



REGIONE PUGLIA

Assessorato Infrastrutture e Mobilità

Piano di riprogrammazione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale

Decreto Legge 6 luglio 2012, n. 95 — convertito con
modificazioni dalla Legge n. 135/2012 — art. 16-bis, comma 4,
come modificato dall'art. 1, comma 301, della legge n.
228/2012.

Area Politiche per la Mobilità e Qualità Urbana

Dirigente del Servizio Programmazione e Gestione del TPL

e coordinatore del gruppo di lavoro: Ing. Irene di Tria

Gruppo di lavoro:

D.ssa Michela Petruzzellis, Arch. Monica Camisa, Arch. Enrico Grifoni, Ing. Ferdinando Iavarone

Agenzia Regionale per la Mobilità: Direttore Ing. Antonio Marra con la collaborazione di D.ssa Elisabetta Carnimeo, D.ssa Graziana De Carlo, D.ssa Patrizia Giaquinto, Dott. Angelo Porcelli, Ing. Antonio Scarano

Consulenza generale: *TPS pro srl*

Indice

1. Premessa al Documento di Riprogrammazione

Il presente documento costituisce il Piano di Riprogrammazione dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale ai sensi del comma 4 dell'art. 16-bis del Decreto Legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla Legge n. 135/2012, così come modificato dall'art. 1, co. 301, della legge n. 228/2012.

Il Piano è stato redatto cercando di aderire, per quanto possibile, allo schema approvato dal Coordinamento Interregionale Tecnico Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome nella riunione del 10/4/2013.

2. Evoluzione del sistema regionale del TPL dal 2010 al 2012

1. Il percorso di razionalizzazione avviato dal 2010

Nel corso del triennio 2010-2012, in considerazione dei tagli operati dal governo centrale sulla spesa destinata ai trasporti, l'Amministrazione regionale ha adottato una serie di prime azioni dirette all'efficientamento e alla razionalizzazione dei servizi di trasporto pubblico regionale, nonché messo in atto una manovra sul sistema tariffario

In particolare, le misure di efficientamento hanno comportato sul servizio ferroviario svolto dalla società Ferrovie del Gargano sulla linea S. Severo-Peschici una revisione del servizio svolto in prolungamento su rete RFI da Foggia a Bari, realizzando un collegamento cadenzato tra Foggia e S. Severo con l'obiettivo di migliorare i collegamenti tra il Gargano e la città capoluogo ed di conseguenza con i territori ad essa collegati a corrispettivo invariato.

Per quanto riguarda il servizio svolto dalla società Trenitalia l'efficientamento ha comportato un miglioramento dell'offerta nell'area metropolitana di Bari, caratterizzata da un'elevata domanda di trasporto, introducendo un servizio a carattere "metropolitano" cadenzato, mentre la razionalizzazione ha riguardato le linee secondarie a minor frequentazione, sulle quali si è operata una riduzione del servizio ferroviario nelle fasce di morbida ed in alcuni casi offrendo il servizio mediante autobus. Tali azioni effettuate sui servizi svolti da Trenitalia hanno comportato una contrazione del corrispettivo di circa il 9%.

In merito alla manovra tariffaria con Deliberazione di Giunta n. 1882 del 6/8/2010 si è provveduto ad adeguare la base tariffaria relativamente al periodo 2004/2010 con un incremento del 13%, applicando l'indice NIC di cui all'art. 24 della L.R. n. 10/2009. La nuova base tariffaria minima dei servizi interurbani è passata a € 0,0644 rispetto alla precedente di € 0,0570, il prezzo minimo dei biglietti di corsa semplice per i Comuni non capoluogo di Provincia è stato portato a € 0,80 e a € 0,90 per i Comuni capoluogo di Provincia.

Ciò nel rispetto della legge regionale n. 18/2002 che all'art. 26 comma 1 dispone che: "La Giunta regionale stabilisce, sentite le rappresentanze regionali dell'ANCI, dell'UPI, dell'UNCCEM, delle imprese di trasporto, delle organizzazioni sindacali confederali e federali del trasporto e le associazioni dei consumatori presenti sul territorio, le basi tariffarie chilometriche minime dei servizi di trasporto pubblico interurbani e i prezzi minimi dei biglietti di corsa semplice dei servizi urbani e suburbani con l'obiettivo del raggiungimento del rapporto minimo tra ricavi e costi previsto dalla vigente normativa e di promuovere l'integrazione tariffaria tra i vari, con qualunque modalità esercitati in qualunque forma gestiti".

Con la recente Deliberazione di Giunta n. 1452 del 2/8/2013 è stata adeguata la base tariffaria relativamente al periodo 2010/2012 con un incremento del 7,3%, applicando l'indice NIC di cui all'art. 24 della L.R. n. 10/2009. La nuova base tariffaria minima dei servizi interurbani è passata a € 0,0691 rispetto alla precedente di € 0,0644, il prezzo minimo dei biglietti di corsa semplice per i Comuni non capoluogo di Provincia è stato portato a € 0,90 e a € 1,00 per i Comuni capoluogo di Provincia.

È indubbio che tali incrementi hanno comportato un aumento dei prodotti del traffico, senza provocare un decremento della domanda, anzi l'attuale contesto economico ha fatto registrare una maggiore domanda di trasporto pubblico.

Nella tabella sottostante si riporta un quadro delle risorse del TPL trasferite dal 2010 al 2013 dal quale si evince una riduzione dei trasferimenti che ha indotto la regione a porre in atto le azioni di efficientamento e razionalizzazione già illustrate.

Fonti di finanziamento e riferimenti normativi	Risorse statali stanziare per il 2013		
	Risorse (M€)		
	Totale nazionale	Quota regionale	Note
Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviari, nelle regioni a statuto ordinario. Articolo 16-bis del decreto-legge n. 95 del 2012 successivamente interamente sostituito dal comma 301 dell'articolo 1 della legge n. 228 del 2012 (legge di stabilità per il 2013).	4.929 M€	<i>(in base a riparto percentuale del 90% del totale delle risorse stanziare sul fondo, come da Tabella 1 del DPCM 11/3/2013)</i>	Il Fondo è alimentato da una quota di compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina.
DPCM 16/11/2012 Risorse per servizi ferroviari "aggiuntivi"		€ 399.269.611,99	
		€ 5.835.963	
TOTALE		€ 405.105.574,99	

Fonti di finanziamento e riferimenti normativi	Risorse statali stanziare per il 2012		Note
	Risorse (M€)		
	Totale nazionale	Quota regionale	
	1.748 M€		
Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario (c.d. Fondo TPL) <i>Articolo 30, comma 3, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.</i> <i>Articolo 21, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111.</i>	1.200 M€ di cui: 800 M€ <i>annui a decorrere dall'anno 2012.</i> 400 M€ <i>annui, il cui utilizzo è escluso dai vincoli del Patto di stabilità.</i>	€42.705.873,98	L'art. 13, comma 1-quinquies, del D.L. 2 marzo 2012, n. 16 convertito, con modificazioni, dalla L. 26 aprile 2012, n. 44 ha ridotto la dotazione del capitolo 2817 dello stato di previsione della spesa del MEF, su cui era appostato il Fondo di cui all'art. 21, comma 3, del D.L. 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni dalla L. 15 luglio 2011, n. 111, rendendo l'importo disponibile pari a € 1.180.544.766,00
1200Risorse già stanziare nel 2011 per l'acquisto di materiale rotabile (art. 21, comma 2, del D.L. 98/2011) che con l'Accordo Governo-Regioni del 21/12/2011 per l'anno 2012 sono traslate al 2012 e destinate ai costi di esercizio (contratti di servizio)	314 M€	€ 11.358.861,45	
Compartecipazione accisa sul gasolio L. 24 dicembre 2007, n. 244, art. 1, commi 295, 296 e 297	1.748,3M€	€ 236.291.107,14	
Compartecipazione accisa sul gasolio L. 24 dicembre 2007, n. 244, art. 1, comma 298		€ 16.567.819,16	
Compartecipazione accisa sulla benzina al netto quota destinata al Sistema Sanitario Nazionale Art. 3, comma 12, L. 28 dicembre 1995, n. 549 come modificato dall'art. 17, comma 22, L. 27 dicembre 1997, n. 449		€ 75.581.254,02	

Fonti di finanziamento e riferimenti normativi	Risorse statali stanziare per il 2012		Note
	Risorse (M€)		
	Totale nazionale	Quota regionale	
Art. 9, commi 4 e 5, Legge 7 dicembre 1999, n. 472-D.l. 22 dicembre 2000		€ 9.784.918,09	
D.L. 2 marzo 2012, n. 16-art. 12, comma 11-septies			
DPCM 16/11/2012		€ 5.835.963	
Risorse per servizi ferroviari "aggiuntivi"			
TOTALE		€ 398.215.796,84	

Fonti di finanziamento e riferimenti normativi	Risorse statali stanziare per il 2011		Note
	Risorse (M€)		
	Totale nazionale	Quota regionale	
Art. 9 D.Lgs. n. 422/97 al netto delle riduzioni di cui all'art. 14, comma 2, del D.L. n. 78/2010, e dell'accantonamento pari al 10%, per le finalità di cui all' art. 6, comma 20, del medesimo D.L. 78/2010.	334,9 M €	€ 4.739.400	decreto MEF n. 051562/2011
D.L. 6 luglio 2011, n. 98 convertito, con modificazioni, dalla L. 15 luglio 2011, n. 111 ed in particolare l'art. 21, comma 3.	400,0 M €	€ 14,469.887,20	
Art. 12, comma 11 novies della legge n. 44/2012 di conversione del d.l. n. 16/12	425,0 M €	€ 16.576.313,00	Erogate dal Ministero direttamente a Trenitalia.
Art. 25, comma 2, D.L. 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, in L. 28 gennaio 2009, n. 2. del d.l. n. 16/12,	480,0 M €	€ 14.141.026,00	Erogate dal Ministero direttamente a Trenitalia.
Compartecipazione accisa sul gasolio L. 24 dicembre 2007, n. 244, art. 1, commi 295, 296 e 297	1.748,3M€	€ 236.291.107,14	
Compartecipazione accisa sul gasolio L. 24 dicembre 2007, n. 244, art. 1, comma 298		€ 18.432.019,93	
Compartecipazione accisa sulla benzina al netto quota destinata al Sistema Sanitario Nazionale		€ 92.371.990,57	
Art. 3, comma 12, L. 28 dicembre 1995, n. 549 come modificato dall'art. 17, comma 22, L. 27 dicembre 1997, n. 449		€ 5.835.963	
DPCM 16/11/2012			
Risorse per servizi ferroviari "aggiuntivi"			
TOTALE		€ 402.581.426,88	

Fonti di finanziamento e riferimenti normativi	Risorse statali trasferite per il 2010		Note
	Risorse (M€)		
	Totale nazionale	Quota regionale	
Art. 9 D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422 - D.P.C.M 19 novembre 2000	1.180,9 M €	€ 42.710.985,55	
Art. 25, comma 2, D.L. 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, in L. 28 gennaio 2009, n. 2.	480,0 M €	€ 14.141.026,00	Erogate dal Ministero direttamente a Trenitalia.
Compartecipazione accisa sul gasolio L. 24 dicembre 2007, n. 244, art. 1, commi 295, 296 e 297	1.748,3M€	€ 236.291.107,14	
Compartecipazione accisa sul gasolio L. 24 dicembre 2007, n. 244, art. 1, comma 298		€ 18.287.337,96	
Compartecipazione accisa sulla benzina al netto quota destinata al Sistema Sanitario Nazionale		€ 99.723.913,11	
Art. 3, comma 12, L. 28 dicembre 1995, n. 549 come modificato dall'art. 17, comma 22, L. 27 dicembre 1997, n. 449		€ 16.451.134,66	
Art. 9, commi 4 e 5, Legge 7 dicembre 1999, n. 472-D.l. 22 dicembre 2000		€ 5.835.963	
DPCM 16/11/2012			
Risorse per servizi ferroviari "aggiuntivi"			
TOTALE		€ 433.441.467,42	

Ann o	Risorse TPL trasferite dallo Stato	Risorse attribuite al TPL nella regione Puglia (al lordo dell'IVA e con aggiornamento ISTAT incluso)
2013	€ 405.105.574,99	€ 473.148.406,66
2012	€ 398.215.796,84	€ 455.828.466,79
2011	€ 402.581.426,88	€ 453.258.251,39
2010	€ 433.441.467,42	€ 444.714.500,62

2. L'applicazione dell'art. 3-bis e l'individuazione del Bacino Regionale

Nel corso del 2012, in attuazione della disposizione di cui all'art. 3 bis del D.L. 13 agosto 2011, n. 138 convertito con modificazioni nella L. 14 settembre 2011, n. 148, sono state, altresì, poste in essere le azioni utili alla definizione e al dimensionamento dei bacini, che hanno portato all'emanazione della L.R. n. 24/2012.

