

PROGRAMMA AMMINISTRATIVO
PER LE LISTE COLLEGATE
ALLA CANDIDATURA A SINDACO DI
PASQUALE DI RELLA

Indice

Premessa

1) Ambiente

- 1.1 Qualità dell'ambiente
- 1.2 Piano rifiuti
- 1.3 Lotta al randagismo e spazi attrezzati
- 1.4 Il verde urbano

2) Bari Città internazionale

- 2.1 Città universitaria
- 2.2 Grandi opere infrastrutturali

3) Cultura e turismo

- 3.1 Una Città che dialoga con il Mondo
- 3.2 Progettare un nuovo Umanesimo per Bari
 - 3.2.1 Beni architettonici, edifici e monumenti di importanza storica
- 3.3 Turismo come risorsa (itinerari storico-culturali-religiosi)

4) Decentramento e periferie

- 4.1 Deleghe Municipi
- 4.2 Le periferie

5) Edilizia giudiziaria

- Osservazioni
- 5.1 Una nuova cittadella della giustizia
- 5.2 Utilizzo strutture esistenti
- 5.3 Edilizia carceraria

6) Incentivi allo Sviluppo

- 6.1 Politiche per il Lavoro e Sviluppo
- 6.2 Piano del Commercio (fisso e ambulante)
- 6.3 Mappatura e lotta all'abusivismo
- 6.4 Tagli alla spesa pubblica improduttiva e riduzione imposte comunali
- 6.5 Artigianato locale

7) Mobilità urbana

- 7.1 Piano della mobilità e dei trasporti
- 7.2 Trasporto ecosostenibile. Parcheggi e regolamentazione della sosta

7.2.1 Gli interventi di mobilità sostenibile

8) Servizi Sociali (Welfare)

Osservazioni

8.1 Il disagio sociale

9) Sicurezza

9.1 Obiettivi primari

9.2 Attribuzioni e competenze del Sindaco

9.3 Assessorato alla sicurezza e polizia locale; riordino e potenziamento delle funzioni della Polizia Locale

10) Politiche educative e sportive

10.1 Linee Guida

11) Riorganizzazione gestione amministrativa

11.1 Aziende comunali

11.2 Un nuovo progetto per gli Uffici comunali

12) Urbanistica ed Assetto del territorio

12.1 Rigenerazione urbana

12.2 Riordino sistema fognario

Conclusioni

“BARI RITORNA GRANDE”

Premessa

Bari è stata ed è una grande Città, Capoluogo di Provincia (oggi Capoluogo di Città Metropolitana) e di Regione, punto di riferimento di un meridione di origine mercantile, ricco di realtà produttive e commerciali, ma, soprattutto, centro storico-culturale di altissima caratura.

Bari è stata grande anche per l’opera dei nostri genitori e progenitori, che ce l’hanno consegnata con assets di rilievo fondamentale per la vita sociale, economica e culturale del Mezzogiorno e del Paese: la Fiera del Levante, il Teatro Petruzzelli, l’Università degli Studi, l’Acquedotto Pugliese, etc ...

Ciascuno di questi assets, cui non possiamo non associare opere e testimonianze di assoluto rilievo storico-culturale (per tutte, la Pontificia Basilica di San Nicola, luogo di culto universale e di scambio interreligioso di primaria importanza), da tempo, ormai, non riescono più ad assolvere al ruolo fondamentale di salvaguardia dell’Identità cittadina e, nel contempo, di volano di sviluppo per l’economia della Città e della Regione.

Circa quindici anni or sono, “sbocciava”, in particolare a Bari ed in Terra di Bari, la c.d. “primavera pugliese”, carica di narrazioni e di aspettative proprie della retorica di sinistra, delle quali oggi viviamo un autunno, anzi, un inverno, gelido di risultati dal punto di vista pratico.

Esistono, d’altra parte, realtà rappresentate da forze politiche che, partendo dall’esperienza politica di centro destra, intendono allargare i propri orizzonti politico-programmatici, al fine di ricomprendere realtà del civismo e dell’associazionismo, con le quali impegnarsi per ricostruire Bari, restituendoLe la centralità economica, sociale e culturale che Le è propria.

1) Ambiente

1.1 Qualità dell'ambiente

Ci impegneremo per una Città veramente rispettosa dell'ambiente e della salute dei Cittadini, che mantenga ed incrementa il verde urbano (parchi e giardini); incentivi la produzione di energia rinnovabile e l'edilizia sostenibile, in particolare nei nuovi edifici privati e pubblici; recuperi/riutilizzi/riduca i rifiuti urbani e introduca la tariffazione puntuale (paghi per i rifiuti che produci), puntando alla eliminazione dei cassonetti dalle strade; riduca l'utilizzo del gas metano, favorisca l'autoproduzione energetica da parte delle famiglie e delle imprese, investa considerevolmente nella mobilità elettrica; tuteli il mare e i litorali urbani, con periodiche azioni di pulizia dalle plastiche e dai rifiuti inquinanti; bonifichi completamente il territorio urbano dall'amianto esistente; sostenga con incentivi economici e sgravi fiscali, start up innovative nel settore dell'economia circolare e della bioeconomia; realizzi una moderna ed ecocompatibile sede unica degli Uffici Comunali; diventi hub e punto di riferimento dell'economia circolare e della bioeconomia per i Paesi frontalieri dell'Adriatico e dello Jonio in sinergia con il Polo universitario di Bari.

In una parola, puntiamo a una vera Green City; a una Città che sviluppi conoscenze e buone pratiche in sinergia con l'Università degli studi ed il Politecnico.

1.2 Piano rifiuti

Il cosiddetto progresso comporta, parallelamente, un incalzante aumento dell'utilizzo dei beni di consumo e, quindi, un considerevole aumento dei rifiuti prodotti. Ancora oggi, spesso inconsapevolmente, misceliamo rifiuti rendendoli difficilmente recuperabili e destinandoli inevitabilmente in discarica.

Nostro primo obiettivo è quello di educare, sin dall'infanzia, alla cultura del riciclo ed al corretto uso della raccolta differenziata.

Pertanto, puntiamo ad uno Sviluppo Sostenibile per la Città di Bari, secondo il declinato Programma di Agenda 21 e di Agenda 2030, nella consapevolezza che occorra passare a misure di performance dell'economia che tengano inevitabilmente conto dei limiti raggiunti ed ancora sopportabili dal pianeta.

In questo quadro, è necessario riaffermare il principio secondo cui un'economia funziona nella misura in cui soddisfa i bisogni delle persone, entro i limiti imposti dagli ecosistemi.

Sarà necessario migliorare gli interventi di razionalizzazione energetica sul territorio, oltre che predisporre progetti ed interventi di riqualificazione energetica di scuole ed edifici pubblici, attraverso un'impiantistica innovativa, con l'effetto di ridurre il consumo di combustibili fossili e la realizzazione di impianti fotovoltaici.

Il costante aumento dei rifiuti di plastica ha ormai generato enormi ricadute dannose sull'ecosistema. A livello comunale, anche su sollecitazione ed in accordo con la Strategia Europea per la Plastica nell'Economia Circolare, emanata dalla Commissione Europea il 16.01.2018, occorre avviare una campagna per abbandonare le plastiche monouso in favore di materiali eco-friendly, ovvero materiali alternativi, riciclabili e facilmente riutilizzabili (a partire dagli esercizi commerciali, dai ristoranti/bar, dalle mense scolastiche ed aziendali, etc.).

E, pertanto:

- Introdurremo meccanismi premiali mirati a favorire l'utilizzo della plastica riciclata, il riutilizzo ed il riciclaggio rispetto allo smaltimento in discarica ed all'incenerimento;
- intensificheremo la raccolta differenziata dei rifiuti di plastica;
- intendiamo sensibilizzare l'opinione pubblica riguardo la deplorable pratica dell'abbandono dei rifiuti su suolo pubblico;
- intendiamo, altresì, intensificare la raccolta dei rifiuti in prossimità delle coste, migliorando il coordinamento tra le Autorità responsabili della gestione dei rifiuti, dell'acqua e dell'ambiente marino;
- produrremo ogni sforzo mirato alla eliminazione delle discariche illegali e non conformi alla legge;
- infine, riprogrammeremo giudiziosamente i termini e le modalità di raccolta, utilizzando, in alcuni ambiti, il sistema di raccolta pneumatica, soprattutto nelle aree di più difficile accesso ai mezzi di trasporto, eliminando conseguentemente i cassonetti dalle strade e, soprattutto, il loro svuotamento da parte dei mezzi preposti (con un'evidente notevole abbattimento delle emissioni inquinanti e un aumento dell'efficienza della filiera dei rifiuti in generale).

1.2.1 I rifiuti: da costo a risorsa.

Innanzitutto, occorrerà aumentare di molto la percentuale di raccolta differenziata all'interno del Comune di Bari, in modo che il materiale non riciclabile divenga una minima percentuale del rifiuto, facilmente smaltibile anche con i metodi tradizionali.

In tal senso, considerando anche i mezzi di cui dispone attualmente l'azienda comunale preposta (AMIU), occorrerà una gestione equilibrata di uomini, mezzi ed innovazione tecnologica.

Ed infatti, una raccolta porta a porta non adeguatamente programmata comporterebbe un enorme impiego di uomini, il ricambio quasi totale del parco macchine e comunque un recupero di efficienza minima rispetto all'obiettivo prefissato.

Non possiamo, infatti, trascurare le ulteriori competenze dell'AMIU in ordine alla pulizia delle strade e delle caditoie, circostanza che impone una gestione del personale adeguata ed efficiente.

Ci proponiamo l'obiettivo di arrivare a dotare le famiglie di una tessera per monitorare i relativi conferimenti mediante l'utilizzo di apparecchiature "intelligenti" o isole ecologiche strutturalmente adeguate.

Tali siti di conferimento, a seconda della struttura del quartiere o della zona interessata, potrebbero essere inserite nel singolo condominio (se dotato di cortile o di spazio interno utilizzabile), oppure per gruppi di condomini in caso di spazi esterni.

