli Enti deleganti e la sua attività è pertanto imputabile anche agli stessi.

La legittimazione passiva in qualità di Comune delegato all'esercizio delle funzioni di cui al comma 1 compete al Comune di Bari, ferma restando la responsabilità solidale dei singoli comuni partecipanti all'associazione per eventuali danni cagionati a terzi nell'esercizio dell'attività amministrativa delegata.

Il Comune capofila deve provvedere ad istituire nel proprio Bilancio un centro di costo distinto- denominato P.I.T. n.3- su cui saranno contabilizzate le relative poste in entrata ed in uscita.

Il rappresentante legale del Comune di Bari, quale Comune capofila, è delegato dalle Autonomie Locali convenzionate a sottoscrivere l'Accordo tra le amministrazioni ex art.15 L.n. 241/90 di cui al Complemento di Programmazione.

Art. 9

(UFFICIO UNICO COMUNE)

L'“Ufficio Unico Comune” con sede presso il Comune capofila è la struttura

amministrativa competente alla gestione delle misure di attuazione sulla base di quanto disposto dai Regolamenti Comunitari 1260/99 e 438/01, dalla presente convenzione e dal regolamento di funzionamento dell'ufficio unico.

Esso è unico centro di spesa, ed esercita le funzioni di unica stazione appaltante delegate al Comune capofila per gli interventi previsti dal Progetto.

Le ripartizioni o i settori degli Enti locali convenzionati sono tenuti alla collaborazione con l'Ufficio per tutta l'attività amministrativa, tecnica e contabile relativa agli interventi a rilevanza comunale, e per quelli a rilevanza sovracomunale nei casi in cui ciò sia ritenuto opportuno e necessario dal Dirigente coordinatore responsabile.

L' Ufficio Unico Comune del PIT 3 per i procedimenti relativi alla **realizzazione di opere pubbliche** provvede in particolare a:

1. nominare attraverso il Dirigente dell'Ufficio come responsabile unico del procedimento di attuazione di ogni singolo intervento previsto dal programma, per le fasi della progettazione, dell'affidamento e dell'esecuzione dell'opera pubblica, il funzionario indicato dal Comune Competente, che viene assegnato – per la specifica funzione – all' Ufficio Unico;
2. pubblicare il bando di gara predisposto dai comuni;
3. acquisire il nominativo del responsabile di procedimento dell'opera pubblica comunicato da ciascun Comune;
4. gestire la spesa sulla base degli accreditamenti ai sensi dell'art. 8 comma 4;
5. provvedere alla verifica di conformità dei progetti predisposti ed approvati dai singoli Comuni convenzionati alla programmazione del PIT 3 proposta nell'accordo tra amministrazioni;
6. controllare la documentazione sugli stati di avanzamento lavori trasmessa dai Comuni convenzionati ai fini della certificazione, rendicontazione e successiva liquidazione a seguito di accreditamento delle somme da parte della Regione Puglia ;
7. controllare i certificati di regolare esecuzione / collaudo ai fini della certificazione, rendicontazione e successiva liquidazione del saldo a seguito di accreditamento delle somme da parte della Regione Puglia;

8. rendicontare la spesa;
9. effettuare il monitoraggio;
10. predisporre e inviare semestralmente la relazione di esecuzione all'Area di Coordinamento delle Politiche Comunitarie e al soggetto interno responsabile del Coordinamento delle attività di competenza regionale e inoltre, ove richiesto, riferire sullo stato di attuazione al Comitato di Sorveglianza.

Per i procedimenti relativi **all'acquisizione di beni e servizi** e all'attribuzione di incentivi alle imprese provvede in particolare a:

1. verificare la coerenza degli schemi di bando rispetto ai criteri e alle indicazioni contenute nel programma;
2. valutare la ricevibilità e la compatibilità delle domande di finanziamento presentate dai beneficiari finali rispetto alle previsioni degli obiettivi e degli interventi del PIT3;
3. valutare e certificare la documentazione prodotta ai fini della successiva rendicontazione e liquidazione a seguito di accreditamento delle somme da parte della Regione Puglia;
4. rendicontare la spesa;
5. effettuare il monitoraggio;
6. predisporre e inviare semestralmente la relazione di esecuzione all'Area di Coordinamento delle Politiche Comunitarie e al soggetto interno responsabile del Coordinamento delle attività di competenza regionale e inoltre, ove richiesto, riferire sullo stato di attuazione al Comitato di Sorveglianza.