Tale legge promuove lo sviluppo dei servizi pubblici locali a rilevanza economica con l'obiettivo di garantire l'accesso universale, la salvaguardia dei diritti degli utenti, l'uso efficiente delle risorse e la protezione dell'ambiente e regola e organizza, in conformità con i principi definiti dalla disciplina dell'Unione europea e in attuazione della disciplina statale, lo svolgimento dei servizi pubblici locali di rilevanza economica.

I servizi sono organizzati ed erogati all'interno di Ambiti territoriali ottimali (ATO) al fine di consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio.

Per il settore dei servizi di trasporto pubblico locale, gli ATO sono delimitati nel piano regionale adottato ai sensi della legislazione di settore, sentita l'Autorità. L'ATO ha estensione non inferiore a quella provinciale. La Regione, con il medesimo piano regionale, può individuare ambiti di estensione diversa, più ampia o più ridotta rispetto al territorio provinciale, qualora ciò si renda necessario per motivate esigenze di differenziazione territoriale e socio-economica nel rispetto dei principi di differenziazione, adeguatezza ed efficienza rispetto alle caratteristiche del servizio; oppure, qualora ne facciano richiesta più comuni, sulla base dei medesimi criteri e principi.

3. Analisi di base per la definizione dei fabbisogni ai fini della riprogrammazione

1. Assetto territoriale e socio-economico della Regione

A partire dalla proclamazione dell'Unità d'Italia, la situazione demografica in Puglia (considerando i dati ufficiali forniti alla data dei Censimenti generali) è stata connotata da un intenso aumento di popolazione pari, in totale, al 203,3%, sul quale ha pesato in particolare il raddoppio nel periodo 1861-1936, e un incremento del 20,2% fra il 1951 e il 1981.

Il lieve decremento (0,3%) verificatosi fra il 1991 e il 2001 è stato invece compensato da un aumento dello 0,8% nell'ultimo decennio, consolidando alla data dell'ultimo Censimento Istat, 9 ottobre 2011, il numero di 4.052.566 individui che hanno dimora abituale sul territorio regionale.

Tabella . Popolazione residente per provincia – Censimento 2011 (valori assoluti e composizioni percentuali)

PROVINCE	Popolazione	%	Densità abitativa (Abitanti per kmq)	
Foggia	626.072	15,4	15,4	89,9
Bari	1.247.303	30,8	30,8	326,1
Taranto	584.649	14,4	14,4	240,7
Brindisi	400.801	9,9	9,9	217,9
Lecce	802.018	19,8	19,8	290,6
Barletta Andria Trani	391.723	9,7	9,7	254,6
Puglia	4.052.566	100,0	100,0	209,3

Fonte: Istat, 15° Censimento generale della popolazione e delle abitazioni

*Tabella . Bilancio Demografico e popolazione residente al 31 dicembre 2012.
Variazione % 2011-2012*

PROVINCE	Popolazione	Var. %2011-2012
Foggia	628.221	0,34
Bari	1.246.297	-0,08
Taranto	582.814	-0,31
Brindisi	399.835	-0,24
Lecce	801.190	-0,10
Barletta Andria Trani	392.446	0,18
Puglia	4.050.803	-0,04

Fonte: Istat, <http://demo.istat.it/bil2012>

La provincia di Bari è la più popolosa , con un peso del 30,8% sul totale, seguita da Lecce (19,8%), Foggia e Taranto si differenziano per un solo punto percentuale rispettivamente (14-15%), mentre le province di Brindisi e Barletta-Andria-Trani rappresentano la quota minoritaria pari ad uno scarso 10% dell'intera regione.

Se si escludono le province di Bari e Lecce che oltre ad avere la popolazione più numerosa presentano una densità abitativa più elevata, rispettivamente (326,1 e 290,6 abitanti per kmq), nel resto della regione si assiste ad una corrispondenza inversa tra ampiezza demografica e densità abitativa.

In tutti i territori considerati non si rilevano mutamenti di dimensioni significative, le variazioni percentuali per l'ultimo periodo disponibile (2011-2012) indicano che solo le province di Bari e Barletta-Andria-Trani non perdono popolazione; al contrario Foggia e Taranto regrediscono del 3% .

Tabella . N. Comuni per provincia e classi di ampiezza demografica

PROVINCE	Ampiezza demografica				
	Fino a 5.000	5.001- 10.000	10.001- 50.000	50.001- 100.000	oltre 100.000
Foggia	38	10	9	3	1
Bari	2	4	31	3	1
Taranto	5	8	15		1
Brindisi		6	13	1	
Lecce	40	33	23	1	
Barletta Andria Trani		2	4	3	1
Puglia	85	63	95	11	4

Fonte: Istat, 15° Censimento generale della popolazione e delle abitazioni

La Puglia è composta da 258 Comuni, il 32,9% dei quali presenta una popolazione non superiore ai 5.000 abitanti, il 24,4% è caratterizzato da un'ampiezza demografica compresa tra 5.000 e 10.000 abitanti. Il peso maggiore il 36,8% circa lo è rappresentato dai comuni che si collocano nella fascia di ampiezza compresa tra 10.000 e 50.000, infine solo il 5,2% dei comuni si presenta con una popolazione superiore ai 50.000 abitanti.

I sei piccoli comuni con popolazione inferiore a 1.000 abitanti si concentrano nella provincia di Foggia (Celle di San Vito, Isole Tremiti, Volturara Appula, Faeto, Motta Montecorvino e Panni) e raccolgono lo 0,5% della popolazione provinciale; il 52,5% dei comuni con popolazione compresa tra 1.000 e 5.000 abitanti è concentrato nella zona del Subappennino Dauno.

Il 46,3% dei comuni della provincia di Bari ha una popolazione compresa tra 5.000 e 20.000 abitanti (21,0% della popolazione provinciale) mentre il 48,8% dei comuni supera i 20.000 abitanti. Solo i comuni di Poggiorsini e Binetto hanno una popolazione inferiore a 5.000 abitanti. Nelle province di Brindisi e Barletta-Andria-Trani non sono presenti comuni con popolazione inferiore ai 5.000 abitanti mentre sono 5 a Taranto (17,2%) e 40 a Lecce (41,2%). Le province di Taranto, Brindisi e Lecce presentano ciascuna 6 comuni con popolazione superiore ai 20.000 abitanti, compresi i comuni capoluogo che superano tutti la soglia dei 50.000 abitanti. Nella nuova provincia Barletta-Andria-Trani, infine, i comuni si equidistribuiscono al di sopra e al di sotto della soglia dei 20.000 abitanti (50%); quattro comuni (Bisceglie, Trani, Andria e Barletta) superano i 50.000 abitanti.

Passando all'analisi della superficie e delle caratteristiche altimetriche del territorio possiamo ricavare il diverso grado di antropizzazione regionale.

Tabella . Superficie territoriale e N. Comuni per zone altimetriche

Zona altimetrica	Superficie totale (kmq)	%	N. Comuni
Montagna	288,5	1,5	8
Collina	8.835,0	45,2	70
Pianura	10.417,4	53,3	180
Puglia	19.540,9	100,0	258

Fonte: Istat, 15° Censimento generale della popolazione e delle abitazioni

Tabella . Superficie territoriale per Provincia

Province	Superficie territoriale (Kmq)	% sul totale
Bari	3.862,88	19,77
Bat	1.542,95	7,90
Brindisi	1.861,12	9,52
Foggia	7.007,54	35,86
Lecce	2.799,07	14,32
Taranto	2.467,35	12,63
Puglia	19.540,91	100,00

Fonte: Istat, 15° Censimento generale della popolazione e delle abitazioni

Tabella . N. Comuni, Superficie territoriale e popolazione residente per provincia e zona altimetrica

PROVINCE	n. comuni			Superficie kmq			Popolazione		
	Montagna	Collina	Pianura	Montagna	Collina	Pianura	Montagna	Collina	Pianura
Foggia	8	32	21	288,5	3.069,6	3.649,5	10.839	150.791	464.442
Bari		24	17		3.086,9	776,0		569.450	677.853
Taranto		5	24		1.104,7	1.362,7		120.253	464.396
Brindisi		5	15		578,6	1.282,5		112.254	288.547
Lecce			97			2.799,1			802.018
Barletta Andria Trani		4	6		995,2	547,7		146.562	245.161
Puglia	8	70	180	288,5	8.835,0	10.417,4	10.839	1.099.310	2.942.417

Fonte: Istat, 15° Censimento generale della popolazione e delle abitazioni

Con una posizione di rilievo e di importanza strategica nell'ambito della penisola italiana, la regione Puglia occupa una superficie di 19.540,91 chilometri quadrati, distribuiti su un territorio prevalentemente pianeggiante e di bassa collina con limitati rilievi montuosi.

Le zone di pianura ricoprono il 53,3% del territorio regionale, mentre le zone collinari si estendono per il 45,2%. Il restante 1,5% della superficie regionale è caratterizzato da una morfologia montagnosa.

Nelle zone pianeggianti si colloca il 70% circa dei comuni pugliesi, in quelle collinari il 27% e in quelle di montagna il restante 3%.

La popolazione pugliese risiede per oltre il 60% in aree che presentano un'altimetria inferiore ai 100 metri, mentre solo il 2,3% abita in aree oltre i 500 metri di altitudine.

Con riferimento al dettaglio provinciale, Foggia, detiene il primato regionale occupando il 36% della superficie totale regionale con 61 comuni. Seguono la provincia di Bari che con il 19,8% circa del totale regionale accoglie 41 comuni, il territorio leccese con 97 comuni e la provincia di Taranto con 29 comuni rispettivamente, segnano il 14,3% e 12,5% della superficie complessiva pugliese. In ultimo si collocano i territori delle province di Brindisi e Barletta-Andria-Trani rispettivamente con il 9,5% e 7,9% del totale regionale (20 e 10 comuni).

L'analisi puntuale di tali dati serve ad evidenziare il ruolo dei centri di media e grande dimensione allo sviluppo del territorio, anche per quanto concerne la creazione di sistemi urbani integrati (tra piccoli e grandi centri), nonché alla crescita delle attività economiche e di una imprenditoria diffusa. La maggiore presenza dei centri urbani medio-grandi mette in luce sia il rilievo della dimensione urbana nel rafforzamento delle direttrici territoriali dello sviluppo sia, in particolare, le criticità connesse alla integrazione socio-economica delle periferie, con ripercussioni che riguardano una molteplicità di aspetti, da quelli dell'inclusione sociale, a quelli della riqualificazione urbanistica, commerciale ed economica. pugliese.

1.1. ASPETTI STRUTTURALI DELLA POPOLAZIONE

Alcuni indicatori utilizzabili per studiare gli aspetti strutturali e sociali della popolazione si basano sulla (convenzionale) ripartizione della popolazione in tre categorie: le età pre-lavorative (da 0 a 14 anni), le età lavorative (da 15 a 64 anni) e le età post lavorative (65 anni e oltre).