Inoltre, nei quartieri che lo consentano (ad esempio Sant'Anna, Santa Rita, Japigia, San Paolo, etc.), per larghezza delle strade o accortezze costruttive dei palazzi, proponiamo la individuazione di un sistema di raccolta mediante impianto pneumatico underground per la raccolta di rifiuti secchi e umidi, sistema che comporterebbe il grande vantaggio della eliminazione dei cassonetti a favore dei bocchettoni di raccolta.

1.3 Lotta al randagismo e spazi attrezzati

Il problema del randagismo è evidentemente una conseguenza di due fattori:

- a) la procreazione tra animali randagi (cani e gatti);
- b) l'abbandono degli animali stessi.

In altri Paesi hanno sensibilmente ridotto il problema con attività di *prelievo* dal territorio degli animali randagi, la loro *sterilizzazione*, la loro *microchippatura* e la *reimmissione* sul territorio.

Ne consegue che, se tale procedura dovesse essere eseguita in tempi ragionevoli, si ridurrebbe sensibilmente il problema di cui al punto a).

Per quanto attiene, invece, la piaga dell'abbandono, questa potrebbe essere sensibilmente ridotta attraverso l'utilizzo di due differenti procedure che operano in sinergia.

Primariamente, andrebbe eseguito un corretto lavoro di sensibilizzazione, attraverso progetti di educazione nelle scuole, che può far parte di un progetto più largo di "*Educazione al rispetto degli animali e dell'ambiente*".

Quanto detto, dovrebbe essere affiancato ad un'attività volta ad ottenere la microchippatura di tutti gli animali di proprietà e non.

Di conseguenza:

- gli animali alla *vendita* devono essere tutti microchippati;
- i veterinari, allorché visitano un animale, dovranno rilevare l'apposizione di microchip e, in caso contrario, dovranno provvedere a comunicare detta circostanza alla Polizia Locale, chiedendone l'intervento al fine di imporre il microchip stesso.

Qualora i veterinari non eseguano detta procedura, dovranno essere contravvenzionati e verrà inviata apposita comunicazione all'Ordine dei suddetti; gli agenti di Polizia Locale dovranno essere dotati di pistola – lettore, così da poter effettuare controlli, anche sugli animali di proprietà in modo da elevare contravvenzione in caso di mancanza di microchip.

Nel caso in cui il controllo venga eseguito su animali randagi ed i suddetti risultino sprovvisti di microchip, il controllore dovrà provvedere a contattare la competente struttura sanitaria veterinaria, al fine di prelevare l'animale, da sottoporre a sterilizzazione e microchippatura e successiva reimmissione.

Al fine di non avere un impatto violento sulla comunità dei proprietari, il Comune potrà prevedere apposita ordinanza al fine di consentire, a tutti i proprietari di ottemperare entro 6 mesi dall'entrata in vigore della delibera del Comune.

Tutti i dati relativi alla descrizione dell'animale (indipendentemente dal fatto che sia prelevato dal territorio o di proprietà), agli interventi eseguiti, alle informazioni sul proprietario (evidentemente, sia per i cani di proprietà che per quelli randagi per i quali il proprietario è il Comune), verranno inseriti in una *banca dati* consultabile dagli Uffici preposti.

Spazi attrezzati.

Nel perseguimento della politica su esposta, ed in particolare per quanto concerne i cani di proprietà, occorrerà progettare e realizzare - previa osservanza di un regolamento contenente le linee guida sull'utilizzo - delle aree attrezzate site all'interno di ogni quartiere del Comune, che consentano lo sgambamento dei cani.

Su iniziativa dell'Amministrazione o di altri soggetti privati saranno individuate una o più aree attrezzate sul territorio comunale, ovvero:

- aree pubbliche, di proprietà comunale e gestite dal Comune;
- aree miste pubbliche, di proprietà comunale e gestite dal privato;
- aree private, di proprietà e gestione privata;

➤ aree miste private, di proprietà privata e gestite dal Comune.

Tale iniziativa dovrà affrontare anche aspetti che riguardano la salute del cane ed altri che riguardano la convivenza in spazi comuni di cani di diversa natura, razza, età e taglia. L'area costituisce un mezzo per soddisfare, nel territorio urbano, alcuni bisogni fisiologici del cane. Gli obblighi ed i doveri indicati hanno anche uno scopo educativo nella relazione conduttore-cane.

Infine, occorrerà discutere e risolvere, con proposte concrete e operative, l'emergenza cinghiali (dettata dallo squilibrio delle popolazioni di questa specie), per la quale si invocano da troppo tempo interventi urgenti e straordinari (attesa la inutilità di adottare l'ampliamento delle giornate e dei carnieri di caccia, che non risolvono il problema come dimostrano i risultati conseguiti da Regioni che hanno già adottato Leggi straordinarie).

Considerate infine le competenze di Bari – Città Metropolitana occorrerà dotarsi di un Piano straordinario per la gestione della fauna selvatica (ad es. cinghiale) che preveda interventi prioritari per la messa in sicurezza delle strade e delle aree abitate, attraverso dissuasori e sistemi di allerta già sperimentati, interventi per la prevenzione dei danni alle colture agricole ed un programma di contenimento del numero degli animali basato su censimenti seri ed attendibili.

1.4 Il verde urbano

Il verde urbano è stato troppo spesso dimenticato e abbandonato, favorendo scempi di ogni genere, inoltre, potature selvagge prive di ogni logica e competenza agronomica hanno reso il verde della Città ancora più precario e disadorno.

Dovrà, quindi, essere introdotto ed applicato il PIANO DEL VERDE nel Piano urbanistico comunale che consenta di determinare un programma organico di interventi in ordine allo sviluppo quantitativo e qualitativo del verde urbano oltre che in ordine alla sua manutenzione e gestione, a partire dalla individuazione e realizzazione di grandi aree a verde.

In particolare, la pianificazione della spesa e degli interventi di estensione e manutenzione andrà accuratamente pianificata riguardo alla sostenibilità dei costi (che incidono da una parte sul piano degli investimenti e dall'altra - per quanto concerne la manutenzione e gestione – sui capitoli di bilancio di spesa corrente) nel breve, medio e lungo periodo.

2) Bari Città internazionale

2.1 Città universitaria

Bari è una Città nella quale convivono un gran numero di studenti, tra residenti, pendolari, fuori-sede (etc.). L'Università degli Studi di Bari, fondata nel 1925, è, infatti, la più importante Università pugliese che ospita facoltà umanistiche, di medicina ed economia.

Il Politecnico, nato nel 1990, conta oltre 10.000 iscritti e ospita, invece, le facoltà scientifiche, di ingegneria e di architettura.

Sino ad oggi la nostra città non ha adeguatamente corrisposto, in termini di qualità della vita, servizi, degli alloggi, infrastrutture e trasporti, a tali realtà che rappresentano, di fatto, vere e proprie città nella città.

Preliminarmente, lavoreremo alla creazione di uno Sportello finalizzato al monitoraggio della vita degli studenti universitari in sinergia con Università degli Studi e Politecnico.

Vogliamo una Bari consapevole delle potenzialità del proprio territorio e che abbia volontà di investire nei giovani talenti, incentivando, in accordo con Università degli Studi e Politecnico, gli obiettivi dell'innovazione sociale, culturale e digitale.

2.2 Grandi Opere infrastrutturali

Viviamo in una Città da sempre protesa verso Oriente e aperta verso il resto d'Europa, in una posizione geograficamente strategica, con potenzialità tutt'ora non coltivate ed adeguatamente sviluppate.

Noi vogliamo che tali potenzialità si traducano in opportunità di sviluppo e in nuovi posti di lavoro; per questo, sarà necessario procedere all'immediata individuazione ed attuazione di un Piano strategico delle infrastrutture.

In tal senso sarà necessario valorizzare, potenziare, collegare e coordinare i punti strategici della Città, al fine di riavviare il meccanismo dello sviluppo commerciale ed industriale, rendendo finalmente il nostro territorio attrattivo per nuovi investimenti e competitivo a livello internazionale.

Grandi Opere significano, innanzitutto, grandi investimenti e programmi a medio - lungo termine.

In un'ottica dello sviluppo del territorio, l'Amministrazione comunale dovrà necessariamente adottare il metodo della condivisione e partecipazione, dotandosi di strumenti adeguati:

➤ pensiamo, ad esempio, ad un'apposita *Agenzia per lo Sviluppo* ed ad una startup che preveda il sapiente utilizzo dei tecnici del Comune e di esperti dei settori interessati (informatica, marketing, ecc.) in sinergia con le Facoltà universitarie locali;

➤ pensiamo, altresì, a meccanismi che consentano al cittadino di interfacciarsi in tempo reale con l'Amministrazione ad esempio un portale online oppure un'applicazione ad hoc per smartphone. Primariamente, però, sarà necessaria l'adozione di un metodo adeguato quale, ad esempio, un Tavolo multidisciplinare per ogni grande Opera (ad es. "TAVOLO FERROVIA PORTO-INTERPORTO"). Collegamento ferroviario PORTO-INTERPORTO.

Il porto costituisce una risorsa straordinaria per la Città: abbiamo la grande opportunità di inserirci efficacemente nei corridoi internazionali del trasporto merci tra Oriente e Occidente, con potenzialità di crescita tutt'ora inesprese.

La situazione attuale:

- per quanto riguarda il porto la colmata di Marisabella non è ancora completa;
- porto ed interporto "non si vedono" e "non si parlano";
- l'Area di Sviluppo Industriale languisce per mancanza di infrastrutture adeguate e, soprattutto, per una inefficace concertazione tra Consorzio ASI e Comuni interessati.

Risulta, pertanto, necessario, una volta terminata la colmata di Marisabella, collegare il porto all'interporto attraverso:

- una linea ferroviaria dedicata ai treni merci;
- il recupero della progettazione e della realizzazione della cd. "camionale", che colleghi direttamente il porto con l'autostrada e la Zona Industriale.

Per quanto riguarda in particolare la Zona Industriale occorrerà preliminarmente sollecitare la Regione Puglia al fine di introdurre opportune modifiche alla legislazione vigente (L.R. n.2/2007 !), in concerto con le Amministrazioni comunali interessate.

Ed Infatti, riteniamo assolutamente indispensabile che parte dei tributi fiscali versati dalle imprese nelle casse dei Comuni di riferimento possano tornare nella disponibilità del Consorzio ASI che dovrà provvedere alla dotazione delle infrastrutture e dei servizi necessari al territorio in questione.

