

ARCANGELA GABRIELLA GIORGIO

POTENZIALITÀ DELLE INFRASTRUTTURE NELLO SVILUPPO DI UN'AREA METROPOLITANA: IL CASO DI BARI (*)

I processi di industrializzazione delineatisi nell'ultimo decennio evidenziano che fattori di competitività industriale non possono essere considerati solo quelli a scala aziendale. Vanno assumendo sempre maggior valenza strategica elementi esterni all'industria, quali la disponibilità di infrastrutture, la facilità di collegamenti, l'offerta di servizi rari, la presenza di professionalità sempre più qualificate, una pubblica amministrazione efficiente, in una parola una «nuova città».

L'assenza di queste condizioni si traduce per le aziende in costi aggiuntivi a causa della minore competitività rispetto a quelle di altre aree industriali. Si delinea, così, per l'industria un preciso interesse a localizzarsi in un sistema urbano funzionale. Appare evidente che l'attrattività di un'area urbana sarà proporzionale alla sua capacità di presentare alcuni parametri di funzionalità, in grado di soddisfare le esigenze del sistema produttivo.

Vi è, quindi, un interesse generalizzato e convergente a migliorare la valenza territoriale, perché la città sempre più va assumendo suscettività monetizzabili da parte degli imprenditori, che si concretizzano nel maggior o minor costo sopportato per trasportare i prodotti, nel tempo impiegato e nel maggior o minor investimento necessitato dalla localizzazione.

In siffatta situazione il Mezzogiorno, già strutturalmente debole, sembra soffrire maggiormente la perifericità rispetto a un mercato sempre più vasto, ma sempre più polarizzato.

In questo scenario è necessario porsi due domande: se la città di Bari possa proporsi ancora come città-*leader* del Mezzogiorno e se possa trovare un connubio di sinergie tra pubblico e privato, capace di far superare l'attuale crisi.

I recenti avvenimenti, purtroppo, testimoniano come la città non sia stata in grado di percorrere le vie del rilancio e dello sviluppo tanto che negli ultimi anni sembra aver subito un ripiegamento su se stessa.

Pochi dati sono sufficienti a confermare questa tendenza. Il censimento del 1991 evidenzia una flessione della popolazione residente a Bari, che passa da 371.022 abitanti (1981) a 342.309 (- 7,7%). Cresce, invece, nel resto della provincia (+ 8,6%): da 1.093.605 abitanti (1981) si passa a 1.187.861 (1991). La significativa tendenza da

(*) Questo contributo è stato presentato al XXVII Congresso Geografico Italiano.

parte degli abitanti della città a trasferirsi nei comuni dell'*Hinterland* è motivata oltre che da condizioni di vita e possibilità occupazionali migliori, soprattutto dai forti differenziali di prezzi fra i relativi mercati edilizi.

E' sempre nella provincia che la popolazione attiva aumenta nel settore industriale in senso stretto (+ 2,2%), nelle costruzioni (+ 0,4%), nel commercio (+1,1%) e nei servizi (+ 4,7%). Nel complesso l'aumento della popolazione attiva risulta del 14,5% nella provincia, mentre decresce del 3% nel capoluogo.

Per quanto riguarda la distribuzione spaziale delle imprese nell'ambito provinciale, solo il 17,3% del totale è ubicato a Bari, confermando lo spostamento delle attività manifatturiere verso soluzioni insediative più confacenti. Sembra, dunque, superata la «classica» tripartizione del territorio provinciale in fasce parallele alla linea di costa (Murgia Costiera, Murgia Bassa e Murgia Alta) caratterizzate da condizioni di sviluppo di segno sempre più negativo man mano che ci si spostava verso l'interno.

A pesare sulla zona industriale barese grava l'insufficiente livello dei servizi e delle infrastrutture, tanto che negli ultimi anni si è registrato un forte calo di richieste di autorizzazioni per nuove iniziative.

Egualmente il parco scientifico e tecnologico di Tecnopolis sta vivendo un momento di grave crisi in relazione alla scarsità di finanziamenti destinati al Mezzogiorno, conseguenziale al recente profondo mutamento politico-economico.