Nella tabella seguente sono riportati (alla data degli ultimi due Censimenti):

- l'indice di vecchiaia, calcolato come rapporto della classe di età 65 anni e oltre e popolazione fino ai 15 anni (fornisce una visione immediata sullo stato generazionale del territorio, in quanto esprime il numero di anziani esistente ogni 100 giovani non ancora attivi);

- l'indice di dipendenza dei giovani (rapporto percentuale tra popolazione con meno di 15 anni e popolazione da 15 a 64), che indica la percentuale di giovani di cui deve farsi carico la parte di popolazione attiva;

- l'Indice di dipendenza degli anziani (rapporto percentuale tra le persone nelle età post lavorative e quelle tra 15-64 anni), che pertanto indica la percentuale di anziani di cui deve farsi carico la parte di popolazione attiva.

La somma dei due indici di dipendenza in particolare da luogo all'indice di carico sociale.

Tabella . Indice di vecchiaia e di Dipendenza e di Carico sociale

Province	Indice di vecchiaia		Indice di dipendenza (giovani)		Indice di dipendenza (anziani)		Indice di carico sociale	
	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001
Foggia	121,3	90,6	23,6	26,7	28,7	24,2	52,3	50,9
Bari	125,4	91,6	21,8	24,6	27,4	22,5	49,2	47,1
Taranto	134,3	95,5	21,7	23,7	29,1	22,6	50,8	46,3
Brindisi	142,2	102,9	21,0	24,1	29,9	24,8	50,9	49,0
Lecce	153,8	113,3	20,9	23,2	32,2	26,3	53,2	49,6
Barletta-Andria-Trani	100,3	74,8	24,4	27,6	24,4	20,7	48,8	48,3
Puglia	130,1	95,2	22,1	24,8	28,7	23,6	50,8	48,4
Italia	144,5	131,4	21,5	21,2	31,0	27,1	52,3	49,1

Fonte: Istat, <http://dati.istat.it/>

Come molti processi demografici, l'invecchiamento della popolazione presenta una crescita lenta ma costante e apparentemente incontrastabile. Tra il 2001 e il 2011 l'indice, su base nazionale, registra un incremento di 13,1 punti percentuali (attualmente è pari a 148,7). Gli incrementi maggiori si registrano nelle regioni del Mezzogiorno, che si stanno rapidamente allineando al resto del Paese. La Puglia ha addirittura raddoppiato tale incremento (34,9 punti percentuali), pur rimanendo ancora al di sotto del livello nazionale.

La tendenza si conferma anche a livello provinciale, facendo registrare i dati più alti nella provincia di Lecce (153,8%) seguita da quelle di Brindisi (142,2%) e Taranto (134,3%); la provincia Barletta-Andria-Trani presenta invece l'indice più contenuto (100,3%).

Rispetto al 2001 l'Indice di dipendenza dei giovani diminuisce passando dal 24,8% al 22,1%. La riduzione interessa tutte le province, in particolar modo quelle di Foggia, Barletta-Andria-Trani e Brindisi, e si riflette sul dato regionale.

Il carico di dipendenza giovanile più elevato si registra, nonostante la riduzione, nelle province di Barletta-Andria-Trani (24,4%) e Foggia (23,6%), il più basso in quella di Lecce (20,9%).

Da un raffronto con la situazione nazionale emerge invece una sovrapposizione totale del dato anche a distanza di un decennio.

L'Indice di dipendenza degli anziani, invece, cresce a livello regionale di 5 punti percentuali passando dal 23,6% al 28,7%, tale incremento riguarda soprattutto le province di Taranto e Lecce che presentano una variazione superiore al valore regionale. Il valore minimo si registra nella provincia di Barletta-Andria-Trani (24,4%) e il massimo in quella di Lecce (32,2%).

Anche l'Indice di carico sociale (o dipendenza totale-somma di giovani e anziani sulla popolazione in età lavorativa) aumenta negli ultimi 10 anni e passa dal 48,4% al 50,8%; l'incremento si verifica in tutte le province (in misura impercettibile nella provincia Barletta-Andria-Trani) ed in modo particolare in quelle di Taranto e di

Lecce. In due province, Bari (49,2%) e Barletta-Andria-Trani (48,8%), l'indicatore si colloca al di sotto della media regionale. Il dato pugliese è allineato con quello di Brindisi, ma inferiore alla media nazionale.

In generale, l'articolazione dei sistemi urbani e territoriali pugliesi descritta dai dati raccolti e basata sulla conoscenza puntuale del territorio, evidenzia il permanere nella zona dell'Appennino Dauno di un'accentuata corrispondenza tra caratteri strutturali del paesaggio, forme insediative e profili economico-sociali, con tendenza alla diminuzione della popolazione, e sostanziale conferma degli andamenti che, sulla base dei dati dell'ultimo censimento vedono l'indice di vecchiaia scendere solo in due casi (Anzano di Puglia e Castelluccio dei Sauri) al di sotto del 20% e l'indice di giovinezza salire solo in pochi casi al di sopra del 15%.

1.2. LA SITUAZIONE OCCUPAZIONALE DELLA REGIONE

Di seguito verranno analizzate le caratteristiche del mercato occupazionale pugliese.

A livello regionale e provinciale vengono forniti i tassi di attività, occupazione e disoccupazione. A livello regionale è stata calcolata la variazione percentuale del dato tra il 2001 e il 2011 per individuare i cambiamenti intercorsi fra le due rilevazioni censuarie.

Tabella . Tasso di occupazione 2001-2011
Persone occupate in età 15-64 anni sulla popolazione nella corrispondente classe di età (percentuale)

	2001	2011	Var. % 2001-2011
Puglia	45,42	44,76	-1,45

Fonte: Istat, 15° Censimento generale della popolazione e delle abitazioni

Il dato sul tasso di occupazione fornisce la portata della domanda di lavoro effettivamente soddisfatta sul mercato, e da un'analisi comparativa rispetto al 2001 si osserva come tale valore, già molto inferiore rispetto al livello nazionale (nel 2011 pari a 56,9%) abbia subito un decremento, seppure minimo, dal 45,42% al 44,76%.

Tabella . Tasso di disoccupazione 2001-2011
Persone in cerca di occupazione in età 15 anni e oltre sulle forze di lavoro nella corrispondente classe di età (percentuale)

	2001	2011	Var. % 2001-2011
Puglia	13,97	13,11	-6,15

Fonte: Istat, 15° Censimento generale della popolazione e delle abitazioni

Parallelamente la percentuale di persone in cerca di occupazione, sintetizzata dal tasso di disoccupazione, passa dal 13,97 % del 2001 al 13,11% del 2011, valore ben più elevato rispetto all'8,4% registrato in Italia.

*Tabella . Tasso di attività 2001-2011
Forze di lavoro in età 15-64 anni sul totale della popolazione in età 15-64 anni
(percentuale)*

	2001	2011	Var. % 2001-2011
Puglia	52,91	51,6	-2,47

Fonte: Istat, 15° Censimento generale della popolazione e delle abitazioni

Il tasso di attività fornisce una misura della potenziale partecipazione della popolazione al mercato del lavoro e rileva, dal punto di vista economico, l'offerta, vale a dire la quota di popolazione che si presenta sul mercato, l'indicatore si attesta nel 2011 al 51,6% , subendo una diminuzione rispetto al 2001 (52,91%)

Tabella . Tasso di occupazione, disoccupazione e attività. Anno 2012. Variazione Anno 2011

	Tasso di occupazione	Tasso di disoccupazione	Tasso di attività
Puglia	44,97(+0,47)	15,70 (+19,75)	53,46 (+3,58)

Fonte: Istat, 15° Censimento generale della popolazione e delle abitazioni

L'analisi della variazione dei tassi tra il 2011 e il 2012 ci restituisce un incremento oggettivo dei tre dati. Di fatto però, il tasso di occupazione rimane sostanzialmente invariato (essendo pari a mezzo punto percentuale) mentre si assiste ad un importante incremento dell'incidenza dei disoccupati sul totale degli occupati o in cerca di lavoro (+19,75).

Nel 2012 la quota di popolazione residente che lavora o ricerca un lavoro in modo attivo è aumentata rispetto all'anno precedente (+3,58%).

*Tabella . Tasso di occupazione, disoccupazione e attività per provincia. Anno 2011
Persone occupate in età 15-64 anni sulla popolazione nella corrispondente classe di età
(percentuale)*

	Tasso di occupazione	Tasso di disoccupazione	Tasso di attività
Bari	47,97	12,14	54,69
Brindisi	45,31	12,95	52,16
Foggia	40,64	14,42	47,55
Taranto	44,95	11,13	50,67
Lecce	44,35	15,61	52,66
Barletta-Andria-Trani	41,06	12,32	46,93
Puglia	44,76	13,11	51,61

Fonte: Istat, 15° Censimento generale della popolazione e delle abitazioni

Tabella . Tasso di occupazione, disoccupazione e attività per provincia. Variazione anno 2011-2012

Persone occupate in età 15-64 anni sulla popolazione nella corrispondente classe di età (percentuale)

	Tasso di occupazione	Tasso di disoccupazione	Tasso di attività
Bari	0,73	31,40	5,37
Brindisi	1,27	1,00	1,41
Foggia	0,75	25,14	5,41
Taranto	1,63	17,15	3,89
Lecce	0,34	17,07	3,65
Barletta-Andria-Trani	-3,47	-3,75	-4,11
Puglia	0,47	19,75	3,58

Fonte: Istat, 15° Censimento generale della popolazione e delle abitazioni

Scendendo nel dettaglio provinciale è Bari a detenere il livello di occupazione più alto (47,97%), differenziandosi sensibilmente, così, dalla situazione descritta dalle percentuali riferite alle province di Foggia e Barletta-Andria-Trani, inferiori rispettivamente di 7,33 e 6,91 punti percentuali.

Un andamento analogo è seguito dal tasso di attività che rapporta la popolazione attiva (le forze di lavoro) alla popolazione in età lavorativa e fornisce una misura dell'offerta di lavoro nel breve periodo; i valori più bassi si registrano nelle province di Barletta-Andria-Trani e Foggia dove i dati sono inferiori rispettivamente di 7,76 e 7,14 punti percentuali rispetto alla provincia di Bari che presenta il valore più alto (54,69%).

Nel 2012 se a livello regionale registriamo un aumento dei tre tassi, nel dettaglio provinciale la provincia Barletta-Andria –Trani segue un andamento contrario. Il tasso di occupazione aumenta in misura maggiore nella provincia di Taranto (+1,63), mentre è la provincia di Bari a registrare l'incremento più alto dell'incidenza della disoccupazione (+31,40).

È interessante, inoltre, osservare le differenze tra le province pugliesi in termini di ripartizione degli occupati per settore.

Tabella . Occupati per settore di attività economica. Valori %. Anno 2011 (Ateco 2007)

	Agricoltura	Industria	Servizi
Bari	21,53	35,48	34,10
Brindisi	11,85	9,36	9,98
Foggia	19,39	13,81	13,34
Taranto	22,54	14,48	13,15
Lecce	11,88	16,96	21,37
Barletta-Andria-Trani	12,81	9,90	8,06
Puglia	8,73	24,47	66,80

Fonte: Istat, 15° Censimento generale della popolazione e delle abitazioni

Al 2011 in Puglia risultano occupate 1.235.000 persone concentrate in misura prevalente nel settore terziario (66,80%). Il comparto industriale assorbe il 24,42% dei lavoratori, mentre il restante 8,73% occupa il settore agricolo.

Ciò che appare subito evidente è la spiccata inclinazione agricola del mercato occupazionale tarantino che assorbe, in questo comparto, il 22,54% degli occupati complessivi.

Il confronto, inoltre, evidenzia come la provincia con maggiore inclinazione industriale sia quella di Bari (35,48% di occupazione assorbita), seguita da Lecce e Taranto (16,96 e 14,48%, rispettivamente).

Tabella . Tassi di occupazione e disoccupazione per classi di età. Anno 2011

	15-24 anni	25-34 anni	35-44 anni	45-54 anni
Tasso di occupazione	16,16	52,73	58,29	57,08
Tasso di disoccupazione	37,09	16,30	12,25	6,81

Fonte: Istat, 15° Censimento generale della popolazione e delle abitazioni

Analizzando i tassi di occupazione per classi di età si nota come il grado più basso di occupazione, pari a solo il 16,16% si riferisca ai soggetti con età compresa tra i 15 e i 24 anni. Parallelamente, i tassi di disoccupazione per classi d'età evidenziano i gravi problemi occupazionali relativi alle fasce più giovani delle forze di lavoro, che raggiungono livelli del 37,09 % per i soggetti tra 15 e 24 anni.