Inoltre, così come si dirà delle Aziende di proprietà del Comune, anche in questo caso riteniamo assolutamente desueta ed inefficiente la presenza di un Consiglio di Amministrazione che, dovrà lasciar posto alla nomina di un Amministratore, oltre che del Comitato dei Soci.

Infine, sarà necessario verificare la concreta possibilità affinché la Zona Industriale possa diventare un'area nella quale le imprese beneficino di riduzioni fiscali ed incentivazioni, attraverso l'utilizzo del meccanismo delle ZES (Zone Economiche Speciali).

3) Cultura e turismo

3.1 Una Città che dialoga con il Mondo

“Per vedere la città non basta avere gli occhi aperti. Occorre per prima cosa scartare tutto ciò che impedisce di vederla, tutte le idee ricevute, tutte le immagini precostituite che continuano a ingombrare il campo visivo e la capacità di comprendere. Poi occorre saper semplificare, ridurre all’essenziale l’enorme numero di elementi che a ogni secondo la città mette sotto gli occhi di chi la guarda e collegare i frammenti sparsi in un disegno analitico e insieme unitario, come il diagramma di una macchina, dal quale si possa capire come funziona (*Italo Calvino, “Gli dei della città”, 1975*).

Servono, infatti, occhi nuovi per guardare una città, per capire com’è fatta e per comprendere come la si possa rifare, perché è da questa prospettiva che può nascere il rilancio urbano ed il suo orientamento strategico.

Lo sguardo nuovo, di cui parla Calvino, serve appunto a riconoscere ed a collegare i “frammenti sparsi” della Città, ossia il suo patrimonio identitario e culturale.

La cultura e la storia vengono calate direttamente nelle pietre (come straordinariamente descritto nella pubblicazione dal titolo “*Sociologia di Bari*” curata dal Prof. Giandomenico Amendola e da altri sociologi nella quale si descrive Bari come “*Libro di pietra*”) e nelle pieghe del territorio, diventando così forma e consistenza della Città, il *milieu* territoriale, che racchiude l’anima o le molteplici anime della Città, in altre parole la sua Civiltà.

Bari ha il profilo di una capitale mancata, proprio quando nel resto della Puglia prendono corpo le politiche di rinascita dei beni culturali, a cominciare dai centri storici, i musei, le biblioteche, le Chiese, i palazzi, l’archeologia, in una parola tutto ciò che serve a recuperare una moderna consapevolezza della propria Identità, trasformandosi in ricchezza culturale da offrire al mondo, lungo i percorsi delle nuove economie dei saperi, della conoscenza e dell’estetica.

In termini più attuali, ci prefiggiamo l’obiettivo di rendere il nostro patrimonio un grande attrattore culturale, proprio lì dove i flussi turistici diventano sempre più consistenti e duraturi.

3.2 Progettare un nuovo Umanesimo per Bari

Il nostro patrimonio storico-culturale-religioso, rappresenta una sorta di granaio del più grande granaio del mondo.

A noi il compito di valorizzarlo, privato com’è, da tempo, di una tessitura di governance, e per questo ridotto a frammenti, inidonei a ridisegnare lo scenario del “ben vivere”, di soddisfare il desiderio di

qualità sempre più sentito negli spazi del quotidiano e in quelli altamente rappresentativi, diventando attrattore dinamico per i cittadini ed il turismo.

3.2.1 Beni architettonici, edifici e monumenti di importanza storica.

Il Castello Svevo, il Palazzo del Sedile, la Cattedrale, la Basilica di San Nicola, il Complesso di San Francesco alla Scarpa, il Complesso di Santa Chiara, il Palazzo della Provincia, il Palazzo dell'Acquedotto Pugliese...

... ed ancora l'intera Città vecchia, il Complesso di Santa Scolastica, il Museo Civico, la Biblioteca metropolitana Santa Teresa dei Maschi, la Biblioteca Nazionale-Cittadella della Cultura, l'Archivio di Stato - Cittadella della Cultura...

... e l'ex Teatro Margherita, il Teatro Petruzzelli, il Teatro Piccinni, il Kursaal Santa Lucia...

... quelli sin qui elencati non sono soltanto luoghi, "nature morte" dell'arte figurativa; sono, altresì, luoghi di storie vissute da personaggi e testimonianze di epoche memorabili che ancora ci accompagnano nel ripersi delle nostre tradizioni e dei nostri riti storico-culturali-religiosi (il Corteo di San Nicola, la processione dei Misteri, etc.).

Alcune proposte.

Istituire buone pratiche istituzionali con il Castello Sforzesco di Milano, per esempio, al fine di programmare nel Castello di Bari eventi espositivi all'insegna del periodo rinascimentale vissuto dalle protagoniste, dedicati all'arte, alla moda, all'oreficeria, alla scultura; prevedere laboratori tematici con le scuole di vari gradi, esperienze narrative e rievocazioni celebrative (nel 1517, partì da Bari il grande corteo diretto a Napoli per il matrimonio di Bona Sforza con il re di Polonia).

Ed inoltre, come non pensare al Complesso di Santa Scolastica, ricco di oltre 30.000 reperti archeologici, oggi privo di dirigenza scientifica in grado di allestire esposizioni permanenti e di programmare eventi tematici in collegamento con i centri della cultura archeologica del Mediterraneo.

Ed ancora.

Bari è tutt'ora ferma allo sterile dibattito riguardante la realizzazione sulla realizzazione di un museo d'arte contemporanea, le cui origini sembrano risalire alle esposizioni di Expo Arte presso la Fiera del Levante (meglio sarebbe al Maggio di Bari), come se in campo artistico la Città e la Regione non avessero una storia da raccontare.

Ancor più stravagante la circostanza per cui, anziché programmare un'istituzione museale con le professionalità di impiego pubblico, alla quale affidare la nascita di un museo e di tutte le attività

correlate, il fatto che si continui ad ipotizzare l'utilizzo dei tanti contenitori architettonici e culturali solo attraverso esposizioni episodiche come avviene, per esempio, nel caso del teatro Margherita o della Sala Murat.

Fenomeni, questi, sintomo di sciattezza e, cosa ancor più grave, della perdita della propria identità, oltre che del ruolo avuto nella grande stagione dell'arte contemporanea iniziata già nella seconda metà dell'Ottocento e proseguita per tutto il Novecento.

Ulteriori proposte.

La Biblioteca Metropolitana di Santa Teresa dei Maschi, già definita Biblioteca per le Arti e la Cultura, nel cuore della Città Vecchia, deve tornare centrale nell'ambito di un sistema di biblioteche da far nascere in tutti i quartieri.

Peraltro, Santa Teresa ha subito un declassamento nelle attività di lettura e di promozione di programmi di socialità che si svolgevano nell'auditorium e sulle terrazze allestite per il cinema, la musica, il teatro e l'arte della scrittura.

Un'istituzione altrettanto rilevante è rappresentata dalla Biblioteca Nazionale situata nella Cittadella della Cultura, anch'essa divenuta marginale pur disponendo di ricchissimo patrimonio librario e documentale; basti pensare che vi sono conservate 818 caricature originali di Frate Menotti realizzate fra il 1883 e il 1907, legate alla satira dei personaggi salienti della città.

3.3 Turismo come risorsa (itinerari storico-culturali-religiosi)

Riteniamo che Cultura e Turismo debbano costituire elementi imprescindibili per una politica lungimirante che sappia prendersi carico del reale sviluppo della Città di Bari, la quale gode di uno straordinario patrimonio storico, artistico, archeologico e paesaggistico, frutto delle numerose dominazioni che si sono avvicendate nel tempo.

Un'eredità che ci avviciniamo a rivalutare, considerando dovere di tutti noi preservarla e valorizzarla al meglio attraverso forme di turismo sostenibile che rispettino il territorio e ne favoriscano nel contempo la crescita sociale, civile ed economica.

La nostra sfida sarà, quindi, quella di governare un sistema complesso di offerta in un mercato sempre più dinamico ed in rapida evoluzione, tanto in termini di domanda quanto in termini di gestione durevole di un'adeguata ricettività.

Quanto precede, potrebbe costituire per noi il fondamento di un adeguato programma di sviluppo mirato a riqualificare il territorio sotto l'aspetto storico-culturale e ad attivare una conseguente crescita di carattere economico-sociale.

Partendo da tali premesse, riteniamo quali obiettivi fondamentali:

- innovare, specializzare e integrare l'attuale offerta territoriale attraverso itinerari tematici inediti, un work shop internazionale del turismo riguardante esclusivamente il nostro territorio (Bari ed i Comuni della città metropolitana) da tenersi con cadenza annuale nel quartiere fieristico, una rivisitazione attualizzata del famoso "Maggio Barese"; un corteo storico dedicato a San Nicola che sappia coinvolgere ed emozionare senza utilizzare effetti speciali e fantastiche coreografie, ma attenendosi storicamente e documentalmente a quanto accaduto effettivamente nel 1087, in modo da rendere tale appuntamento ciclicamente esclusivo in termini di puro "attrattore turistico" nazionale ed internazionale (alla stregua del "Palio di Siena" o di altri importanti eventi);
- accrescere la competitività del sistema turistico territoriale con l'applicazione di una piattaforma multicanale (C.O.T. Connecting Operative Tourism) capace di potenziare l'incoming turistico nazionale ed estero e di gestirlo sull'intero territorio della Città metropolitana;
- sviluppare un marketing efficace ed innovativo con "brochure digitali multilingue" (consultabili agevolmente da chiunque sugli attuali "mobile" e diretto ai diversi target dei potenziali fruitori con relative personalizzazioni operative) anche attraverso la diffusione di un "magazine" periodico multilingue;
- realizzare una governance finalmente efficiente e partecipata fra pubblico e privato nell'elaborazione e definizione del Piano definitivo delle politiche turistiche che ci riguardano.

In definitiva, lo scenario che ne scaturirebbe produrrebbe un possibile profondo rinnovamento dei modelli di offerta turistica, rendendoli maggiormente attrattivi, dopo anni di trascuratezza politica sul tema.