La stessa esperienza dei POP è risultata deludente perché, fatto salvo quanto potrà accadere con l'approvazione del nuovo piano 94/99, cui si è giunti in ritardo, con il precedente piano non è stato avviato alcun progetto, nonostante la disponibilità di circa 760 milioni di ECU.

La crisi di crescita della città è la ragione stessa della crisi dell'industria delle costruzioni. Basti pensare che nel 1995 il valore degli appalti pubblici è cresciuto in Puglia solo del 4%, per un totale di 875 miliardi, a fronte di un incremento medio a livello nazionale del 40%.

La rilocalizzazione delle attività e il processo di riurbanizzazione sembra aver trasformato il capoluogo pugliese ed i comuni dell'immediata periferia in una grande area metropolitana senza che ci siano le basi strutturali. In questa dinamica socio-economica l'espansione non è stata progressiva ed omogenea, ma ha creato una struttura territoriale che presenta degli iati e che facilita in alcuni casi la gravitazione dei centri periferici verso poli gerarchicamente inferiori. La trasformazione in area metropolitana anziché accrescere sembra sminuire il ruolo di Bari, come dimostrerebbe la situazione delle infrastrutture di trasporto a servizio della città e del suo *Hinterland*.

L'aeroporto, infatti, ha visto perdere recentemente importanti collegamenti nazionali ed internazionali e per il porto commerciale si prefigura il rischio di declinamento a porto regionale.

Inoltre vi è il problema del nodo ferroviario (1). La ferrovia, ritenuta nel passato

(1) Il Prg di Quaroni del 1968 prevedeva un arretramento in direzione nord, lungo il fascio di binari, della stazione viaggiatori di Bari centrale e l'interramento dei binari lungo il quartiere murattiano; ma nel 1980 il Ministero dei Trasporti dichiarò l'impraticabilità tecnica del progetto, lasciandone inalterata l'ubicazione. Nel 1985 la Regione Puglia, il Ministero dei Trasporti e la Motorizzazione Civile sottoscrissero un nuovo progetto per individuare una definitiva sistemazione del nodo ferroviario, ma il lavoro della commissione si concluse nel 1987 con i soggetti attestati su posizioni assai distanti.

principale elemento di frattura tra la città ottocentesca e le sue periferie, da qualche decennio, a causa degli alti livelli di congestione del traffico, ha cominciato ad essere considerata un possibile cardine di un sistema integrato di trasporti al servizio dell'intero *Hinterland* barese, capace di favorire la mobilità infraurbana e di migliorare l'accessibilità verso il centro. Nel 1996, così, vi è stato un accordo definitivo tra gli enti contraenti che prevede l'intermodalità delle quattro ferrovie (Ferrovie dello Stato, Nord, Sud-Est e Appulo Lucane) presenti sul territorio barese. A tutt'oggi, però, i lavori non sono ancora stati avviati.

Da quanto detto emerge una precisa responsabilità del soggetto pubblico, mostratosi sovente inefficiente rispetto alla disponibilità delle risorse (pubbliche e private). La gestione della città post-industriale, che esige di operare in tessuti urbani densi e congestionati, sembra evidenziare la distanza che separa le reali capacità dell'azione pubblica rispetto ai compiti che le sono stati affidati. Non ha senso elaborare progetti per la città, se poi l'apparato politico, amministrativo e tecnico non è in grado di incidere positivamente sulla realtà a causa della cronica crisi di funzionalità.

Eccezione, peraltro parziale, è derivata dai campionati mondiali di calcio, per i quali furono stanziati 198 miliardi per opere infrastrutturali. Per l'avvenimento, oltre alla costruzione del nuovo stadio, è avvenuto il potenziamento della tangenziale e di alcuni brevi tratti di arterie stradali di collegamento come la bretella per l'aeroporto. Queste infrastrutture, però, hanno collegato poli (stadio ed aeroporto) e non già aree, sicché sono risultate marginalmente funzionali alle attività economiche.

Eguale valenza hanno avuto i «Giochi del Mediterraneo» che si sono tenuti a Bari nel giugno 1997, per le cui infrastrutture sono stati finanziati 100 miliardi.