1.3. FATTORI ECONOMICI

Nel 2011 il valore aggiunto generato nella regione Puglia ha raggiunto circa 72.000 (milioni di euro) pari al 4.5% del totale nazionale.

Osservando i dati in tabella si nota una lievissima ripresa, sia a livello locale che nazionale, del prodotto Interno Lordo, ma l'aumento è talmente lieve da non poter essere colto in modalità grafica.

Tabella . Prodotto interno Lordo ai prezzi di mercato (milioni di euro, valori concatenati, anno di riferimento 2005)

	2009	2010	2011
Italia	1.394.347,2	1.419.604,4	1.425.792,1
Puglia	63.695,7	64.061,8	64.489,7

Fonte: Istat, Conti economici regionali

Tabella . Prodotto interno Lordo ai prezzi di mercato per abitante

	2009	2010	2011
Italia	25.247,2	25.677,8	26.002,9
Puglia	16.937,2	17.246,2	17.545,5

Fonte: Istat, Conti economici regionali

Il PIL pro capite in tutto il periodo considerato mostra un aumento numerico per la Puglia di 3,6 punti percentuali, rispetto alla variazione del 3% avvenuta su tutto il territorio italiano. Permane per tutto il triennio un grande divario fra le due situazioni (circa 9.000 euro in meno pro capite per un residente pugliese nei confronti di un italiano medio).

1.4. LA MOBILITÀ

Tabella . Bambini dell'asilo, della scuola dell'infanzia, studenti e occupati che escono di casa per andare a scuola, all'università o al lavoro per modalità di spostamento. Anno 2011 (per 100 persone con le stesse caratteristiche che escono di casa per andare a scuola o al lavoro)

	Vanno a piedi	Usano mezzi di trasporto	Mezzo utilizzato			
			Mezzo pubblico o collettivo	Auto come conducente	Auto come passeggero	Altro mezzo privato
Studenti	39,5	60,1	31,4	4,2	28,1	1,4
Occupati	15,5	83,9	6,5	68,7	11,1	5,7

Fonte: Istat, 15° Censimento generale della popolazione e delle abitazioni

Tabella . Bambini dell'asilo, della scuola dell'infanzia, studenti e occupati che escono di casa per andare a scuola, all'università o al lavoro per modalità di spostamento. Variazione Anno 2011-2012

	Vanno a piedi	Usano mezzi di trasporto	Mezzo utilizzato			
			Mezzo pubblico o collettivo	Auto come conducente	Auto come passeggero	Altro mezzo privato
Studenti	7,09	-4,83	-16,24	-7,14	8,19	92,86
Occupati	19,35	-3,93	18,46	-2,62	-16,22	-21,05

Fonte: Istat, 15° Censimento generale della popolazione e delle abitazioni

La mobilità quotidiana degli individui per recarsi al luogo di lavoro o studio pone rilevanti problemi, sia per la congestione del territorio e occupazione del suolo sia per problemi di inquinamento atmosferico e acustico soprattutto nei centri urbani. In Puglia nel 2011 il 60,1% degli studenti e l'83,9% degli occupati utilizza un mezzo di trasporto, soprattutto l'automobile (il 32,3 % degli studenti e il 75,2% degli occupati). Ricorrono all'utilizzo del mezzo pubblico soprattutto gli studenti (31,4%), e in misura nettamente inferiore gli occupati (6,5 per cento).

Nel 2012 si registra per entrambe le categorie di utenti un aumento di coloro che vanno a piedi (7,9 per gli studenti e 19,35 per i lavoratori). Il comportamento rispetto all'uso del mezzo pubblico invece è opposto: gli studenti diminuiscono l'utilizzo del mezzo pubblico per volgersi ad altro mezzo privato (variazione pari al 92,8%) e auto come passeggero (8,19%), mentre i lavoratori iniziano a frequentare i mezzi pubblici o altri

mezzi privati, a discapito dell'automobile (comportamento probabilmente dettato anche dall'aumento del costo del carburante).

1.5. L'ISTRUZIONE

Nell'anno scolastico 2010/2011 in Puglia si contano 498 istituti del secondo ciclo (Tab. 18) per un totale di 218.319 studenti, che rappresentano in tutte le province il 5% circa della popolazione rispettivamente residente. Le statistiche concernenti le scuole sono strettamente legate alla numerosità di abitanti, pertanto la quota maggiore di istituti scolastici è localizzata nel capoluogo di regione e dintorni (132) e relativi 68.829 studenti iscritti. Seconda in graduatoria è Lecce con 99 istituzioni, ultima è Barletta Andria Trani con 45 scuole e poco meno di 20.200 studenti .

Rispetto al numero medio di studenti per scuola frequentata, si osserva invece per la provincia Barletta Andria Trani un dato superiore al livello pugliese (oltre a Bari naturalmente).

Tabella . Scuole e Iscritti Scuola secondaria di II grado. Anno scolastico 2010-2011

Province	Iscritti scuola secondaria II grado 2010-2011	Numero scuole	Media studenti per scuola
Foggia	33.764	94	359,19
Bari	68.829	132	521,43
Taranto	31.850	77	413,64
Brindisi	20.516	51	402,27
Lecce	43.180	99	436,16
Barletta-Andria-Trani	20.180	45	448,44
Puglia	218.319	498	438,39

Fonte: Istat, 15° Censimento generale della popolazione e delle abitazioni

Per quanto riguarda l'istruzione universitaria (Tab. 19) invece, non tutte le province sono sede di Ateneo, Bari registra il 67% del totale di iscritti, seguita da Lecce e Foggia. In ultima posizione si colloca la sede di Taranto, che conta ufficialmente appena 142 iscritti. Tale dato però non corrisponde di fatto alla realtà, poiché esiste un polo logistico dell'ateneo barese nella città di Taranto, cui afferiscono circa 3.700 iscritti, a cui vanno sommati i 142 appartenenti agli unici due corsi di laurea dell'università privata "LUMSA". Analogamente, su Brindisi è presente una sede distaccata dell'Ateneo barese e salentino frequentato da circa 1.500 studenti. Nell'Ateneo salentino confluisce il 22% della popolazione universitaria pugliese.

Tabella . Iscritti Atenei pugliesi. Anno accademico 2012-2013

Province	Iscritti Atenei 2012-2013
Foggia	9.226
Bari	60.779
Taranto	142
Brindisi	-

Province	Iscritti Atenei 2012-2013
Lecce	19.901
Puglia	90.048

1.6. UNITÀ LOCALI E RELATIVI ADDETTI

Tabella . Imprese attive, addetti (valore assoluto e medio). Anno 2011.

Province	numero imprese attive	numero addetti delle imprese attive	numero medio addetti per imprese attive
Foggia	36.283	87.361	2,41
Bari	83.119	266.639	3,21
Taranto	30.001	82.452	2,75
Brindisi	22.968	58.417	2,54
Lecce	54.430	136.712	2,51
Barletta Andria Trani	25.402	68.851	2,71
Puglia	252.203	700.432	2,78

Le imprese rilevate sul territorio della Puglia dal 9° Censimento Istat su Industria e servizi, Istituzioni pubbliche e Non Profit sono 252.203, pari al 5,7% del totale nazionale (4.425.950)

La variazione percentuale rispetto al 2001, anno dell'ultimo Censimento, è pari al +12,1%, superiore rispetto alla media nazionale (+8,4%).

Si tratta in ogni caso (sia a livello regionale che provinciale) di dimensioni medie d'impresa (rapporto fra il numero degli addetti e numero delle imprese) piuttosto inferiori rispetto a quelle nazionali (intorno ai 4 individui). Il valore è omogeneo e allineato al dato pugliese in tutte le province, fa eccezione solo quella barese (di poco superiore ai 3 addetti).

Volendo effettuare un'analisi più approfondita dell'intero territorio pugliese, basandosi sulle statistiche descrittive precedentemente riportate e sulla conoscenza della realtà già esplorata in altre occasioni (P.O. FESR PUGLIA 2007-2013) si può tracciare una panoramica di tipo economico-sociale basata delle aree omogenee che vi insistono.

Il cosiddetto Tavoliere di Foggia per esempio appare caratterizzato da una dispersione di centri urbani e da una rete infrastrutturale incentrata su Foggia, dalla quale si diramano tutte le direttrici principali. A livello di attività economica le città contadine di pianura sono caratterizzate dalla dominante agricola produttiva, con l'eccezione del capoluogo, affermato nel terziario e, più recentemente, dei centri non capoluogo più dinamici della Capitanata (Apricena, Cerignola, Lucera). Le Lagune di Lesina e arano, possono invece essere considerate come strutture ecopaesaggistiche di collegamento tra il sistema ambientale del Gargano e quello del Tavoliere. Stessa funzione assume la Valle dei Trulli, coincidente con le Murge del sudest, per quanto riguarda i versanti adriatico e jonico, anche se in questo ambito sono evidenti le forme di dispersione rurale.

Nell'area interna del Gargano la dualità riguarda i sistemi agricoli disposti sul promontorio e i poli attrattori turistici, localizzati lungo la costa, di Lesina, Mattinata, Peschici, Rodi garganico, Vieste, e Isole Tremiti. Da sottolineare comunque lo sviluppo del settore terziario in taluni centri interni quali S.Giovanni Rotondo e Monte S.Angelo.

Per quanto concerne la Terra di Bari, il nord è caratterizzato da manifattura tradizionale, mentre a sud gli aspetti economico-sociali riguardano l'ambito di valorizzazione turistica.

Nella Conca di Bari si riscontra un sistema insediativo di centri urbani concentrici; sono tuttavia presenti fenomeni di depolarizzazione urbana di tipo residenziale e produttivo. Tale fenomeno è riscontrabile anche nella Puglia centrale (in particolare, Altamura, Gravina in Puglia, Santeramo in Colle) .

L'area di Taranto si caratterizza per le contraddizioni di un polo industriale decadente, innestato su tradizioni antiche legate all'economia agricola, fortemente caratterizzanti l'hinterland, persistenti ancor oggi a livello sociale, economico e ambientale (da segnalare però le zone di Castellaneta e Ginosa, che si distinguono per dinamicità).

Nel complesso Brindisi ricalca la matrice tarantina, con un 'polo' industriale nel capoluogo che separa le Murge nordoccidentali dalla zona costiera pianeggiante (fanno eccezione i contesti urbani esistenti di Francavilla, Mesagne, Latiano).

Attualmente, nella piana agricola di Lecce si assiste a nuove dinamiche insediative in cui i centri strutturati a doppia corona lungo le radiali tendono a saldarsi tra di loro e con il polo terziario del capoluogo, lasciando comunque permanere la dominanza agricola connotata spesso da realtà di marginalità economica. A meridione invece, si alternano centri agricoli compatti intervallati dai modesti rilievi delle Serre e alcuni centri costieri.

Anche lungo il litorale, il Salento presenta una alternanza di geografie insediative. A partire dal nord, il litorale leccese è fortemente connotato da strutture residenziali stagionali e di valorizzazione turistica a cui si oppone solo nel tratto costiero tra Otranto e S.Maria di Leuca il presidio naturale di ambiente marino roccioso.

2. Domanda e offerta attuale di trasporto

2.1. RETE REGIONALE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

2.1.1. Trasporto ferroviario regionale — servizi ferroviari

Valori complessivi del comparto ferroviario regionale (servizi ferroviari)

Il servizio di trasporto pubblico – modalità ferroviaria in Puglia si sviluppa su oltre 1.500 km di rete con quattro operatori (ex-concessionari) distinti oltre Trenitalia s.p.a..

Tabella . Indicatori trasporto ferroviario, valori cumulati di tutte le aziende e imprese ferroviarie regionali.