4) Decentramento e periferie

4.1 Deleghe Municipi

Premesso che la gestione politica degli ultimi 15 anni ha completamente trascurato le periferie della Città, deprimendo, di fatto, il ruolo delle Circoscrizioni prima e dei Municipi poi, sottraendo loro funzioni e risorse umane e finanziarie, nostro obiettivo immediato è quello di una graduale riorganizzazione degli Organismi di decentramento amministrativo.

Le nostre proposte per una politica mirata a restituire slancio amministrativo nei territori:

- espletamento delle procedure di gara da parte del Comune, e conseguente affidamento della relativa gestione ai Municipi;
- individuazione, in ciascun Municipio, di una figura preposta per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade e della segnaletica orizzontale e verticale;
- Piano annuale di assegnazione dei fondi per le attività culturali e sportive, per attività sociali, culturali e sportive, concordato in quota parte obbligatoria con i cinque Municipi;
- riorganizzazione degli uffici demografici e dei tributi, con relative delegazioni municipali.

4.2 Le periferie

E' nostra intenzione, anche per quanto concerne le politiche di urbanistica ed assetto del territorio, avviare un'opera organica di "ricucitura urbana" soprattutto riguardante i quartieri che, ancor oggi, costituiscono vere e proprie "isole", molto spesso prive delle infrastrutture e dei servizi essenziali.

In tal senso, intendiamo varare un nuovo piano della mobilità urbana, oltre che di interventi di programmazione urbanistica, concepiti nell'ottica di un'idea unica di Città che non lasci nessun territorio e nessuna comunità in condizioni di isolamento.

La vergognosa opera di "rimozione" operata dalle ultime Amministrazioni nei confronti di quartieri come Catino-Enzitetto, San Pio, Sant'Anna, Santa Rita, solo per citare alcuni esempi, costituirà per la nostra amministrazione il presupposto morale da cui ripartire per restituire la dignità che merita ogni territorio e la stessa Città che pare aver smarrito l'idea stessa di se.

5) Edilizia giudiziaria

Osservazioni

Il tema dell'Edilizia giudiziaria a Bari ha assunto i connotati di una vera e propria "emergenza".

Un'Amministrazione responsabile (ferme restando le competenze ministeriali in materia) dovrà essere in grado di corrispondere, individuando soluzioni idonee tanto a fronteggiare la fase emergenziale da un lato ma, nel contempo, programmando soluzioni adeguate e definitive dall'altro.

5.1 Una nuova Cittadella della giustizia

Occorre innanzitutto osservare che molti degli edifici nei quali si esercita la Giustizia a Bari, non sono adeguati alle vigenti normative e non perfettamente compatibili con la destinazione urbanistica dell'area interessata.

Ad esempio il Tribunale per i Minorenni di Bari, via T. Fiore n. 49/D (area residenziale non compatibile), il Tribunale Amministrativo Regionale (TAR), p.zza Massari n. 14 (area residenziale non compatibile), gli Uffici del Giudice di Pace, trav. n. 73 di viale Europa n. 71 (area per attività terziarie non compatibile), non sono assolutamente compatibili con l'attività giudiziaria che si svolge al loro interno.

La disseminazione dei palazzi di giustizia a macchia di leopardo, la loro insistenza su aree con destinazione urbanistica assolutamente non congrua all'effettivo utilizzo, la fruizione dei palazzi suddetti da un ampio numero di persone (avvocati, magistrati, amministrativi ed utenti) richiede un intervento immediato che tenga conto, oltretutto, della necessità di disporre di aree parcheggio adeguate all'utenza quotidiana. Quest'ultima circostanza esclude la possibilità di pensare ad un arcipelago di strutture (oltretutto di destinazione urbanistica non compatibile con quella al cui uso sono dirette) ed invece, intravede nella creazione di un polo unico della giustizia la risoluzione alle problematiche in cui versa attualmente l'edilizia giudiziaria barese.

Gran parte della classe forense, della magistratura e degli operatori amministrativi, da sempre, si è espressa per l'accorpamento degli uffici giudiziari: dal Giudice di Pace (al San Paolo) alle attuali otto sedi in cui si amministra la giustizia penale (tutte penosamente inadeguate), al Tribunale Civile e, auspicabilmente, agli organi di giustizia amministrativa, minorile e tributaria. Quanto meno è indispensabile che gli organi di giurisdizione ordinaria, quelli più frequentemente utilizzati da cittadini ed avvocati, siano tutti accorpati, come avviene ormai da tempo in molte città d'Italia, ovvero Corte d'Appello, Tribunale e Giudice di Pace penali e civili.

In questo perimetro, occorre valutare soluzioni concretamente realizzabili, sia dal punto di vista economico che urbanistico, tenuto conto della terribilmente precaria situazione in cui versa la giustizia penale dopo lo sgombero del palazzo di via Nazariantz.

In questo senso si ritiene opportuna la nomina di una Commissione che, entro tre/quattro mesi al massimo, e di concerto con il Ministero competente, possa individuare la soluzione più idonea e più prontamente realizzabile.

Pur preferendo soluzioni interne all'abitato cittadino e di recupero di strutture esistenti o da realizzarsi su suoli comunali, non andrà esclusa la possibilità di prevedere soluzioni (anche al di fuori del centro urbano) che possano consentire una realizzazione, in termini relativamente brevi, dell'accorpamento auspicato.

Gli operatori della Giustizia baresi (Magistrati, Avvocati, personale di cancelleria) meritano una "casa" adeguata.

Un luogo dell'amministrazione della giustizia realmente funzionale ed accessibile consentirebbe l'ottimizzazione di tempi e procedure.

Una Giustizia efficiente è prodromica al miglioramento socio-economico della Città; una Città che rispetta la Giustizia è una Città che rispetta la sua gente, ed in particolare le fasce più deboli che si rivolgono alla Giustizia per vedere riconosciuti i propri diritti.

5.2 Utilizzo strutture esistenti

Nel contempo, fermo restando quanto evidenziato al paragrafo precedente, riteniamo di dover proporre al Ministero competente la ristrutturazione (o la cessione al Comune ai fini della ristrutturazione di alcuni immobili pubblici da anni abbandonati e/o sottoutilizzati), per allocarvi alcuni Uffici Giudiziari.

Il Tribunale del Lavoro di primo e secondo grado ben può essere trasferito alla Caserma Betti (ex Tribunale Militare), in modo da liberare spazi nel Tribunale di Piazza De Nicola dove trasferire altri Uffici Giudiziari.

Il Giudice di Pace, invece, ben potrebbe essere trasferito nel palazzo BIXIO (ex sede del Circolo Ufficiali), in modo da risparmiare i canoni di affitto che oggi gravano sulle casse statali.

D'altra parte, non può essere sottaciuta l'esistenza di una progettazione definitiva (costata oltre 6 milioni di euro alle casse comunali) riguardante la costruzione del cosiddetto secondo Palazzo di Giustizia in Via della Carboneria; tale allocazione –in breve termine - potrebbe essere al trasferimento del Tribunale dei Minorenni e altri Uffici Giudiziari.

5.3 Edilizia carceraria

L'attuale Carcere di Bari è stato realizzato nel periodo storico 1930/1936 lontano dal centro urbano dell'epoca.

Oramai obsoleto, oggi occupa una zona centrale dell'abitato urbano; ne consegue che, la realizzazione di una nuova sede di detenzione libererebbe aree preziose per il quartiere e per l'insediamento di nuove attività pubbliche e private.

L'odierno istituto penitenziario è stato realizzato con la configurazione a padiglioni, che era, a suo tempo, lo schema costruttivo dell'epoca; risulta, pertanto, carente dal punto di vista degli attuali standard di sicurezza e di decoro.

E' naturale, dunque, che dopo circa un secolo siano cambiati gli orientamenti costruttivi, gli standart di sicurezza e protezione, ma, soprattutto la compatibilità con un tessuto urbano ad alta intensità abitativa.

In base a quanto precede la nostra idea è quella di lavorare affinché l'attuale istituto penitenziario trovi idonea collocazione al di fuori del centro abitato.

6) Incentivi allo Sviluppo

6.1 Politiche per il Lavoro e Sviluppo

Lavoreremo per un'Amministrazione Comunale inclusiva e attiva sui temi del lavoro, che concorra a ridurre la disoccupazione cittadina (oggi al 21% quella complessiva; al 55% quella giovanile..) e che:

- favorisca nuove assunzioni a tempo indeterminato attraverso esenzioni/riduzioni triennali dei tributi comunali, in particolare per il settore del piccolo commercio;
- introduca nei bandi (per la realizzazione di servizi e/o opere pubbliche) premialità di aggiudicazione, per chi effettua l'opera e/o il servizio assumendo disoccupati baresi (clausole di riserva di manodopera);
- organizzi corsi di formazione per i lavori più richiesti dal territorio metropolitano e finanzia (con un prestito a rimborsarsi) master universitari per gli studenti di famiglie con ISEE inferiore a 25 mila euro;
- incentivi l'effettivo avvio delle zone economiche speciali, prediligendo investimenti di imprese del comparto della bioeconomia;
- sostenga il turismo e le piccole imprese, utilizzando potentemente e al meglio tutti i canali di finanziamento dell'Unione Europea (PON METRO, etc), ed esentando per 3 anni dal pagamento di TARI/IMPOSTA PUBBLICITA'/ADDIZIONALE IRPEF (in caso di ditte individuali) tutte le nuove attività con meno di 5 dipendenti;
- agevoli il commercio di prossimità, con incisivi interventi (realizzazione masterplan commercio; attivazione distretto urbano del commercio; nuovi parcheggi sotterranei; eliminazione-riduzione grattini; introduzione del disco orario gratuito per la prima ora di sosta).

6.2 Piano del Commercio (fisso e ambulante)

Il sistema economico barese è fondato prevalentemente sulla piccola e media impresa, sul commercio fisso ed ambulante e sull'artigianato.

Nel corso degli ultimi mandati amministrativi le scelte politiche relative allo sviluppo economico-commerciale della città sono risultate erranee, avendo seriamente compromesso lo svolgimento della normale attività delle imprese locali e dei singoli artigiani e commercianti, impedendo la crescita economico produttiva del territorio.

A nostro avviso potrà esserci un vero sviluppo economico-commerciale unicamente se le scelte risulteranno il frutto di una prospettica, sinergica e partecipata analisi settoriale.