Le restanti fasi dei procedimenti rimangono nell'esclusiva competenza e responsabilità della Regione Puglia.

L'Ufficio è diretto da un Dirigente Responsabile competente alla formazione e allo svolgimento del programma che provvede, sulla base delle risorse finanziarie assegnate, ad organizzarne il funzionamento nel rispetto dei regolamenti comunitari, della presente convenzione e (degli atti di indirizzo) sul funzionamento dell'Ufficio.

L'Ufficio opera con personale distaccato dagli enti partecipanti- previa individuazione dei profili professionali occorrenti in relazione alla dotazione organica stabilita per l'ufficio unico da parte dell'Assemblea ai sensi dell'art.5 della presente convenzione.

Il personale distaccato dai comuni associati conserva il rapporto giuridico, economico e di servizio con l'ente di appartenenza ed instaura il rapporto gerarchico e funzionale con l'Ufficio Unico. Il Dirigente Responsabile dell'Ufficio in caso di inadempienze o scarso rendimento del personale distaccato propone al Sindaco del Comune di Provenienza la sostituzione.

L'Ente locale che conferisce personale all'ufficio Comune provvederà al pagamento dei relativi emolumenti che andranno in compensazione con le somme determinate dall'assemblea e dovute ai sensi dell'art.11 comma 7.

Esso può avvalersi, per lo svolgimento dei propri compiti, di una struttura di supporto e di assistenza tecnica, come prevista dalle norme di attuazione dei PIT.

Per il primo funzionamento dell'Ufficio - fino a diverse disposizioni dell'Assemblea- il Comune capofila, unitamente all'Amministrazione Provinciale di Bari, garantisce una provvisoria dotazione organica di partenza e la sede dell'Ufficio.

Art. 10

(COMPETENZE DEGLI ENTI LOCALI CONVENZIONATI)

Per quanto riguarda i procedimenti per la realizzazione di opere pubbliche di specifica pertinenza, i Comuni convenzionati, provvedono a tutte le fasi procedurali relative all'approvazione del progetto, alla redazione del capitolato di spesa, alla individuazione della disciplina del sistema di appalto, all'indizione della gara d'appalto e alla realizzazione dell'opera.

La pubblicazione del bando di gara è a cura dell'Ufficio unico comune, sulla base della documentazione predisposta dai comuni convenzionati.

Ogni Comune nomina per l'opera pubblica di proprio interesse un responsabile del procedimento, dandone immediata comunicazione al Dirigente dell'Ufficio unico.

Gli Enti locali informano in tempo reale l'Ufficio unico comune di tutti gli adempimenti contestualmente alla loro assunzione, affinché l'Ufficio stesso possa

dare nulla osta ai soli fini della conformità all'Accordo sottoscritto tra le Amministrazioni ed alla Regolamentazione comunitaria del POR 2000-2006.

Art.11.

(RAPPORTI FINANZIARI TRA GLI ENTI - RIPARTO SPESE)

Gli Enti convenzionati percepiscono le risorse in relazione alle iniziative programmate e di cui viene accertato il finanziamento.

Ciascun Comune sulla base del progetto di opera pubblica presentato ed ammesso a finanziamento dispone l'iscrizione dello stesso nel piano triennale delle opere Pubbliche e la relativa quota di cofinanziamento nel bilancio di previsione.

Di tale iscrizione ogni Comune dà comunicazione all'Ufficio Unico il quale provvede a prendere atto per i propri fini dell'inserimento dell'opera nel piano delle opere pubbliche e nel bilancio di previsione del Comune ammesso a finanziamento.

I finanziamenti disposti dalla Regione per progetti approvati riguardanti i singoli Comuni saranno accreditati dall'Ufficio Unico alle suddette Amministrazioni fatto salvo quanto stabilito nell'art.9.