Offerta di trasporto: infrastruttura		Anno	Fonte
Consistenza della rete (in km)	2.259	2012	Puglia in cifre - Ipres
Direttrici/linee	36	2012	modello regionale trasporti-territorio
Numero stazioni	220	2012	modello regionale trasporti-territorio
Offerta di trasporto: servizi		Anno	Fonte
Direttrici/linee	29	2012	modello regionale trasporti-territorio
Treni per km prodotti	12.146.789,6	2012	modello regionale trasporti-territorio
Domanda di trasporto soddisfatta		Anno	Fonte
Passeggeri per km	243.618.169*	2012	ricavi da traffico
Passeggeri effettivi	24.463.305*	2012	ricavi da traffico
Dati aziendali		Anno	Fonte
Numero aziende	5	2012	modello regionale trasporti-territorio

** il dato comprende anche i servizi automobilistici sostitutivi/integrativi di Trenitalia s.p.a. che non è stato possibile scorporare.*

RFI (gestore dell'infrastruttura) e Trenitalia (impresa ferroviaria).

Tabella . Sintesi delle caratteristiche della rete ferroviaria R.F.I. che interessa il territorio regionale pugliese (incluse linee interregionali). Fonte: IPRES 2011.

Linee ferroviarie	linea a doppio binario [km]		linea a binario semplice [km]		stazioni (compres e le capotronco)	totali
	non elettr	elettr.	non elettr.	elettr.		
Bari-Foggia		122,590			14	122,590
Foggia-San Severo		31,000			2	31,000
San Severo-Termoli*		11,630		43,960	6	55,590
Bari-Lecce		149,280			17	149,280
Bari-Gioia del Colle		38,070		14,930	6	53,000
Gioia del Colle-Taranto		61,530			6	61,530
Brindisi-Taranto				69,170	8	69,170
Taranto-Metaponto*				43,220	8	43,220
Gioia del Colle-Spinazzola			83,320		6	83,320
Spinazzola-Rocchetta Sant'Antonio			55,970		5	55,970
Barletta-Spinazzola			65,680		6	65,680
Foggia-Manfredonia			35,680		3	35,680
Foggia-Potenza*		8,647	109,682		17	118,329
(Foggia)-Cervaro-Benevento*		93,353			8	93,353
totale		516,100	350,332	171,280		1.037,712

** relazione interregionale*

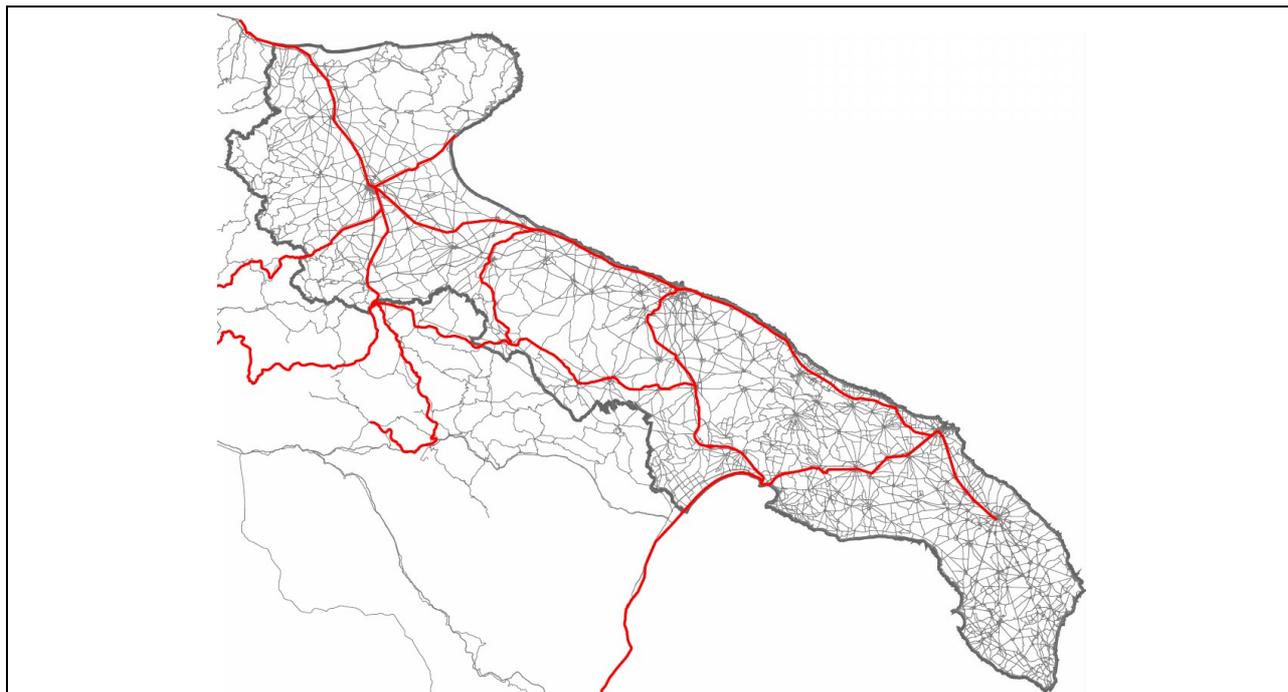


Figura . Rete RFI.

I servizi eserciti sulla rete RFI da Trenitalia sono i seguenti:

Tabella . Sintesi, per direttrice, del programma di esercizio 2012 del contratto di TPRL Regione Puglia-Trenitalia s.p.a.

Direttrice/Linea	treni*km/anno
(Taranto)-Gioia del Colle-Gravina	95.037,95
Bari-Lecce	1.863.537,18
Bari-Taranto	946.303,28
Barletta-Fasano	201.830,74
Barletta-Spinazzola	107.981,21
Foggia-Lecce	375.732,63
Foggia-Manfredonia	125.250,84
Lecce-Barletta	61.807,15
Servizio metropolitano (Molfetta-Bari-Mola di Bari)	488.508,44
Taranto-Brindisi	293.414,90
Termoli-Bari	1.896.474,97
Totale	6.455.879,28

Ferrovie del Gargano (infrastruttura e servizi).

Di seguito si riassumono i dati salienti della rete ferroviaria FdG:

Tabella . Sintesi delle caratteristiche della rete ferroviaria FdG. Fonte: IPRES 2011.

Linee ferroviarie	linea a binario semplice [km]		stazioni (comprese le capotreno)	totali
	non elettr.	elettr.		
Foggia-Lucera		19,222	2	19,222
San Severo-Peschici Calenelle		78,428	11	78,428
totale		97,650	13	97,650



Figura : Ferrovie del Gargano s.r.l. – rete ferroviaria.

Il servizio ferroviario di Ferrovie del Gargano s.r.l. è esercito sia su rete FdG (S. Severo-Peschici C.) sia sulla linea S. Severo-Foggia di RFI. L'offerta di servizi può essere sintetizzata come segue:

Tabella . Ferrovie del Gargano s.r.l.- sintesi, per direttrice, del programma di esercizio (2012) ferroviario.

Linea/Direttrice	treni*km anno
Foggia-Lucera	375.893,76
Peschici-S. Severo	401.831,90
San Severo-Foggia (proseguimento autorizzato su rete RFI)	180.090,00
Totale	957.815,66

La produzione sulla tratta San Severo-Foggia (rete RFI) rappresenta il prolungamento dei servizi eserciti sulla rete FdG S. Severo-Peschici Calenella verso il naturale polo attrattore di Foggia. Il costo di produzione di tali servizi ha due componenti che è opportuno scorporare dal relativo corrispettivo poiché si tratta di maggiori costi propri della circolazione su rete RFI:

- componente fissa: polizza fidejussoria,
- componente variabile: tracce orarie.

Linea/Direttrice	Produzione [treni*km anno]	Corrispettivo	Tracce orarie	Costi indiretti Polizza fidejussoria	Corrispettivo al netto dei costi indiretti di produzione
San Severo-Foggia	180.090,00	€ 1.971.985,50	€ 659.431	€ 429.929	€ 882.625,50

La quota di corrispettivo, limitato alle percorrenze sulla relazione San Severo-Foggia, è stata computata a partire dal corrispettivo chilometrico unitario (attualizzato al 2012) pari a € 10,95.

Ferrotramviaria (infrastruttura e servizi).

La rete di Ferrotramviaria si estende interamente in Puglia. Di seguito se ne riassumono i dati salienti:

Tabella . Sintesi delle caratteristiche della rete ferroviaria (fonte: IPRES 2011).

Linee ferroviarie	linea a doppio binario [km]		linea a binario semplice [km]		stazioni (comprese le capotreno)	totali
	non elett.	elett.	non elett.	elett.		
Bari-Bari (Fesca S. Girolamo)				4,153	5	4,153
Bari (Fesca S. Girolamo)-Ruvo di Puglia		32,321			9	32,321
Ruvo di Puglia-Barletta				33,438	5	33,438
Bari (Fesca S. Girolamo)-Bari (San Paolo)		5,073			5	5,073
totale	0	37,394	0	37,591		74,985



Figura . Ferrotramviaria s.p.a.-rete ferroviaria.

La tabella che segue riporta l'intera offerta dei servizi ferroviari, comprese le percorrenze "aggiuntive" non contribuite che sono pari a 284.755,912 treni*km/anno:

Linea\Direttrice	servizi contribuiti	servizi non contribuiti ('aggiuntivi')	totale
BARI-BARLETTA	1.338.143,93	284.755,912	1.622.899,84
BARI-S.PAOLO	173.024,404	0	173.024,40
totale	1.511.168,334	284.755,912	1.795.924,25

Tabella : Ferrotramviaria s.p.a.- sintesi, per direttrice, del programma di esercizio (2012) treni

Ferrovie Appulo Lucane (infrastruttura e servizi).

Il servizio ferroviario di Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. è esercito su rete sociale che si estende tra le regioni Puglia e Basilicata. se ne riassumono i dati salienti:

Tabella : Sintesi delle caratteristiche della rete ferroviaria in Puglia (fonte: IPRES 2011).

Linee ferroviarie	linea a doppio binario [km]		linea a binario semplice [km]		stazioni (compres e le capotronco)	totali
	non elett.	elett.	non elett.	elett.		
Bari- Toritto			24,405		10	24,405
Toritto-Altamura			23,94		4	23,94
Altamura-Gravina			11,71		2	11,71
Altamura-Matera*			25,8		6	25,8
Totale			85,855			85,855

*interregionale



Figura : Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.- porzione pugliese della rete ferroviaria

L'offerta dei servizi può essere riassunta come segue:

Tabella : Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. – sintesi, per relazioni, del programma di esercizio (2012).

Relazioni	treni*km/anno
-----------	---------------

ALTAMURA-GRAVINA	53.034,59
BARI-ALTAMURA (Matera)	190.575,99
BARI-GRAVINA	383.271,01
BARI- TORITTO	100.280,145
BARI C.LE- BARI SCALO	7.089,471
<i>totale</i>	<i>734.251,206</i>

Ferrovie del Sud Est (infrastruttura e servizi).