Siamo convinti che le risorse della Città debbano essere poste nelle condizioni di trasformarsi in risorse diffuse e condivise attraverso progetti di crescita e sviluppo.

In tal senso ci poniamo i seguenti obiettivi:

- 1) ristabilire un serio confronto con le varie categorie produttive per una programmazione efficiente e prodromica allo sviluppo economico ed imprenditoriale del territorio;
- 2) avviare politiche di controllo e tutela delle licenze commerciali (e di ogni accessoria autorizzazione amministrativa), al fine di garantire il rispetto delle regole oltre che del principio di concorrenza libera e leale;
- 3) offrire la possibilità agli esercizi commerciali di usufruire gratuitamente degli spazi pubblici antistanti i locali (con apposita regolamentazione) per fornire e promuovere i propri servizi e prodotti all'utenza;
- 4) favorire la promozione e calendarizzazione di eventi aggregativi e culturali, al fine di valorizzare e promuovere le tradizioni ed i prodotti locali;
- 5) dotare il comparto di un apposito Piano del Commercio, che tenga conto della effettiva consistenza delle diverse realtà economiche presenti sul territorio, al fine di favorire un equilibrio fisiologico tra le esigenze dell'utenza e degli operatori;
- 6) incentivare, attraverso l'introduzione di agevolazioni economiche, l'apertura di nuove attività;
- 7) mettere a disposizione aree di parcheggio sia per gli operatori economici che per i clienti, con aree di sosta gratuite e vincolate solo ai mercati o negozi;
- 8) snellire le pratiche burocratiche per l'apertura e la ristrutturazione delle attività;
- 9) lavorare, come evidenziato in dettaglio al paragrafo 6.4, per una consistente riduzione della tassazione attualmente gravante sulle categorie commerciali;
- 10) proporre la raccolta differenziata dei rifiuti cosiddetti nobili (carta e cartone, plastica, alluminio, vetro ecc...), attraverso un sistema di smart-card regolamentato dal Comune con le categorie di riferimento;

11) valorizzare i centri urbani e, soprattutto, le periferie, anche attraverso la realizzazione di itinerari turistici per la promozione dei prodotti locali e manifestazioni da concertare con i Municipi e le categorie;

12) garantire un'attività di controllo sull'attività mercatale, fissa ed ambulante, attraverso l'impiego degli agenti della Polizia Locale e con l'ausilio di sistemi di videosorveglianza.

Nel periodo che stiamo attraversando, caratterizzato dagli effetti indotti di una crisi che incide in modo rilevante anche sui consumi, la valorizzazione del commercio urbano non può realizzarsi solo per iniziativa del singolo commerciante, ma richiede l'adesione di tutti gli operatori ad una visione strategica di investimento comune, ma soprattutto un'attività di regia e di coordinamento da parte dell'Amministrazione.

6.3 Mappatura e lotta all'abusivismo

Il servizio di mappatura dei processi commerciali è utile per conoscere i punti di forza e di debolezza in aree commerciali, al fine di disporre di una visione chiara delle criticità da affrontare oppure al fine dell'individuazione di nuove opportunità.

Le informazioni raccolte potranno essere pubblicate sul sito del Comune, suddividendo le diverse attività commerciali per tipologia.

La Camera di Commercio potrebbe mettere a disposizione apposita piattaforma telematica al fine di raccogliere le manifestazioni d'interesse di soggetti che intendono aprire una nuova attività commerciale utilizzando un determinato marchio o che si assicurino i diritti di utilizzo di un marchio per la propria attività commerciale.

Inoltre, con riferimento a determinate aree urbane (ad esempio, il centro storico) riteniamo di porre in essere un'attività finalizzata alla raccolta di informazioni relative agli esercizi commerciali, ai suoi prodotti, eccellenze e contatti.

6.4 Tagli alla spesa pubblica improduttiva e riduzione imposte comunali

Opereremo per un Comune meno opprimente, fiscalmente e burocraticamente, che:

- riduca (nei 5 anni) almeno del 20% (4% annuo) IMU, TARI, ADDIZIONALE IRPEF, che attualmente sono ai massimi di legge;
- semplifichi/snellisca i procedimenti amministrativi comunali, ritornando a essere veramente al servizio di Cittadini e Imprese.

Come:

- attraverso la diminuzione del 4% annuo (pari al 20% nel quinquennio di mandato) della spesa corrente comunale (330 milioni di euro annui) ed eliminando i tanti sprechi esistenti (il solo staff del Sindaco costa, oggi, circa 2 milioni di euro);
- la razionalizzazione dei cospicui trasferimenti finanziari alle Aziende comunali (circa 115 milioni di euro annui);
- la patrimonializzazione dell'Azienda comunale Amgas Srl;
- l'alienazione (ai locatari/inquilini) di parte dell'immenso, ingestibile, oneroso patrimonio immobiliare comunale (3.000 appartamenti/locali), il cui ricavato, peraltro, in parte andrebbe reinvestito per rigenerare gli immobili più fatiscenti d'edilizia residenziale pubblica;
- la riscossione svariate decine di milioni di euro di crediti vantati per tasse, sanzioni, canoni non riscossi.

E' importante, altresì, richiamare l'attenzione dell'opinione pubblica e dell'elettorato sulla necessità di un'effettiva riduzione dei costi della politica.

Il punto fondante - non solo simbolicamente - riguarda le indennità delle cariche politiche e dei gettoni di presenza delle commissioni, comunemente denominati come gli "stipendi" dei rappresentanti politici.

La proposta di riforma – da eseguire come atto consiliare prioritario - compie una scelta equilibrata e saggia poiché riduce i costi (a quantificarsi), attraverso:

1. la riduzione del 50% dell'indennità di carica del Sindaco;
2. la riduzione del 25% dell'indennità di carica del Vice Sindaco, del Presidente del Consiglio Comunale, degli Assessori e dei Presidenti del Municipio;
3. il contenimento a n.3 delle riunioni settimanali delle Commissioni consiliari, attraverso apposita modifica del relativo Regolamento da parte del Consiglio comunale;
4. la creazione della figura del manager/amministratore unico (con qualità e formazione curriculare specifica) per le Aziende comunali e la contestuale abolizione del CdA.

Ridurre concretamente e strutturalmente i costi della politica è un'operazione che "si può" e "si deve" fare, perché ridurre i costi della politica non è un semplice slogan ed oltretutto rafforza la democrazia.

6.5 Artigianato locale

Ci sono mestieri che ancora oggi profumano di ieri, di vita. Sono speciali e autentici, portano con loro il sogno e la tradizione. Ci sono mestieri che stanno scomparendo e che non è nel quotidiano poter ammirare. Entrare nella bottega di un artigiano, sentirne l'odore, vedere le mani lavorare e la mente immaginare già il lavoro finito è un'esperienza unica.

Noi, anche in questo caso, vogliamo valorizzare la tradizione e anche un po' farcela raccontare.

Basterebbe varcarne la soglia di alcune botteghe per rivivere la bellezza dei tempi andati e la purezza delle cose semplici e artigianali; gli stessi interni rimandano indietro nel tempo, rivelando la tipicità della cultura e della tradizione locale.

Pensiamo anche ad un percorso tra le botteghe degli antichi mestieri, della salvaguardia della cultura enogastronomica, a giochi medievali, a rievocazioni storiche con il concorso di artisti di strada.

Un viaggio nel "profumo della Storia" dove Medioevo e Rinascimento si rincorrono fra vicoli, piazzette e scorci mozzafiato.

In Puglia l'artigianato artistico è di casa. I materiali sono quelli di sempre, ma lo stile e le tecniche di lavorazione seguono i tempi, e che si tratti di lana, vetro, pietra, pelle o legno, gli oggetti prodotti dagli artigiani pugliesi, in questo caso di Bari, sono dei must in tutto il mondo.

Riteniamo, quindi, indispensabile rendere conoscibile ed intellegibile la ricchezza produttiva del territorio ai giovani studenti baresi, nel solco delle "Botteghe didattiche", progetto promosso da Confartigianato Bari.

"Artigianato Artistico, Moda e Design tra tradizione e innovazione" è il filo rosso che lega i sette itinerari che hanno messo a confronto gli studenti degli istituti "De Nittis/Pascali" e "Santarella" di Bari, con imprenditori che hanno saputo tradurre le tradizionali tecniche di lavorazione artigianale in linguaggi espressivi contemporanei.

Da questo percorso, attraverso vecchie botteghe che si sono trasformate in fucine di sperimentazione creativa, è nato un docu-film presentato al Cineporto di Bari. Chiaro il messaggio rivolto dagli imprenditori ai giovani che si affacciano al mondo del lavoro: "l'artigianato può dare grandi soddisfazioni ma per ottenere dei risultati bisogna essere pronti a rischiare".

7) Mobilità urbana

7.1 Piano della mobilità e dei trasporti

Bari necessita urgentemente di una radicale trasformazione del sistema dei trasporti, che abbia come obiettivo principale la razionalizzazione del sistema della mobilità.

Con riferimento al trasporto pubblico di persone, riteniamo si debba favorire un processo virtuoso di disincentivazione dell'uso dell'auto privata, soprattutto nelle aree a maggior densità edilizia (centro urbano entro la cintura dei binari).

Tale obiettivo può essere raggiunto con un miglioramento della rete di trasporto pubblico che abbia quali presupposti:

- il miglioramento strutturale della rete autobus, rinnovando il parco autoveicoli con mezzi elettrici che saranno ricaricati durante le ore notturne migliorando frequenza, percorribilità e controlli;
- il biglietto con validità temporale, valido lungo reti diverse (autobus, treno);
- la realizzazione di una organica rete ciclabile, con un primo progetto pilota della ciclovia del mare, che connetta S. Spirito con Torre a Mare, attraverso il centro urbano;
- l'incremento dei parcheggi di scambio, purché in aree non troppo limitrofe al centro urbano, al fine di evitare ingorghi in ingresso ed uscita nelle fasce orarie più intense;
- la realizzazione di parcheggi interrati per i residenti, allo scopo di liberare le strade dalla presenza di autoveicoli.

In tal senso, alcune strade dovranno essere impegnate da parcheggi a raso ed a pagamento, garantendo, d'altra parte, in ogni quartiere, il posto ai residenti attraverso apposito abbonamento a prezzo simbolico.