Il preventivo di gestione per il funzionamento dell'ufficio, da inserire nel bilancio preventivo del Comune capofila, è approvato dall'assemblea su proposta dell'Ufficio entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello cui si riferisce.

Il conto consuntivo della gestione del funzionamento dell'ufficio da inserire nel consuntivo del Comune capofila è approvato annualmente dall'Assemblea, entro il quarto mese successivo alla chiusura dell'anno finanziario, ovvero, quando particolari esigenze lo richiedano, entro il sesto mese successivo.

Gli Enti locali convenzionati concorrono proporzionalmente al fabbisogno finanziario necessario per il funzionamento dell'Ufficio Unico Comune, comprese le spese per l'attività di assistenza tecnica, sulla base dei seguenti parametri: 1) numero degli abitanti, 2) superficie territoriale del Comune. Le risorse necessarie sono stabilite dall'Assemblea ai sensi dell'art.5

L'Assemblea, inoltre, su proposta della stessa Amministrazione Provinciale di Bari, delibera la sua quota di compartecipazione anche in relazione alla misura ed alle modalità della sua partecipazione all'Ufficio unico per le funzioni di sua competenza ai sensi dell'art.19 co.1 lett.i) del TUEL. e della normativa statale e regionale vigente.

Art. 12

(REGOLE DI COMPARTECIPAZIONE: RESPONSABILITÀ E COMPITI)

Gli Enti locali convenzionati si impegnano con la sottoscrizione della presente convenzione a corrispondere la propria quota di finanziamento per il funzionamento dell'Ufficio Comune, ad assicurare la quota di cofinanziamento per la realizzazione delle opere pubbliche ricadenti nel proprio territorio nonché autorizzano il Comune capofila ad acquisire dalla Regione le quote di cofinanziamento spettanti ad ognuno di loro.

Ciascun Ente locale è unico responsabile della documentazione comprovante la coerenza e la legittimità degli importi di spesa impegnati e destinati alla realizzazione della spesa diretta di progetto.

Gli Enti partecipanti al PIT 3 si impegnano a versare la quota di compartecipazione per il funzionamento dell'ufficio Comune entro 120 giorni dall'approvazione del relativo preventivo.

In caso di mancato versamento della quota di compartecipazione entro i termini di cui al comma precedente, l'Ufficio Unico sospenderà ogni erogazione dei fondi PIT a favore dell'Ente locale inadempiente e ne darà informazione all'Assemblea tramite il Presidente.

Art. 13

(DURATA)

La presente Convenzione ha validità fino alla completa realizzazione di tutte le fasi del PIT, e comunque non oltre il termine ultimo per la rendicontazione finale fissato dal Complemento di Programmazione.

Art 14

(RINVIO)

Per quanto non previsto nella presente Convenzione si rimanda a specifiche intese di volta in volta raggiunte tra le Amministrazioni, con adozione, se ed in quanto necessario, di atti da parte degli organi competenti o di eventuali integrazioni alla presente convenzione.

12 VALUTAZIONE EX-ANTE

12.1 ANALISI DEI PUNTI DI FORZA, DEI PUNTI DI DEBOLEZZA E DEL POTENZIALE DEL SISTEMA SOCIO-ECONOMICO-TERRITORIALE DELL'AREA PIT

Si è visto che i principali punti forza dell'area possono essere individuati in

- Livello di sviluppo socioeconomico elevato rispetto al resto della regione
- Area a forte dinamica economica, caratterizzata da
 - Forte economia dei servizi e del terziario avanzato
 - Polo metalmeccanico di rilevanza internazionale
 - produzione agricola specializzata, ad alto livello qualitativo, con significativi mercati internazionali di sbocco
- Presenza di sistemi di trasporto (porto, ferrovia, aeroporto, interporto) che qualificano potenzialmente, a livello regionale e meridionale, l'intera area come snodo di collegamento tra Nord Europa e Medio-Oriente
- Leadership dell'area, a livello regionale, nel settore della new economy
- Buona propensione alla innovazione da parte del sistema produttivo, anche nei settori tradizionali
- Buon potenziale di insediamento per nuove imprese
- Presenza di numerosi giovani in cerca di occupazione nel campo della Società dell'Informazione in possesso di elevati titoli di studio
- Patrimonio storico-culturale diffuso nell'area e che ne caratterizza l'omogeneità culturale