Di seguito si riassumono i dati salienti della rete ferroviaria FSE:

Linee ferroviarie	linea a doppio binario [km]		linea a binario semplice [km]		stazioni	totale
	non elettr.	elettr.	non elettr.	elettr.		
Bari F.S.-Conversano-Putignano	6,277		37,477		11	43,754
Putignano-Martina Franca			34,026		6	34,026
Martina Franca-Taranto F.S.			34,850		8	34,850
Mungivacca-Casamassima-Putignano			43,412		11	43,412
Martina Franca-Novoli-Lecce F.S.			102,588		15	102,588
Novoli-Casarano			48,664		12	48,664
Casarano-Gagliano			25,530		6	25,530
Gallipoli-Casarano			22,003		7	22,003
Lecce-Zollino-Gallipoli			53,812		13	53,812
Zollino-Maglie			9,801		4	9,801
Maglie-Gagliano			36,701		11	36,701
Maglie-Otranto			18,271		5	18,271
totale	6,277		467,135			473,412

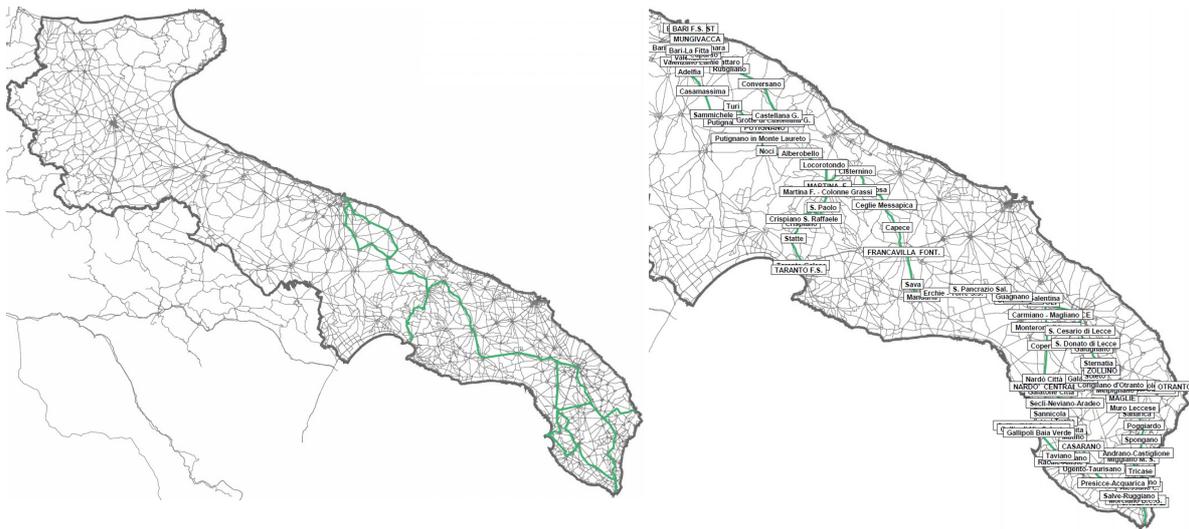


Figura . Ferrovie del sud Est e servizi automobilistici s.r.l. - rete ferroviaria.

Il servizio ferroviario di Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici s.r.l. è esercito interamente su rete FSE. La tabella che segue riporta l'intera offerta dei servizi ferroviari, comprese le percorrenze "aggiuntive" non contribuite pari a 365.617 treni*km/anno:

Tabella . Ferrovie del sud Est e servizi automobilistici s.r.l. - sintesi, per relazioni, del programma di esercizio ferroviario (2012).

Direttrice/Linea	treni*km/anno
1 Bari-Taranto	1.140.606,49
1 bis Mungivacca-Putignano	464.368,47
2 Martina Franca-Lecce	797.333,32
3 Novoli-Gagliano	317.265,92
4 Casarano-Gallipoli	121.050,51
5 Lecce-Gallipoli	418.941,19
6 Zollino-Gagliano	337.419,72
7 Maglie-Otranto	116.306,50
<i>totale</i>	<i>3.713.292,12</i>
<i>di cui contribuite</i>	<i>3.347.675,12</i>
<i>di cui non contribuite</i>	<i>365.617</i>

2.1.2. Trasporto ferroviario regionale — servizi integrativi/sostitutivi dei servizi ferroviari

Valori complessivi del comparto ferroviario regionale (servizi automobilistici sostitutivi/integrativi dei servizi ferroviari)

Tabella . Indicatori trasporto automobilistico sostitutivo/integrativo del servizio ferroviario, valori cumulati di tutte le imprese ferroviarie regionali.

Offerta di trasporto	Anno	Fonte
Lunghezza della rete viaria (in km)	27.253,77	2012
Lunghezza della rete dei servizi sost./integr. (in km)	7.010,42	2012
% copertura rete	0,031	2012
Direttrici/linee	22	2012
Veicoli per km prodotti	16.455.237,22	2012
Domanda di trasporto soddisfatta	Anno	Fonte
Passeggeri per km	*237.739,715	2012
Passeggeri effettivi	*13.715,914	2012
Dati aziendali	Anno	Fonte
Numero aziende	5	2012
Numero addetti		

** Il dato non contempla la quota dei servizi sostitutivi/integrativi di Trenitalia s.p.a. che sono riportati nella tabella dei servizi ferroviari (paragrafo precedente)*

L'offerta di servizi delle imprese ferroviarie è completata dalla quota di servizi automobilistici sostitutivi e integrativi della modalità ferroviaria eserciti con caratteristiche di supplemento al treno quando è necessario integrare l'offerta e principalmente nei seguenti casi:

- nelle fasce orarie di punta, per soddisfare il picco di domanda;
- nei giorni festivi, o in tutte le altre occasioni in cui il servizio ferroviario è sospeso;

- ove le limitazioni infrastrutturali abbassano la capacità del vettore ferroviario;

A tale proposito si segnala l'avvio del processo di riconversione di tali servizi approvato con D.G.R. 1221 del 01/07/2013 “*Riclassificazione dei servizi automobilistici sostitutivi/integrativi ai sensi dell'art. 34 octies del D.L. 18.10.2012 n. 179, convertito con modificazioni dalla l. n. 221 del 17.12.2012*”.

La tabella che segue riassume i dati salienti del servizio offerto dagli operatori ferroviario con modalità automobilistica.

Tabella . Servizi automobilistici sostitutivi/integrativi-sintesi sinottica della produzione.

Operatore	percorrenze (bus*km/anno)	estensione della rete ricoperta dai servizi sostitutivi/integrativi	zone territoriali di competenza
Trenitalia s.p.a.	1.666.374	644,70 km	intera regione (e collegamenti interregionali con il Termoli e Metaponto)
Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.	1.653.334	453,46 km	prov. di Bari (e collegamenti interregionali con il Matera)
Ferrotamviaria s.p.a.	841.004	134,79 km	prov. di Bari e BAT
Ferrovie del Gargano s.r.l.	274.718	258,24 km	prov. di Foggia
Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici s.r.l.	12.294.250,5	3193,04 km	prov. di Taranto, Bari, Brindisi e Lecce

Di seguito si riportano, distinti per operatore, le schede di sintesi della offerta programmata. L'estensione della rete stradale di riferimento è quella dell'intera rete stradale regionale (strade comunali nel perimetro del nucleo edificato, provinciali, regionali e statali).

Trenitalia

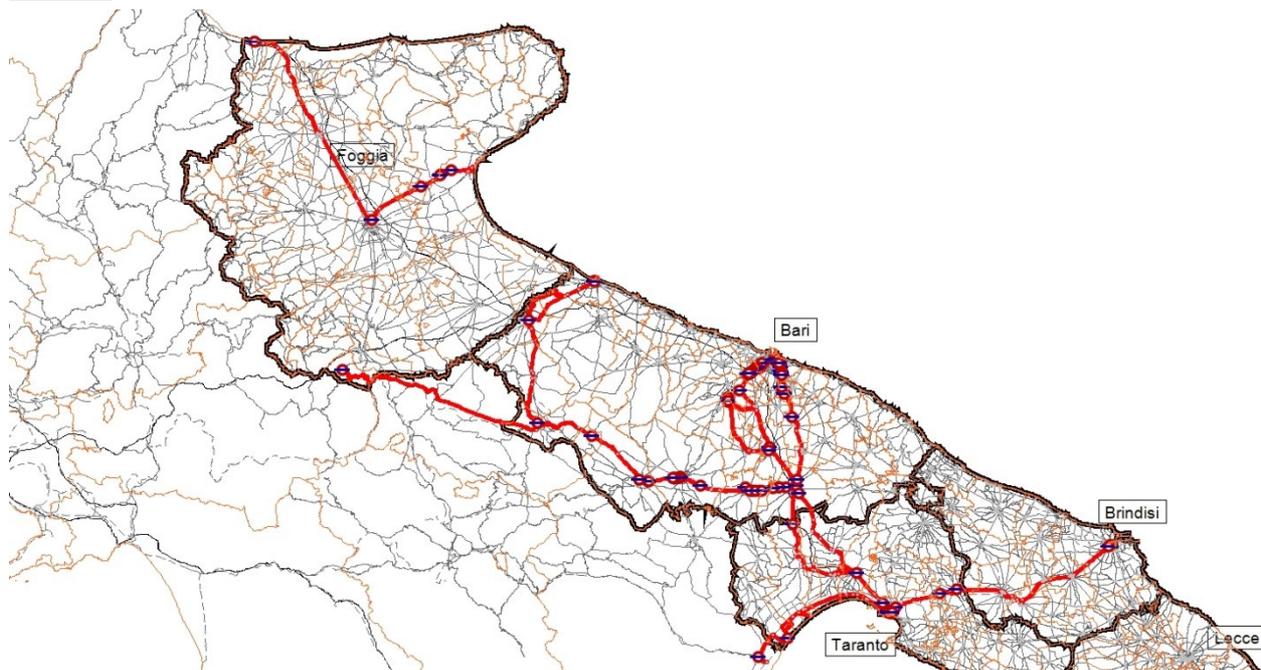


Figura . Trenitalia s.p.a. - rete dei servizi automobilistici sostitutivi/integrativi.

Tabella : Trenitalia s.p.a. - dati di sintesi del servizio automobilistico sostitutivo/integrativo.

num. linee (da contratto)	produzione programmata	Estensione della rete stradale percorsa dai servizi [P]	Estensione della rete stradale [R]	Indice di copertura [P/R]
9	1.666.374 bus*km/anno	644,70 km	27.253,77 km	0,024

La seguente tabella riassume, per direttrice, il programma di esercizio dei servizi automobilistici sostitutivi/integrativi.

Tabella : Trenitalia s.p.a. – sintesi, per relazione, del programma di esercizio (2012) automobilistico

Relazioni	bus*km/anno
Bari c.le-Taranto	139.168
Barletta-Spinazzola	376.970
Brindisi-Taranto	244.770
Foggia-Gioia del Colle	158.295
Foggia-Manfredonia	20.304
Gioia del colle-Spinazzola-Rocchetta s.a.l.	387.770
Taranto-Metaponto	268.990
Termoli-Foggia	59.432
Venosa-Spinazzola	10.675
Totale	1.666.374

Ferrovie del Gargano

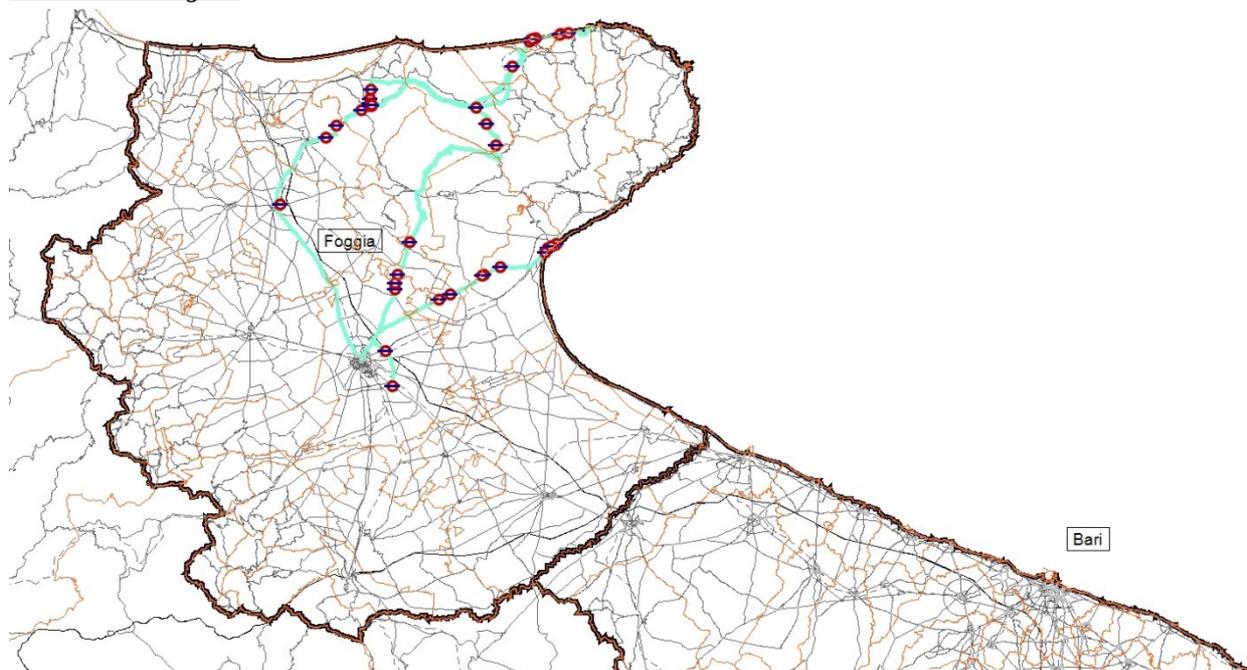


Figura : Ferrovie del Gargano s.r.l. – itinerari dei servizi automobilistici sostitutivi/integrativi

Tabella : Ferrovie del Gargano s.r.l. – dati di sintesi del servizio automobilistico sostitutivo/integrativo

num. linee (da contratto)	produzione programmata	Estensione della rete stradale percorsa dai servizi [P]	Estensione della rete stradale [R]	Indice di copertura [P/R]
4	274.718 bus*km/anno	258,24 km	27.253,77 km	0,01

La seguente tabella riassume, per direttrice, il programma di esercizio dei servizi automobilistici sostitutivi/integrativi.