Inoltre, non potrà non essere considerata una nuova ipotesi di utilizzo della via ferroviaria del mare, che attualmente collega il centro con la stazione Marconi, Parco Sud, la sede della Regione, per esempio implementandola con ulteriori fermate per il campo Bellavista, il Quartiere S. Anna e l'intera costa sud.

L'intermodalità del trasporto merci dovrà essere risolta per l'area del Porto, il cui traffico in uscita ed ingresso non dovrà interferire con quello dei quartieri limitrofi, ma dirigere le merci rapidamente verso l'interporto e la rete autostradale.

Tale meccanismo risulta fondamentale affinché Bari possa rapidamente rientrare in modo competitivo nella rete mediterranea del trasporto merci.

Conseguentemente occorrerà verificare, come citato, il concorso della cd. "amionale", arteria che, qualora coerentemente pensata, consentirebbe di risolvere questo annoso nodo strategico dal punto di vista infrastrutturale.

Tutto quanto premesso allo scopo anche di rigenerare ogni quartiere attraverso la pedonalizzazione delle più importanti strade commerciali e non solo nel Murattiano; nostro obiettivo è quello di coniugare nel modo più efficace possibile la permeabilità fra i quartieri, il che consentirebbe la trasformazione di Bari in una Città policentrica, in cui ogni quartiere possa facilmente godere di iniziative attrattive di eventi sportivi, culturali e ricreativi.

7.2 Trasporto ecosostenibile. Parcheggi e regolamentazione della sosta.

La rete AMTAB deve necessariamente essere rifondata. Una rete programmata di corsie preferenziali potrà avere coerenza solo in caso di servizio efficace, frequente, richiesto.

Tale premessa non può essere concettualmente disgiunta dall'esigenza di rinnovamento generalizzato dei mezzi e di una gestione efficientata, che contempli, altresì, l'uso di mezzi elettrici (ecosostenibilità).

Riteniamo che il modello ideale del sistema dei trasporti non possa che essere quello della mobilità sostenibile.

Per realizzarla servono innanzitutto nuove auto, nuove tecnologie e nuovi progetti.

La mobilità sostenibile è il modello ideale di un sistema di trasporti che riduca al minimo l'impatto ambientale, massimizzando l'efficienza, l'intelligenza e la rapidità degli spostamenti.

Il World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) attribuisce alla mobilità sostenibile il significato di dare alle persone la possibilità di spostarsi in libertà, comunicare e stabilire relazioni senza mai perdere di vista l'aspetto umano e quello ambientale, oggi come in futuro.

Il Ministero dell'Ambiente italiano ha più volte specificato l'attualità e l'importanza del tema, sottolineando i vantaggi per la qualità della vita delle città che si sforzano di adottare idee, tecnologie e pratiche di mobilità sostenibile.

Numerose ricerche hanno dimostrato che un maggiore impiego di risorse pubbliche per migliorare il sistema dei trasporti, puntando sui servizi pubblici, condivisi e più ecosostenibili, è in grado, oltre che di rendere più sicure e vivibili le nostre città, anche di supportare e far crescere l'occupazione e il complessivo sistema economico locale.

Occorre promuovere seriamente "una campagna di mobilità sostenibile che svolga un ruolo importante nella creazione di una nuova cultura della mobilità urbana".

In pratica, maggiore alfabetizzazione informatica, più tecnologia, automobili connesse, sharing economy, smart city, infrastrutture più moderne, progressiva elettrificazione delle automobili ma, soprattutto, una nuova curiosità e una nuova disponibilità al cambiamento delle nostre abitudini.

Ecco cos'è la mobilità sostenibile: un percorso in cui tutti, cittadini, case automobilistiche, amministrazioni pubbliche e Amministrazioni pubbliche scelgano di condividere un nuovo modo di muoversi.

In genere la mobilità sostenibile si basa sulla regolamentazione delle scelte individuali attraverso un intervento pubblico del legislatore.

7.2.1 Gli interventi di mobilità sostenibile

Gli interventi di mobilità sostenibile più frequenti sono i seguenti:

➤ Il trasporto pubblico.

I mezzi pubblici sono una forma di trasporto organizzata e di massa con un minore impatto ambientale rispetto all'utilizzo dei mezzi di trasporto privati. È la prima forma di intervento sulla mobilità sostenibile sia per il trasporto urbano o locale (autobus, metropolitane, filobus, tram) che nazionale/internazionale (collegamenti ferroviari, aerei, marittimi, ecc.).

➤ Le corsie preferenziali.

Le corsie preferenziali sono strade a scorrimento veloce usate esclusivamente dai mezzi di trasporto pubblico (autobus, tram, taxi) o dai mezzi di emergenza; servono ad evitare la congestione del traffico ed a fornire un ulteriore vantaggio a chi utilizza un mezzo pubblico al posto del mezzo privato.

➤ Le piste ciclabili.

Le piste ciclabili sono corsie dedicate esclusivamente alle biciclette. Se il territorio è prevalentemente pianeggiante o con bassi dislivelli, la presenza delle corsie ciclabili incentiva le persone a usare la bici per i piccoli spostamenti urbani invece dell'automobile o dello scooter; il vantaggio ambientale che ne deriva è evidente.

➤ Pedaggio urbano (Road pricing).

Il pedaggio urbano consiste nel pagamento di un ticket per accedere alle aree urbane.

In genere viene usato per limitare l'accesso nelle aree urbane a tutti i mezzi privati (automobili, moto, scooter, ecc.); riduce, altresì, la congestione del traffico e lo smog, e costituisce un ulteriore incentivo per le persone all'utilizzo dei mezzi pubblici.

➤ Parcheggi a pagamento (Park pricing).

L'applicazione di un ticket orario ai parcheggi pubblici (in Italia le "strisce blu") disincentiva le persone a usare il mezzo privato; i parcheggi a pagamento sono, quindi, utili per ridurre la congestione del traffico nelle zone centrali della città (meno utili, invece, nelle zone periferiche, non centrali o sub-urbane).

In particolare, come accennato al paragrafo 7.1, pensiamo alla introduzione di un sistema di pagamento che preveda la gratuità per la prima ora di sosta (con relativo disco orario) e la gratuità per la seconda ora qualora si esibisca uno scontrino fiscale attestante una spesa di almeno venti euro presso un esercizio commerciale dell'area di competenza.

In ogni caso, disporremo affinché la Polizia Locale non elevi immediata contravvenzione in caso di scadenza oraria del tagliando di pagamento, ma si limiti a lasciare un avviso che consenta la regolazione del pagamento del pedaggio entro le ventiquattro ore.

➤ Mobility Manager.

Il mobility manager è una figura che può essere introdotta al fine di gestire la mobilità dei dipendenti di una grande impresa o di un Ente pubblico, nel tragitto casa-lavoro, mediante l'impiego di mezzi di trasporto collettivo.

8) Servizi Sociali (Welfare)

Osservazioni

Il nostro ordinamento riconosce una serie di trattamenti assistenziali e previdenziali per chi versa in condizione di bisogno economico; si tratta di strumenti non sempre ben conosciuti perchè complessi e frammentati ed è per questa ragione che bisogna avere un quadro generale della loro natura e disciplina.

La politica del Welfare nella Città di Bari andrà completamente ripensata e riprogrammata, in primo luogo restituendo la funzione di indirizzo politico-amministrativo all'Assessorato di riferimento, ma soprattutto attraverso una reale politica di decentramento funzionale in concorso con i 5 Municipi.

Riteniamo, pertanto, di introdurre, presso la sede di ciascun Municipio appositi "sportelli" con i quali il cittadino potrà direttamente interfacciarsi ed interloquire con la Istituzione.

In quest'ottica andrà, conseguentemente, ripensata e riorganizzata la rete di assistenti sociali dipendenti dal Comune.

8.1 Il disagio sociale

Parlare e discutere di disagio sociale significa affrontare una tematica sempre in evoluzione, quanto mai di attualità e complessa, perché presenta vari risvolti, diverse sfaccettature, mille facce.

Poche visibili e tante invisibili, che però quando si manifestano fanno rumore.

Disagio sociale vuol dire varie forme di inadeguatezza dell'individuo rispetto al sistema di riferimento e in cui vive, che lo portano a uno stato di sofferenza o comunque all'assenza di benessere.

Sofferenza che non è soltanto economica – una delle più pesanti, senza dubbio – ma anche psicofisica e psicologica (frustrazione, solitudine, timidezza, imbarazzo, ribellione, devianza, rifugio nel mondo delle sostanze psicotrope, il sentirsi inferiori agli altri). E le cause sono molteplici: la caduta di tutti quei valori e realtà consolidate che si ritenevano essere certezze, una impossibilità adattarsi velocemente a una società che cambia, difficoltà nel rispondere alle esigenze e bisogni personali.

Occorre prevenire e combattere i fenomeni di violenza, a tutti i livelli.

In tal senso è fondamentale l'attività di prevenzione, ragion per cui intendiamo lavorare molto negli Istituti scolastici.

In realtà, i primi soggetti che andrebbero educati, sono proprio le famiglie.

Ed infatti, quando si parla di disagio sociale, non si può non far riferimento al ruolo della famiglia, che in questi anni ha indubbiamente perso la propria centralità.

Naturalmente, dinanzi al disagio sociale, a chi si sente emarginato e abbandonato, non può mancare la risposta delle istituzioni, Comune in primis.

9) Sicurezza

9.1 Obiettivi primari

La sicurezza e l'ordine pubblico sono obiettivi primari che l'Amministrazione affronterà con ogni mezzo a disposizione. La percezione di insicurezza che avvertono moltissimi baresi è fortemente aumentata, anche a fronte di un incremento della microcriminalità (che colpisce in modo maggiormente incisivo i soggetti più vulnerabili, quali anziani e donne). L'Amministrazione deve saper intraprendere azioni di contrasto ed adeguate misure preventive.