A livello regionale, invece, va rilevato che nel 1996 è stata inaugurata la linea elettrificata Bari-Lecce che era percorsa ancora da locomotori diesel. Il nuovo sistema di trazione ha permesso una riduzione di circa un quarto d'ora dei tempi di percorrenza tra i due capoluoghi, nonché l'entrata in servizio di un nuovo convoglio «Pendolino» per e da Roma che collega in modo più funzionale il Sud al resto del paese.

L'economia, dunque, potrebbe essere rilanciata proprio dalle opere di infrastrutturazione, indispensabili peraltro allo sviluppo dell'area metropolitana. Una speranza in tal senso è rappresentata dai «Patti Territoriali», che sono lo strumento per l'individuazione di interventi e sinergie pubbliche e private. In altre località del Mezzogiorno in questo modo si sono create intese tra forze imprenditoriali e sindacali che, muovendo dallo stesso obiettivo di attivare investimenti e occupazione, hanno rilanciato l'economia del territorio.

Per rivitalizzare l'area metropolitana di Bari, tuttavia, non è sufficiente creare alcune infrastrutture; occorre anche la volontà politica di raccordare le infrastrutture gestionali ubicate nel centro città con quelle economiche e di servizio che sempre più si stanno rilocalizzando nella periferia. Le necessità operative devono essere connesse sulla base di un *master plan* con cui si riesca a collegare le diverse funzioni (economiche e amministrative) in modo che quest'area diventi volano di rilancio della città.

Alla luce di quanto analizzato va evidenziato che Bari da città proiettata sul mare si sta orientando anche verso l'entroterra, ma questo non giustifica il suo declinamento portuale, anzi la proiezione verso l'*Hinterland* dovrebbe potenziare il ruolo del porto e allargare una regione marittima che potrebbe diventare strategica per lo sviluppo del Mezzogiorno tutto.

BIBLIOGRAFIA

- ANCE, *Progetto città*, Roma, Edilstampa, 1998.
- BARBANENTE A. e PACE F., *Bari. Scenari incerti, capacità realizzative, contraddizioni persistenti*, in CREDITO FONDIARIO e CRESME, *La costruzione della città europea negli anni '80*, Roma, Credito Fondiario, 1991, pp. 411-470.
- BELLICINI L. e STANGHELLINI S., *Le imprese di costruzione nel mercato europeo*, Milano, Il Sole-24 Ore Libri, 1994.
- CAPRIOLI E. e GIORGIO A.G., *Bari: tra innovazione e normalizzazione*, in BORLENGHI E. (a cura di), *Città e industria verso gli anni novanta*, Torino, Fondazione Giovanni Agnelli, 1990, pp. 259-286.
- GIORGIO A.G., *Il cofinanziamento delle opere pubbliche nello sviluppo regionale*, in «Boll. Soc. Geogr. Ital.», Roma, 1995, pp. 85-89.
- SCARPELLI L., *Note su politica e sviluppo locale, imprenditorialità e fattori di localizzazione industriale*, in «Geotema», Bologna, 1995, 2, pp. 102-105.
- SVIMEZ, *Rapporto 1991 sull'economia del Mezzogiorno*, Bologna, Il Mulino, 1991.
- TRONO A. e VITERBO D.D., *La Puglia meridionale tra stagnazione e sviluppo*, in DI COMITE L. e VALLERI M. (a cura di), *Urbanizzazione e controurbanizzazione: il caso italiano*, Bari, Cacucci, 1992.
- VITERBO D. D., *Dal telaio al robot. Nuovi percorsi dell'industria italiana e pugliese*, Bari, Cacucci, 1994.

POTENTIALITY OF INFRASTRUCTURES IN DEVELOPMENT OF A METROPOLITAN AREA: THE CASE OF BARI. – Processes of industrialization of last ten years show that factors of industrial competitiveness cannot be considered only those of business scale. They are assuming always great importance external elements to industry, as the disponibility of infrastructures and an efficient public administration. The power of attraction of an urban area, so it shall be proportional to its capacity to present parameters of functionality. In this situation we may ask if Bari may still propose itself as leader-town in the South of Italy, if may find a possible union of synergies between public and private, acted to exceed the actual crisis. The recent matters, unfortunately testify as the town is not been able to cover the ways of new throw that in 90s it seems to have suffered a folding on itself.

Università di Bari, Dipartimento di Scienze storiche e geografiche.