Tabella : Ferrovie del Gargano s.r.l.- sintesi, per relazione, del programma di esercizio (2012) automobilistico

Relazioni	bus*km/anno
Cagnano-S.Nicandro-P.Perrone	14.280
Foggia-Manfredonia	175.200
S.Severo-Foggia	5.452
S.Severo-Peschici C.	79.786
<i>totale</i>	<i>274.718</i>

Ferrotramviaria

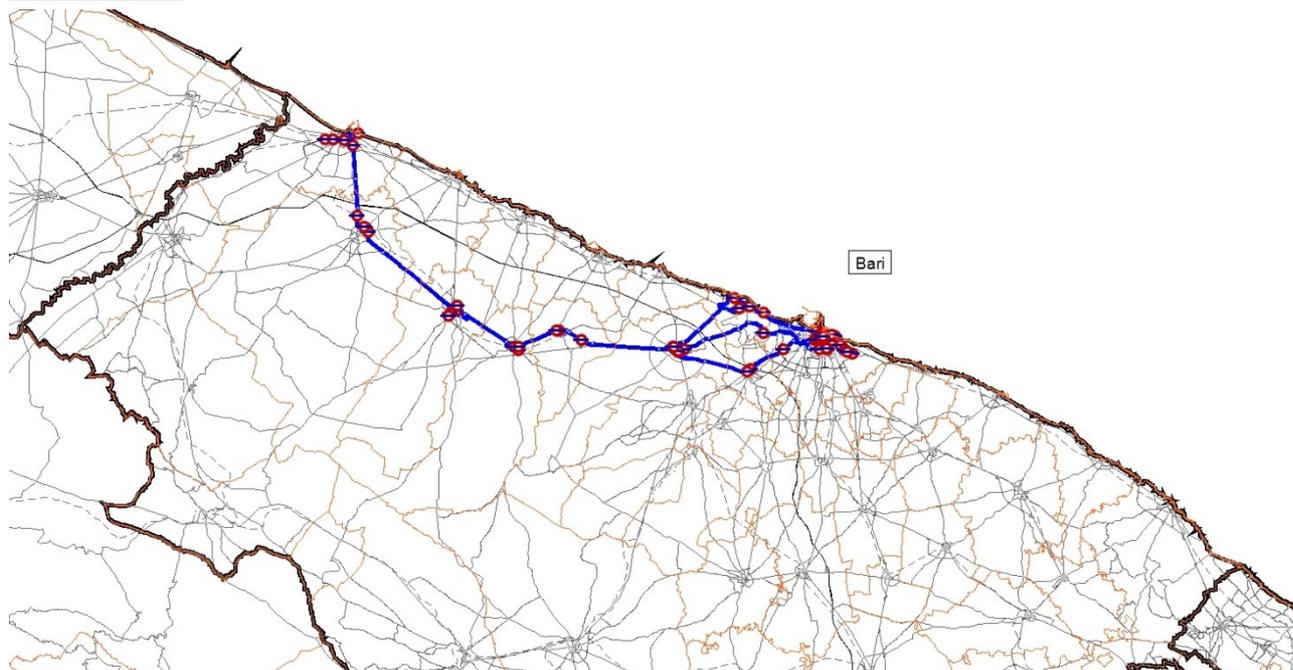


Figura : Ferrotramviaria s.p.a. – itinerari dei servizi automobilistici sostitutivi/integrativi

Tabella : Ferrotramviaria s.p.a. – dati di sintesi del servizio automobilistico sostitutivo/integrativo

num. linee (da contratto)	Produzione programmata	Estensione della rete stradale percorsa dai servizi [P]	Estensione della rete stradale [R]	Indice di copertura [P/R]
1	841.004 bus*km/anno	134,79 km	27.253,77 km	0,005

La seguente tabella riassume, per direttrice, il programma di esercizio dei servizi automobilistici sostitutivi/integrativi.

Tabella . Ferrotramviaria s.p.a. - sintesi, per relazione, del programma di esercizio (2012) automobilistico.

Relazione	bus*km/ anno
Bari-Barletta	841.004
Totale	841.004

Ferrovie Appulo Lucane

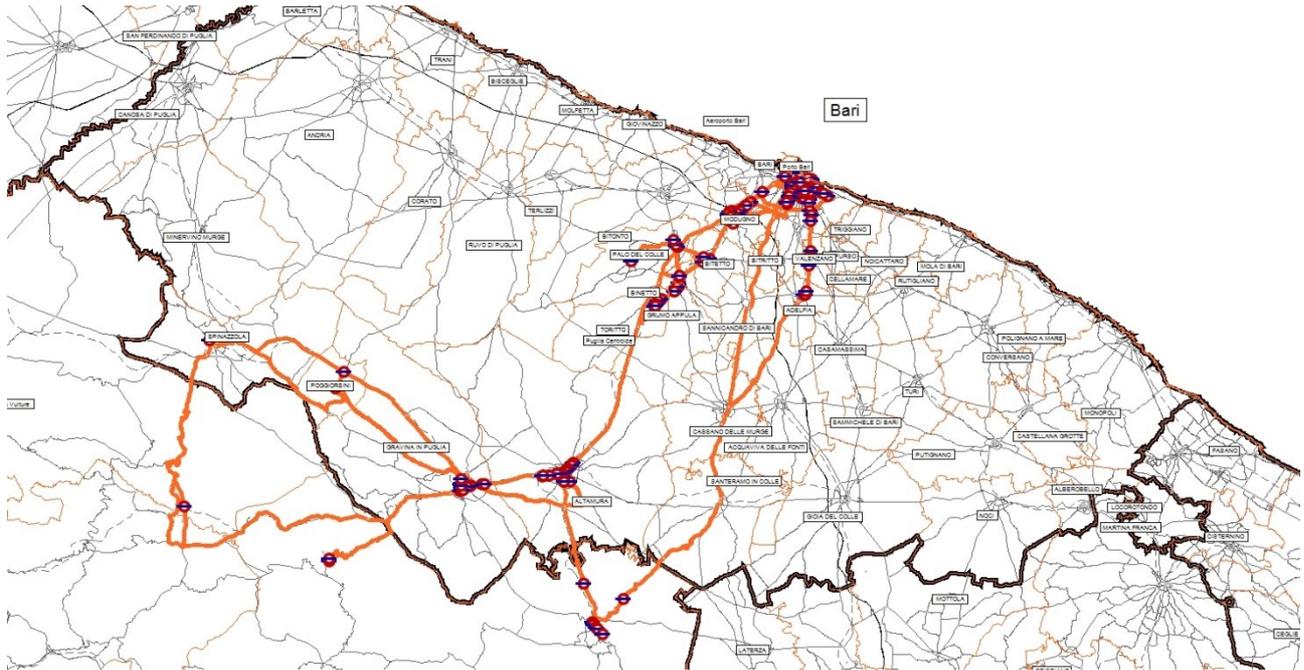


Figura : Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. – rete dei servizi automobilistici sostitutivi/integrativi

Tabella : Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. – dati di sintesi del servizio automobilistico sostitutivo/integrativo

num. linee (da contratto)	produzione programmata	Estensione della rete stradale percorsa dai servizi [P]	Estensione della rete stradale [R]	Indice di copertura [P/R]
4	1.653.334 bus*km/anno	453,47 km	27.253,77 km	0,01

La seguente tabella riassume, per direttrice, il programma di esercizio dei servizi automobilistici sostitutivi/integrativi.

Tabella : Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.– sintesi, per relazioni, del programma di esercizio (2012) automobilistico

Relazioni	bus*km/anno
Bari-Genzano di Lucania	107.868
Bari-Gravina in P.	999.554
Bari-Matera	280.114
Bari-Palo del Colle	265.798
totale	1.653.334

Ferrovie del Sud Est



Figura : Ferrovie del Gargano s.r.l. – itinerari dei servizi automobilistici sostitutivi/integrativi

Tabella : Ferrovie del sud est s.r.l. – dati di sintesi del servizio automobilistico sostitutivo/integrativo

num. linee (da contratto)	produzione programmata	Estensione della rete stradale percorsa dai servizi [P]	Estensione della rete stradale [R]	Indice di copertura [P/R]
54	12.294.250,5 bus*km/anno	3.193,04 km	27.253,77 km	0,121

La tabella che segue riporta l'intera offerta dei servizi automobilistici, comprese le percorrenze "aggiuntive" non contribuite pari a 726.850 bus*km/anno:

Tabella . Ferrovie del sud Est e servizi automobilistici s.r.l.- sintesi, per direttrice, del programma di esercizio automobilistico (2012).

Linea/Direttrice	bus*km/anno
320 Alberobello-Locorotondo-Martina Fr.-Taranto	237.278,0
110 Bari-Casamassima-Gioia del Colle-Taranto	2.213.317,0
F100 Bari-casamassima-Putignano	27.838,0
F110 Bari-Conversano-Putignano-Martina Fr.	50.406,0
130 Bari-Conversano-Putignano-Noci-Taranto	606.083,0
150 Bari-monopoli-Fasano-Brindisi	685.022,0
1 Bari-Taranto	43.229,0
120 Bari-Triggiano-Capurso-Cellamare-Casamassima-Sammichele	373.603,0
100 Bari-Valenzano-Adelfia-Putignano-Alberobello-Martina Fr.	641.226,0
510 Brindisi-Cellino S.Marco-S.Pancrazio-Torre Santa Susanna	391.455,0
500 Brindisi-Latiano-Torre S.Susanna-Manduria	553.026,0
161 Casamassima-Sammichele-Turi-S.Giovanni (Spiaggia)	4.960,0
560 Ceglie M.-Francavilla f.-Sandonaci	85.040,0
820 Galatina-Galatone-Nardo'	75.696,0
750 Gallipoli-Casarano-Leuca	132.871,0
830 Gallipoli-Nardo'-Avetrana	53.406,0
160 Gioa c.-Acquaviva-Monopoli-Torre Canne (prol. Stag.)	297.981,0
981 laghi Alimini-Maglie (estiva)	8.432,0
890 Lecce-Alessano	61.232,0
770 Lecce-Borgagne-San Foca	282.276,0
730 Lecce-Casarano-Alessano	200.630,0
F56 Lecce-Gagliano	17.918,0
710 Lecce-Galatone-Gallipoli	287.315,0
F3543 Lecce-Gallipoli-Ugento	17.112,0
740 Lecce-Gemini-Presicce	167.773,0
860 Lecce-Guagnano-Sandonaci	236.768,0
790 Lecce-Maglie-Otranto	253.485,0
810 Lecce-Maglie-s. Cesarea terme	250.723,0
780 Lecce-Martano-Maglie	456.972,0
540 Lecce-Mesagne	55.684,0
700 Lecce-Nardo'	25.010,0
F53 Lecce-Presicce	14.880,0

Linea/Direttrice	bus*km/anno
781 Lecce-S.Andrea-Otranto (estiva)	19.480,0
F170 Maglie-Otranto	6.324,0
F120 Martina Fr.-Lecce	27.528,0
2 Martina Franca-Lecce	28.690,0
421 Mottola-Palagiano-Chiatona	9.114,0
1 bis Mungivacca-Putignano	702,0
3 Novoli-Gagliano	12.080,0
960 Parabita-Casarano-Gemini	153.394,0
401 S.Marzano-Lizzano-Lido Silvana	6.448,0
400 Sava-Francavilla F.	46.368,0
330 Sava-Manduria-Avetrana	152.753,0
950 Spongano-Tricase	33.327,0
380 Taranto-Carosino-Monteparano-Roccaforzata-Taranto	45.441,0
370 Taranto-Grottaglie-Villa Castelli-Ceglie m.-Ostuni	293.879,0
390 Taranto-Martina Fr.-Fasano-Monopoli-Torre Canne	338.581,0
410 Taranto-Massafra-Mottola	109.049,0
360 Taranto-S. Marzano	278.372,5
310 Taranto-Taranto z.i.-Crispiano-Martina Fr.-Cisternino-Ceglie M.	428.329,0
530 Taranto-Villa Castelli-Ceglie M.-Francavilla F.-Erchie	165.018,0
350 Taranto z.i.-Taranto-Manduria-Lecce	1.318.066,0
501 Torre Santa Susanna-Specchiarica	8.432,0
6 Zollino-Gagliano	4.228,0
<i>totale</i>	<i>12.294.250,5</i>

2.1.3. *Trasporto pubblico locale automobilistico — servizi extraurbani*

Valori complessivi del comparto dei servizi di TPL automobilistico extraurbano

Tabella . Indicatori trasporto pubblico automobilistico extraurbano.