I nostri punti fermi riguardo la sicurezza possono essere così sintetizzati:

- tolleranza zero verso la microcriminalità;
- contrasto all'accattonaggio molesto in particolare se aggravato dallo sfruttamento di minori e animali, legato spesso ad una sorta di mobilità ad hoc;
- riorganizzazione e valorizzazione dell'organico del corpo di polizia locale finalizzata ad un controllo più efficace del territorio;
- collaborazione con associazioni di cittadini non armati, previa intesa con il Prefetto, al fine di segnalare alle forze dell'ordine eventi che possano arrecare danno alla sicurezza;
- potenziamento dei sistemi di video sorveglianza sul territorio comunale anche attraverso forme di coordinamento e integrazione tra i sistemi già esistenti, anche privati, con l'utilizzo di tecnologie innovative;

- controllo dei siti ed edifici pubblici e privati (in collaborazione con i proprietari) oggi disabitati o inattivi, al fine di evitare l'insediamento di soggetti irregolari;
- sviluppo di progetti informativi a tutela della sicurezza di anziani e soggetti deboli contro truffe e raggiri;
- contrasto dell'abusivismo commerciale;
- sviluppo dell'illuminazione pubblica e del decoro urbano utili a contrastare fenomeni criminali;
- sviluppo di un piano d'impiego di un contingente militare appartenente alle forze armate in sussidio alle forze locali nell'ambito dell'operazione strade sicure;
- potenziamento della figura del agente di quartiere.

Il concetto di sicurezza, infatti, non dev'essere semplicemente limitato alla fase repressiva, per quanto spesso indispensabile; esso dovrà, altresì, contemplare la possibilità di promuovere la crescita dei territori, lo sviluppo del commercio e del turismo, fungere da presupposto alla socializzazione. In definitiva, costituire il presupposto per il miglioramento della qualità dei cittadini.

9.2 Attribuzioni e competenze del Sindaco

Il Sindaco della Città di Bari (Sindaco della Città Metropolitana) è componente di diritto del Comitato provinciale sull'Ordine e la Sicurezza pubblica.

Le competenze del Sindaco in materia di sicurezza sono state recentemente implementate secondo le previsioni di cui al cosiddetto "decreto sicurezza" (D.M. n.113/2018), convertito nella L.132/2018. Sarà, dunque, nostra precisa intenzione quella di avvalerci di ogni strumento legislativamente previsto (tra questi, il cosiddetto DASPO urbano), in sinergia con le altre Istituzioni competenti al fine di rendere la nostra Città più sicura e più vivibile per tutti.

9.3 Assessorato alla Sicurezza e Polizia Locale; riordino e potenziamento delle funzioni della Polizia Locale

Preliminarmente, intendiamo prevedere, nell'esecutivo cittadino, l'Assessorato alla Sicurezza ed alla Polizia Locale.

Pensiamo, pertanto, ad un riordino e ad un rafforzamento delle funzioni degli Agenti di Polizia Locale, nel presupposto della esigenza primaria di controllo e salvaguardia del territorio.

In tal senso, andrà prevista un'apposita implementazione del relativo capitolo di spesa da utilizzare innanzitutto per la formazione e per la dotazione di strumenti ed attrezzature adeguate.

10) Politiche educative e sportive

10.1 Linee guida

Partendo da alcune "LINEE GUIDA" internazionalmente desunte (cit. "Libro bianco dello Sport – Comunità europea"), nel rispetto delle INDICAZIONI IMPRESCINDIBILI sottintese alla disciplina sportiva in genere, osserviamo che *"Lo sport è parte del patrimonio di ogni uomo e di ogni donna e la sua assenza non potrà mai essere compensata"*. Con questa frase di Pierre de Coubertin si vuole cercare di applicare una "riforma" dell'"apparato sport" della città di Bari mantenendo fermi alcuni requisiti essenziali:

- ottimizzazione delle risorse;
- totale fruibilità delle strutture e delle iniziative da parte della collettività, senza alcuna limitazione o barriere;
- coinvolgimento dell'intero tessuto urbano;
- ricaduta socio-economica.

Partendo da questi punti di analisi, considerando la risorsa "SPORT" come parte attiva del bilancio comunale, si propone una estrema sintesi di una riorganizzazione di quanto già esistente, in previsione di implementazioni future.

Per determinare una efficiente "piattaforma" di lavoro sarà pertanto necessario organizzare e avviare alcuni strumenti di gestione e controllo essenziali e indispensabili, ovvero:

- Tavolo di consultazione Tecnico-operativo permanente, Municipale, Urbano e Metropolitano, con al suo interno rappresentanze riconosciute dei vari "attori" facenti parte del comparto "SPORT";
- Istituzione di un "OSSERVATORIO" delle attività sportive, ricreative, formative, sociali, anch'esso strutturato su base municipale/urbana/metropolitana.

L'Osservatorio avrà il compito di relazionare sulle attività collettive sviluppate da tutti gli attori del territorio e dall'intero comparto impiegato in eventi e iniziative a vario titolo (spazi gestiti, disponibilità di aree e professionalità non ancora impiegate, ecc), in modo da rendere gli interventi e le azioni "omogenee" sull'intero territorio comunale; con il chiaro intento di non penalizzare oltremodo le periferie.

Il “TAVOLO” e l’“OSSERVATORIO” non dovranno essere strutturati come comitati o consulte o commissioni, ma dovranno operare attraverso strumenti operativi fattivi, con programmi di analisi e sviluppo dei lavori e degli interventi precisi e circostanziati, in sinergia con gli Organi sportivi deputati. Attraverso questi strumenti gestionali, che avranno come referenti diretti gli Assessorati coinvolti, potranno essere avviate modalità di riorganizzazione dell’intero Settore, consentendo un innalzamento del livello di professionalità e competenza sull’intero territorio comunale e metropolitano, rivedendo altresì le attuali modalità di gestione, controllo e interazione di tutti i soggetti coinvolti (gestori, operatori, infrastrutture, scuole, ecc.) e inglobando al contempo nelle riorganizzazioni gli assessorati che in prima battuta meglio potranno interagire con lo strumento “SPORT”, ovvero Welfare, Ambiente, Istruzione e, senza esclusione, Sanità, Turismo, Urbanistica. Alcune delle nuove iniziative proponibili attraverso la riqualificazione e riorganizzazione del Comparto, da abbinare all’intera riqualificazione e rivalutazione di strutture, iniziative e attività già esistenti:

- riqualificazione dello Stadio della Vittoria; analisi delle potenzialità offerte dalla struttura per destinarlo a possibile Centro di Atletica d’eccellenza a livello regionale (inclusa eventuali inserimenti di comparti di didattica formativa universitaria e non), inclusa sezione dedicata alle attività agonistiche e amatoriali, anche per diversamente abili;
- riqualificazione degli spazi attigui e o immediatamente vicini allo stesso Stadio, identificazione di spazi dismessi per allestimento di strutture da adibire a “PARCO METROPOLITANO DELLO SPORT E DELLE ATTIVITA’ MOTORIE MULTIDISCIPLINARE”, da realizzarsi a partecipazione mista, tra fondi europei e compartecipazioni private. Ovvero un “contenitore” ad accesso libero, vigilato e supervisionato da operatori qualificati del settore, dove svolgere attività di ricerca, formazione, frequentazioni corsi e svolgimento di attività fisica “di base” e avanzate, agonistiche e amatoriali, con particolare attenzione a categorie protette, socialmente bisognose, anziani, diversamente abili;
- identificazione e riqualificazione di aree nei 5 municipi, come “CENTRI MUNICIPALI DELLO SPORT”, intesi come punti dislocati “satelliti” al PARCO centrale, facenti capo agli organi di controllo e gestione suindicati (Tavolo e Osservatorio);
- realizzazione di una “FIERA PERMANENTE DELLO SPORT”, evento di lunga durata, intesa come catalizzatore di interessi economici, turistici e commerciali per tutto il comparto mediterraneo, anche attraverso l’organizzazione di eventi sportivi di alta rilevanza.

La suddetta progettualità di base, di concerto con la Medicina dello Sport, potrà essere implementata con ulteriori strumenti che potrebbero consentire sviluppi più complessi ed elaborati (quali ad esempio Cittadella Internazionale dello Sport – Giochi internazionali di atletica ecc.), il tutto con il

preciso scopo di attuare una vera e propria “rivoluzione sportiva municipale, comunale e metropolitana”, atta a far diventare il Comparto Sport una delle leve sociali, culturali ed economiche della Città di Bari.

Quanto fin qui argomentato comporterà inevitabili positive ricadute sul territorio, quali la rivitalizzazione, rigenerazione e riqualificazione dell'intero territorio comunale, oltre che il miglioramento della qualità di vita per qualsiasi fascia d'età, la riduzione della devianza minorile, il miglioramento sistema infrastrutturale generale, la creazione di nuovo indotto economico-turistico-commerciale, il perseguimento di un adeguato standard nel settore socio-sanitario.

11) Riorganizzazione gestione amministrativa

11.1 Aziende comunali

In sintonia con la legislazione vigente più volte modificatasi negli ultimi anni riteniamo che la politica dell'Amministrazione, con riferimento alle Aziende di proprietà, debba preliminarmente prevedere la riorganizzazione delle stesse in un'ottica di diversa efficienza e di riduzione dei costi a carico della collettività.

In tal senso, sarà indispensabile introdurre la figura manageriale dell'amministratore unico, dotato di adeguate competenze, in sostituzione dei costosi ed improduttivi Consigli di Amministrazione esistenti.

In modo specifico, per quanto concerne l'Azienda AMGAS, come già accennato al paragrafo 6.4, obiettivo della nostra Amministrazione è quello di renderla patrimonializzabile, al fine di utilizzarne i proventi sul versante della riduzione fiscale ed in termini di incentivo commerciale.

11.2 Un nuovo progetto per gli Uffici comunali

L'ubicazione attuale degli Uffici comunali, disseminati in tutto il territorio, specie nel centro città, non è sicuramente adeguata alle esigenze tanto dei servizi erogati che degli utenti. A ciò si aggiunga il costo della locazione degli immobili (privati) in cui gli uffici sono attualmente allocati.

Pertanto, riteniamo necessario lavorare immediatamente per fornire uno STUDIO DI FATTIBILITÀ al fine dello spostamento ed accorpamento degli uffici in un unico edificio funzionale (anche dal punto di vista energetico).

Le diverse aree da rigenerare potranno consentire la rielaborazione del sistema degli uffici comunali e dei relativi archivi, sparsi in diverse sedi nella provincia e di difficile consultazione.