Dal punto di vista dei punti di debolezza, si devono invece evidenziare i seguenti:

- Livelli non omogenei di sviluppo socioeconomico tra i Comuni presenti
- Sviluppo troppo baricentrato sul capoluogo, con conseguenti elevati fabbisogni di mobilità verso il centro urbano
- Connessione tra comuni dell'area e capoluogo fortemente centrata su trasporto privato (con conseguenti impatti sul livello di mobilità e sulla qualità dell'aria)
- Connessione intermodale tra differenti sistemi di trasporto inadeguata

- Conseguente inefficienza della connessione del sistema produttivo con grandi direttrici di trasporto
- Non coordinamento dei piani di sviluppo degli insediamenti produttivi, con conseguente limitata efficacia nella attrazione di investimenti esterni
- Utilizzo dei servizi di rete, da parte delle imprese, inferiore rispetto alle potenzialità
- Inadeguato livello di sicurezza percepito dai cittadini e dalle imprese
- Skill shortage nelle imprese sui temi della Società della informazione
- Presenza di situazioni di alto rischio ambientale connesso a specifici insediamenti industriali

Ne consegue che gli ulteriori potenziali di sviluppo dell'area sono in gran parte legati alle capacità che la stessa area dovrebbe avere di operare maggiormente in una logica di sistema integrato.

Una vista di sistema dei processi produttivi, un miglior livello di interconnessione interno permetterebbero, infatti, di avviare una logica di decentramento all'interno del territorio che indurrebbe un suo sviluppo più equilibrato.

Emerge, quindi, la necessità, piuttosto che di sviluppare singoli poli, di sostenere le opportunità di interconnessione, fisica e logica, delle singole componenti.

Accanto ad una dimensione prettamente economica, emerge inoltre il potenziale legato al riconoscere l'identità culturale del territorio, dove una maggiore coesione socio-culturale tra i differenti comuni e dove una omogeneizzazione di alcuni fattori importanti per lo sviluppo (in primo luogo, la sicurezza) da un lato ridurrebbero i rischi di marginalizzazione di alcuni comuni, dall'altro costituirebbero un ulteriore potenziale di attrattività dell'area.

12.2 VALUTAZIONE DELLE MOTIVAZIONI E DELLA COERENZA D'INSIEME DELLA STRATEGIA

Rispetto all'obiettivo di potenziare, attraverso il PIT, il ruolo assunto dal sistema metropolitano di Bari nel rapporto con le direttrici di scambio regionali, nazionali e internazionali, questa idea si traduce nella spinta a sviluppare il territorio del PIT come sistema socio-economico omogeneo, caratterizzato da un elevato livello di interconnessione interna e di integrazione a livello produttivo, sociale ed amministrativo fondata sulla più ampia diffusione di sistemi "a rete". Attraverso, infatti, l'acquisizione di una dimensione di

sistema più coeso ed integrato, l'area potrà meglio far fronte al suo ruolo nello sviluppo regionale e del mezzogiorno ed attrarre ulteriori investimenti nel rispetto del livello di qualità della vita.

Rispetto a questo obiettivo generale, la strategia adottata punta a:

- migliorare i processi di connessione interna all'area
sul fronte materiale, migliorando la mobilità delle persone internamente all'area e la mobilità delle merci, in connessione con la grandi direttrici di trasporto
sul fronte dei servizi, innalzando l'offerta di servizi al sistema produttivo attraverso la utilizzazione delle opportunità della Società dell'Informazione
sul fronte produttivo, stimolando forme di cooperazione tra imprese
sul fronte sociale, stimolando e sostenendo processi a rete di conoscenza del territorio, quale elemento base per costruire una identità condivisa del territorio che contribuisce, insieme a fattori più prettamente economici, alla capacità di attrazione dell'area
sempre sul fronte sociale, migliorando, attraverso processi di rete, il livello di sicurezza offerta sul territorio