Per certi versi, si è di fronte ad una questione analoga a quella già affrontata nel capitolo dedicato alla edilizia giudiziaria.

12) Urbanistica ed Assetto del territorio

12.1 Rigenerazione urbana

Gli ultimi 15 anni dell'Amministrazione del Comune di Bari ci consegnano, in tema di programmazione urbana, un Capoluogo ben lontano dall'essersi dotato di un PUG (Piano Urbanistico Generale) condiviso, senza una chiara visione di sviluppo, inerme contro il libero proliferare di "Piani Casa", che in molti casi sono stati eseguiti in totale distonia con le previsioni urbanistiche vigenti; tanto da consentirne a cuor leggero l'applicazione in aree a vocazione pubblica (servizi per la residenza), ma poi stabilirne una incomprensibile e non ben motivata inapplicabilità in diverse aree a vocazione residenziale; il tutto in silenziosa e sottomessa sudditanza verso una Sovrintendenza mai capace di un reale sguardo ad ampio respiro verso i necessari ed urgenti processi di rinnovamento edilizio, millantando per attenzione alla storia, alle tradizioni ed allo sviluppo sostenibile ed eco-compatibile la più completa inerzia verso le iniziative di rinnovo.

Si è insistito, invece, su rami di piste ciclabili scoordinate e poco percorse, corsie preferenziali per il trasporto pubblico quasi generalmente vuote, pedonalizzazioni ricavate densificando ossessivamente i posti auto su altre strade (sistemi che non hanno disincentivato all'uso dell'auto, in presenza di uno scadente servizio di trasporto pubblico, sostenuto quasi interamente dalle sole iniziative virtuose delle ferrovie concesse).

Un nuovo programma per una Bari che torni grande, oltre ad avere il miraggio di una città moderna, pulita, accogliente, orgogliosa, europea e mediterranea insieme, pur non rinunciando alla esigenza di completare il percorso formativo del PUG, dovrà focalizzare i problemi quartiere per quartiere attraverso i Programmi Integrati di Rigenerazione Urbana (L.R. 21 del 29 luglio 2008), individuando "Ambiti di Rigenerazione Urbana" che richiedono un urgente intervento di rielaborazione sia materiale che sociale: molte delle nostra realtà urbane (ad esempio il quartiere Libertà) richiedono l'adozione immediata di politiche incentivanti, senza stravolgere l'assetto urbano, minutamente parcellizzato dalla proprietà privata, con l'utilizzo di semplificazioni ed incentivi (detassazione IMU) contro la pesante politica fiscale, soprattutto verso gli immobili non utilizzati.

In tal senso, riteniamo di dover proporre le seguenti iniziative:

- LA RIGENERAZIONE URBANA

Potrà essere il più efficace strumento per riportare in ogni quartiere i necessari livelli di attività sociale ed urbana, recuperando gli spazi persi dalla collettività per incuria delle politiche passate, attraverso una rinnovata sinergia fra esigenze pubbliche e iniziativa privata. Innescare in tutto l'ambito urbano processi di rigenerazione non potrà che favorire, soprattutto nelle aree più critiche, l'attivazione del principio di "investire sull'investimento", con un rilancio diffuso delle attività pubbliche e private con un metodo di rilancio strutturale e finanziariamente auto-sostenibile e non certo assistito da sostentamento pubblico.

Ad ogni quartiere la propria anima e la propria identità.

Il rilancio dell'attività edilizia nelle aree edificate, indotta da una politica di incentivazione anche attraverso una riduzione sostanziale degli oneri di urbanizzazione, potrà costituire una rinnovata voce nel capitolo delle entrate nelle casse comunali, tanto da facilitare anche una riduzione del carico fiscale sulla proprietà che non genera reddito (attività commerciali chiuse).

- LUNGOMARE NAZARIO SAURO

Il tratto di lungomare urbano più legato alla città, quello più frequentato nel tempo libero, deve essere il nodo del rilancio del rapporto verso il mare, dal Margherita alla spiaggia di Pane e Pomodoro. Un lungomare da ripensare, da vivere in modo nuovo, cui affidare nuove opportunità.

- LA CICLOVIA DELLA COSTA

Inattuato il progetto della rete ciclabile, realizzata per tratti sconnessi fra loro e poco utilizzati, la vera sfida sarà studiare un reale percorso ciclopedonale di collegamento da S.Spirito a Torre a Mare, che non sia solo di svago e tempo libero, ma reale via di traffico ciclabile, che si inserisca in un percorso di più ampia visione nella rete regionale di mobilità dolce, piccolo ma efficace contributo alla eco-compatibilità trasportistica.

- RIQUALIFICAZIONE AREE URBANE

Guardiamo, con viva attenzione, alla rivisitazione del Lungomare Urbano, fra Margherita e Pane e Pomodoro: storicamente adottato come passeggiata del tempo libero o pista per la corsa, rimane tristemente relegato ad uno spoglio marciapiede inclinato, largo non più di 4-5 metri, troppo vicino al traffico veicolare.

Guardiamo, altresì, alla fascia di via Napoli, dalle caserme verso Fesca, già dotato di fermate metro, attraversato da tre ferrovie, ma totalmente privo di effervescenza sociale ed urbana, per non parlare della zona Stanic e della zona Fiera, tralasciate da ogni istanza e visione di sviluppo ed abbandonate

a pochi tentativi velleitari di rivitalizzazione (vedi il caso Eataly, che ora si appresta a ridurre i propri spazi, e gli spogli “smart hub”).

Il rilancio edilizio-urbanistico della Città, la sua modernizzazione, andrà quindi ricercato proprio nell’attivazione di processi rigenerativi, sul binario della eco-sostenibilità, del risparmio energetico, della razionalizzazione delle risorse, dell’utilizzo sempre più spinto di forme alternative di energia, del ciclo virtuoso dei rifiuti, di una mobilità sostenibile e razionalizzata, passando anche attraverso la modifica dei comportamenti della popolazione verso forme più virtuose.

Il nuovo assetto del porto impostato sui due rami, *crocieristica* e *trasporto merci*, al momento lascia poco spazio alla nautica da diporto che, invece, costituisce anch’essa una grande risorsa ed una opportunità per una città come Bari che, finalmente, ha la possibilità di riscoprire il mare come risorsa.

È giunto, quindi, il momento di dotare il territorio di un porticciolo interamente dedicato alla nautica da diporto, in un’area facilmente accessibile, che possa sviluppare l’indotto del settore (cantieristica nautica, attività commerciali di settore, parcheggi, rimessaggi, scuole nautiche, ecc.) e che possa diventare un punto di riferimento per tutto l’interland barese per tutti gli appassionati del settore che finora si sono trovati in difficoltà per reperire un posto barca o per avvicinarsi a tale settore.

12.2 Riordino sistema fognario

In questo caso, partiamo da una certezza: Bari ha bisogno di una seria progettazione e programmazione di una rete per la fognatura pluviale che possa risolvere l’incubo degli allagamenti e mantenere in efficienza i depuratori.

Allo stato, gli interventi attivati, e solo in parte realizzati, hanno l’obiettivo di una riduzione della commistione tra il sistema fognario di tipo nero e quello di tipo bianco (con conseguente abbattimento della carica batterica); d’altra parte, a tutt’oggi, in caso di fenomeno di sovraccarico della rete nera, dovuto all’incremento della dotazione idrica giornaliera che si è avuta negli anni, si verificano ancora eventi di stramazzo nella fogna bianca e, quindi, di sversamento nel canale Matteotti.

Pertanto, la problematica degli sversamenti nel Canale Matteotti, riteniamo possa trovare soluzione definitiva essenzialmente attraverso un progetto ampio e complesso che preveda il riordino di tutto

il sistema fognario (nera e bianca), nell'area compresa tra il canale "Picone" e il collettore "Matarrese", al fine di poter collettare nel "Picone" solo ed esclusivamente le acque pluviali.

A tal riguardo, l'Amministrazione comunale si sarebbe dotata solo di uno Studio di fattibilità per la realizzazione di una condotta sottomarina che partendo dal Matteotti allontanerebbe lo scarico della bianca dalla costa, in caso di importanti eventi meteorici.

A tutto ciò si aggiunge che il quartiere murattiano non viene interessato da alcun intervento di separazione di nera dalla bianca, rimanendo servito da fognatura mista; ciò comporta la continua presenza di scarichi, anche diretti, a mare lungo il litorale che va dal Matteotti in direzione nord.

Conclusioni

Le Conclusioni del nostro programma, sviluppato nei Capitoli che precedono, non possono che ricondurci alle considerazioni evidenziate in Premessa.

Bari deve ritornare Grande, Bari può ritornare grande !

Non può e non deve solo in quanto sede di Città metropolitana ed in quanto Capoluogo di Regione.

Non soltanto per la sua posizione strategica di " Porta d'Oriente ", protesa verso il Mediterraneo, ed altresì di interfaccia con il Nord Italia e con l'Europa intera !

Bari, in se', merita di più.

Ripensare alle grandi opere realizzate nella prima metà del '900 (il Teatro Petruzzelli, l'Acquedotto Pugliese, la realizzazione del Lungomare, la Fiera del Levante, etc.), lungi dall'essere un'arida operazione nostalgica, serve innanzitutto a ricordarci chi siamo, a riscoprire la nostra Identità (il prof. G. Amendola utilizza la splendida definizione di Bari come " libro di pietra ", in un lavoro richiamato nel nostro programma).

Ancor prima, la nascita del borgo murattiano (il " Natale di Bari " !), l'unicità del borgo antico e delle sue tradizioni, la straordinarietà del culto per S. Nicola, nostro Santo patrono, l'incommensurabile bellezza delle " due Basiliche ", S. Nicola e la Cattedrale, il Castello, Santa Scolastica e tanto, tanto altro ancora.

Ed ancora, ma non da meno, il fattore in più :

il carattere, l'inventiva, le straordinarie capacità dei cittadini baresi.

Abbiamo un patrimonio materiale ed immateriale da salvaguardare, ma, soprattutto, da valorizzare ed accrescere.

Lo dobbiamo a noi stessi, lo dobbiamo ai nostri figli.

Lo dobbiamo a tutti i baresi e soprattutto ai tanti che, come noi, amano tantissimo la nostra Città!