- introdurre funzioni di coordinamento nei processi di sviluppo. La strategia, infatti, punta ad incrementare l'efficacia dei processi di pianificazione, gestione e controllo dello sviluppo del territorio attraverso un raccordo delle differenti informazioni e strategie in atto sul territorio stesso. Questa strategia si concretizza in interventi legati a
coordinamento informativo e gestionale delle aree di insediamento produttivo
coordinamento e potenzialità di gestione integrata del patrimonio informativo sul territorio (a partire dallo sviluppo di SIT condivisibili)
coordinamento dei processi di incontro Domanda / Offerta di lavoro

E' evidente, pertanto, che pur nella varietà di interventi attivati, il programma risulta nel complesso coerente con l'obiettivo e logicamente integrato.

12.3 INTERAZIONI E CONGRUENZA DEGLI INTERVENTI CON I PIANI ED I PROGRAMMI CHE INTERESSANO L'AREA DI INTERVENTO

L'area appartenente all'area metropolitana- sistema produttivo locale di Bari (area target del PIT n. 3) è interessata attualmente da alcuni piani e programmi che interagiscono in modo significativo con lo sviluppo dello stesso PIT.

PIS “Tra i due mari”. In primo luogo va osservato che sono 3 i Comuni che condividono le due progettualità: Bari, Mola di Bari e Sannicandro. Il PIS, nell'ambito dell'Itinerario “Normanno Svevo Angioino”, si basa sulla logica della organizzazione di una rete relazionale tra le Istituzioni – Città e tra i corpi sociali che vivono nel territorio. Se, quindi, alla base c'è la stessa prospettiva di riorganizzazione sistemica del territorio, va però sottolineato che i due programmi fanno riferimento a due insiemi complementari di misure POR 2000 – 2006. Ciononostante i due interventi si sostengono reciprocamente laddove gli interventi di recupero strutturale e di fruibilità per la valorizzazione del patrimonio culturale pubblico e miglioramento dell'offerta e della qualità dei servizi culturali, trovano un riscontro ed un rafforzamento nell'azione prevista dal PIT per la fruizione anche virtuale ed informativa dell'intero patrimonio locale.

Ulteriore elemento di complementarità si può riscontrare laddove il PIS, relativamente al Comune di Bari, prevede interventi per il controllo e pianificazione della mobilità e della qualità dell'ambiente, operando quindi nella stessa direzione di alcune azioni chiave del PIT.

Progetto di e-gov A.PU.LIE_GOVERNMENT. Il progetto, predisposto da 169 amministrazioni locali pugliesi, tra cui tutte quelle dell'area del PIT n. 3, con il coordinamento del Comune di Bari che è capofila del progetto, è stato approvato per il finanziamento. Tale progetto intende innovare profondamente le modalità di interazione tra le autonomie locali ed i cittadini e le imprese regionali, sviluppando al tempo stesso una infrastruttura di servizi articolata sul territorio e funzionalmente integrata, in grado di assicurare omogeneità e coerenza dei livelli di servizio pur nella necessaria diversità delle soluzioni organizzative e tecnologiche adottate a livello locale.

Apulie_government è un progetto delle autonomie locali della Puglia che interviene sulla dimensione di sistema regionale delle stesse autonomie, tuttavia esso nasce da livelli locali sub regionali di concertazione tra amministrazioni che hanno già sviluppato, ad esempio nei Patti territoriali o nei contratti di Area o in altri strumenti della programmazione negoziata e della programmazione regionale, una consuetudine alla collaborazione e che si riconoscono in sistemi locali caratterizzati da vocazioni territoriali specifiche o da un forte livello di integrazione sociale e infrastrutturale. L'infrastruttura di servizi che sarà realizzata in Apulie_government sarà quindi un sistema a rete sul territorio regionale che conseguirà progressivamente livelli crescenti di integrazione da un lato e di diversificazione e complementarità funzionale dall'altro. Esso valorizzerà le infrastrutture di servizi già

esistenti ; in questo senso le attività messe a programma sul PIT si integrano e sostengono reciprocamente con quanto previsto sul programma A.PU.LIE_Government. Più nello specifico va ricordato che A.PU.LIE_Government sostiene l'innovazione delle logiche di erogazione e interazione con i destinatari finali di due grandi categorie di servizi:

Servizi di carattere basilare ai cittadini e alle imprese, corrispondenti in linea generale agli eventi essenziali della vita tracciati dal programma nazionale di e_government. Questi servizi fanno riferimento a loro volta alle seguenti grandi aree di intervento amministrativo

- Servizi dell'area "essere cittadino"
- Servizi generali e di assistenza sociale
- Servizi dell'area sanità
- Servizi dell'area tributi
- Servizi dell'area attività produttive

- Servizi funzionali al nuovo ruolo assunto dalle amministrazioni locali, con il decentramento, in materia di gestione delle risorse territoriali e di promozione dello sviluppo locale:

- Servizi per la gestione del territorio
- Servizi per la promozione e il marketing territoriale.

Piano Regionale dei Trasporti. Pur nei limiti di incertezza legati all'attuale stato dell'iter di approvazione del PRT, il PIT n. 3 risulta coerente con le indicazioni e gli interventi previsti sul PRT. Le progettualità previste negli interventi materiali del PIT si conetteranno, infatti, con quanto previsto dal punto di vista trasportistico nel PRT.

Va sottolineato, peraltro, che lo sforzo programmatico di natura concertata attuato dai Comuni in sede di predisposizione della stessa proposta PIT ha portato ad identificare una serie di interventi, in particolare per la componente viaria, che potrebbero trovare recepimento ed attuazione all'interno dello stesso PRT.

Iniziative e progetti per la Sicurezza urbana. Le iniziative in atto di concerto tra amministrazioni locali, la Prefettura ed altre emanazioni locali dell'amministrazione dello Stato trovano nella proposizione del PIT un importante strumento di sostegno, a partire dalle soluzioni *technology-based* fornite dagli stessi interventi PIT

Viene, comunque, ribadito che, pur nel collegamento delle strategie, il piano proposto nell'ambito del PIT n. 3 risulta totalmente autonomo e, quindi, attuabile in modo svincolato da altri piani e progetti insistenti sull'area.

12.4 VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI SOCIO-ECONOMICI PREVEDIBILI

Per la sua configurazione, il PIT n 3

- concorrerà alla crescita del PIL nell'area di riferimento, attraverso l'incremento della competitività del sistema produttivo esistente, la nascita di nuove iniziative imprenditoriali (in particolare nei settori connessi alla Società dell'Informazione) oltre che attraverso l'attrazione di nuovi investimenti produttivi nell'area
- produrrà un impatto occupazionale a regime stimabile in circa 5010 posti di lavoro tra occupazione di diretta, indiretta e indotta. Circa gli effetti occupazionali degli interventi a carattere formativo si è assunto, sulla base di passate esperienze FES, che il 20% circa dei formati possa trovare una occupazione stabile in dipendenza delle azioni formative intraprese. A questi effetti occupazionali diretti vanno poi aggiunti gli effetti indiretti, in particolare indotti dall'azione legata alle politiche attive del lavoro che permetteranno un più efficace incontro della Domanda / Offerta di forze lavoro (con particolare riferimento ai processi di skill shortage nei settori ICT di cui risentono le aziende)
- produrrà un impatto positivo sulle politiche comunitarie in materia di pari opportunità, migliorando l'accessibilità al mercato del lavoro oltre che promuovendo la partecipazione delle donne alla creazione di attività socio-economiche
- concorrerà al miglioramento delle condizioni di sicurezza nell'area, migliorando le capacità di controllo e conoscenza del territorio da parte del sistema di ordine pubblico locale (polizie municipali)

- contribuirà a migliorare la qualità della vita nell'area, in primo luogo attraverso il miglioramento del livello di mobilità oltre che attraverso il conseguente miglioramento della qualità dell'aria nel capoluogo

- contribuirà ad ammortizzare situazioni di disagio ed esclusione sociale attraverso interventi formativi per il reinserimento di persone a rischio.