Offerta di trasporto	Anno	Fonte
Lunghezza della rete viaria (in km)	27.253,77	2012
		modello regionale trasporti-territorio
Lunghezza della rete dei servizi (in km)	9487	2012
		modello regionale trasporti-territorio
% copertura rete	25,82 %	2012
		modello regionale trasporti-territorio
Direttrici/linee	419	2012
		modello regionale trasporti-territorio
Veicoli per km prodotti	50.582.382	2012
		modello regionale trasporti-territorio
Domanda di trasporto soddisfatta	Anno	Fonte
Passeggeri per km	921.054.397	2012
		ricavi da traffico
Passeggeri effettivi	33.422.202	2012
		ricavi da traffico
Dati aziendali	Anno	Fonte
Numero aziende	51 aziende consorziate (Cotrap)	2012
		Cotrap

Il Consorzio CO.TR.A.P. esercisce i servizi automobilistici di TPL sia per le linee di competenza regionale che per quelle di competenza provinciale (Bari, Foggia, Lecce, Taranto 1 e Taranto 2 e Brindisi) per

circa 54 milioni di km*bus all'anno. Le esigenze di programmazione della Provincia di Taranto ha portato alla definizione di due sotto reti (Taranto 1 e Taranto 2) pur afferendo allo stesso contratto di servizio.

La tabella che segue sintetizza i servizi programmati, distinti per ciascuna competenza, ottenuti aggregando i dati dei programmi di esercizio delle singole linee:

Tabella . Percorrenze dei servizi automobilistici (CO.TR.A.P.) distinti per competenza contratto di servizio.

competenza linee	Percorrenze contribute [bus*km/anno]	Percorrenze "aggiuntive" non contribute [bus*km/anno]
regionale	20.478.037	2.096.916
Bari	5.532.345	498.326
Brindisi	3.357.360	261.367
Foggia	10.428.172	3.683.292
Lecce	4.462.150	385.800
Taranto	6.324.318	0

Il modello del sistema dei trasporti pugliese implementato dall'A.RE.M. (Agenzia Regionale per la Mobilità in Puglia) sugli specifici applicativi software di cui recentemente si è dotata ha permesso di ottenere una sorta di "indice di copertura" della rete stradale calcolato come il rapporto tra l'estensione della rete stradale attraversata dalle linee di trasporto automobilistico e l'estensione globale delle infrastrutture stradali dell'area di riferimento (al netto delle autostrade e delle strade poderali).

Tabella . Estensione della rete stradale percorsa dai servizi automobilistici (CO.TR.A.P.) distinta per bacino.

Operatore_area	estensione della rete stradale percorsa dai servizi automobilistici [km]
COTRAP_Regionale	6.366,40
COTRAP_Bari	1.292,93
COTRAP_Brindisi	532,33
COTRAP_Foggia	2.300,28
COTRAP_Lecce	1.535,99
COTRAP_Taranto_0	
1	306,08
COTRAP_Taranto_0	
2	589,07

L'estensione della rete stradale di riferimento è riferita alla specifica area territoriale di competenza dei servizi (provinciali e dell'intera regione).

Rete regionale (contratto di servizio Regione Puglia – CO.TRA.A.P.)

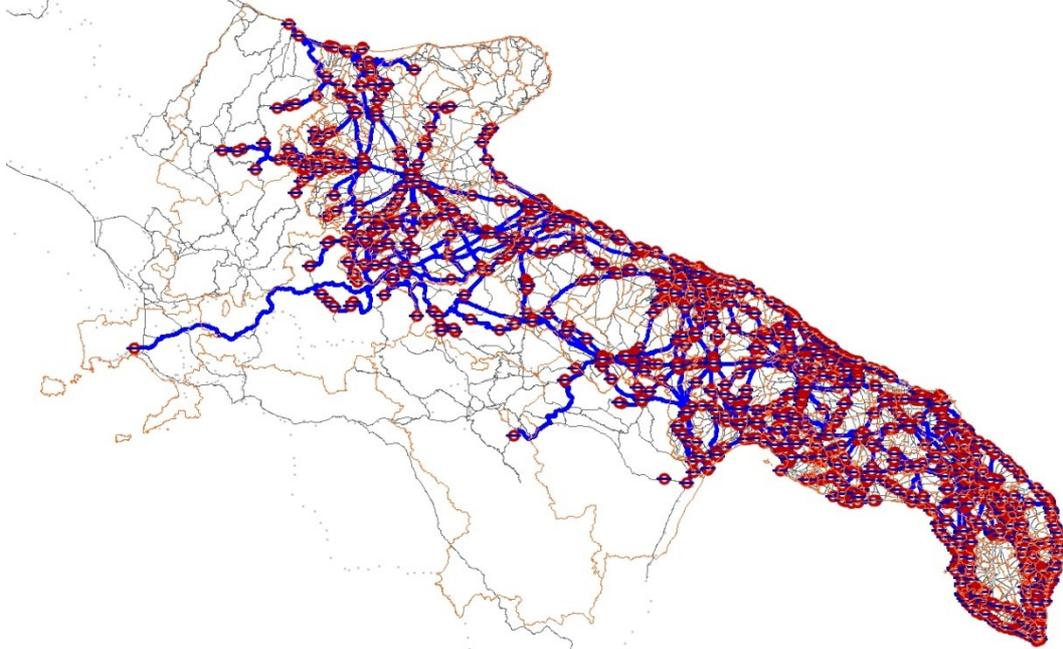


Figura . CO.TRA.A.P. – rete dei servizi automobilistici per il bacino regionale.

La tabella che segue riassume i dati salienti della rete e dei servizi afferenti al contratto di servizio.

Tabella . dati di sintesi del contratto di servizio.

num. linee (da contratto)	produzione programmata (solo serv. minimi contribuiti)	Estensione della rete stradale percorsa dai servizi [P]	Estensione della rete stradale regionale [T]	Indice di copertura [P/T]
129	20.478.037 bus*km/anno	6.366,40 km	27.253,77 km	0,234

Rete provinciale di Foggia (contratto di servizio Provincia di Foggia – CO.TR.A.P.)

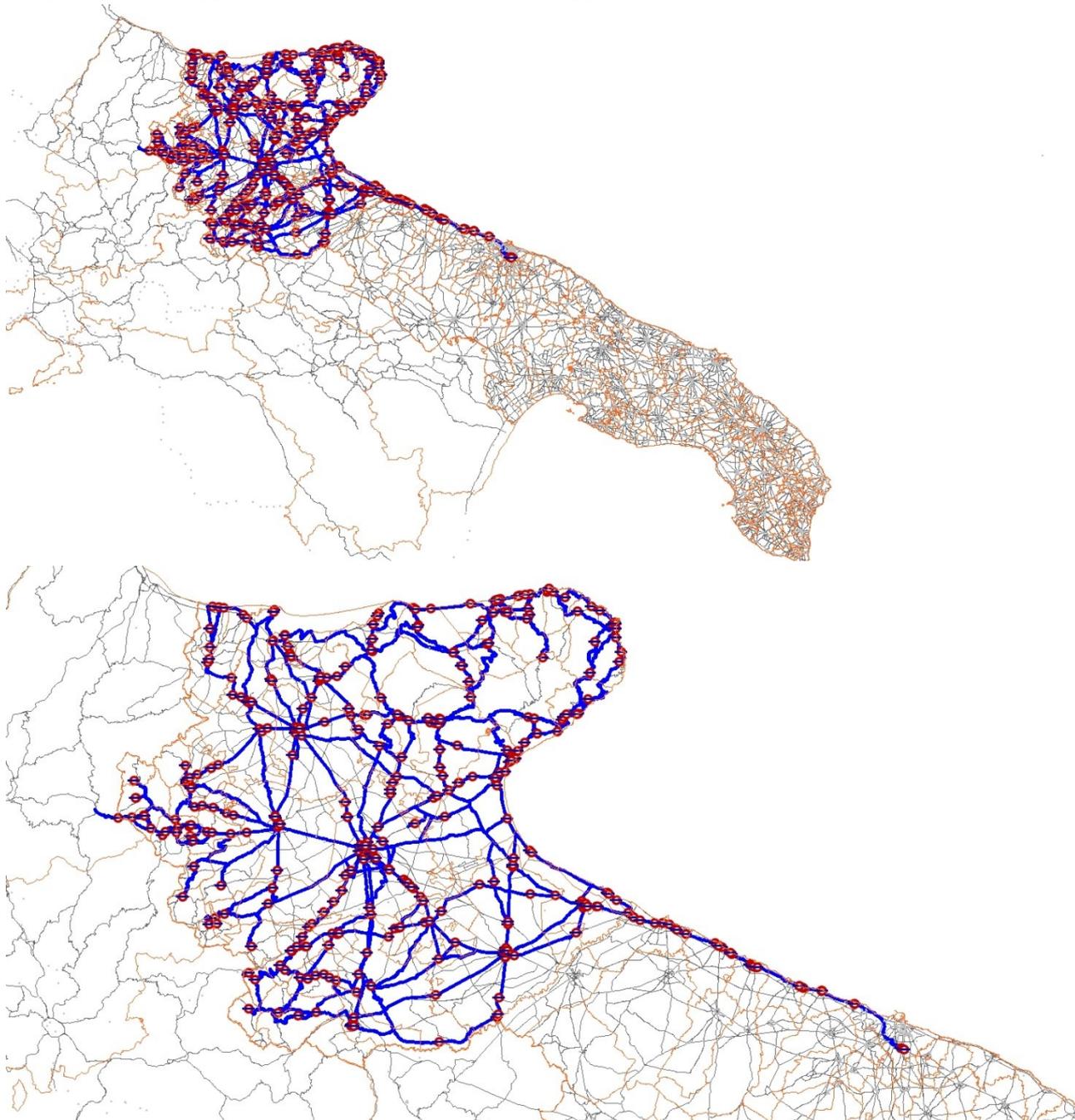


Figura . CO.TR.A.P. – rete dei servizi automobilistici per il bacino di Foggia.

La tabella che segue riassume i dati salienti della rete e dei servizi afferenti al contratto di servizio.

Tabella . dati di sintesi del contratto di servizio.

num. linee (da contratto)	produzione programmata	Estensione della rete stradale percorsa dai servizi [P]	Estensione della rete stradale [R]	Indice di copertura [P/R]
84	10.428.172 bus*km/anno	2.300,28 km	5.477,01 km	0,412

Rete provinciale di Bari (contratto di servizio Provincia di Bari – CO.TR.A.P.)

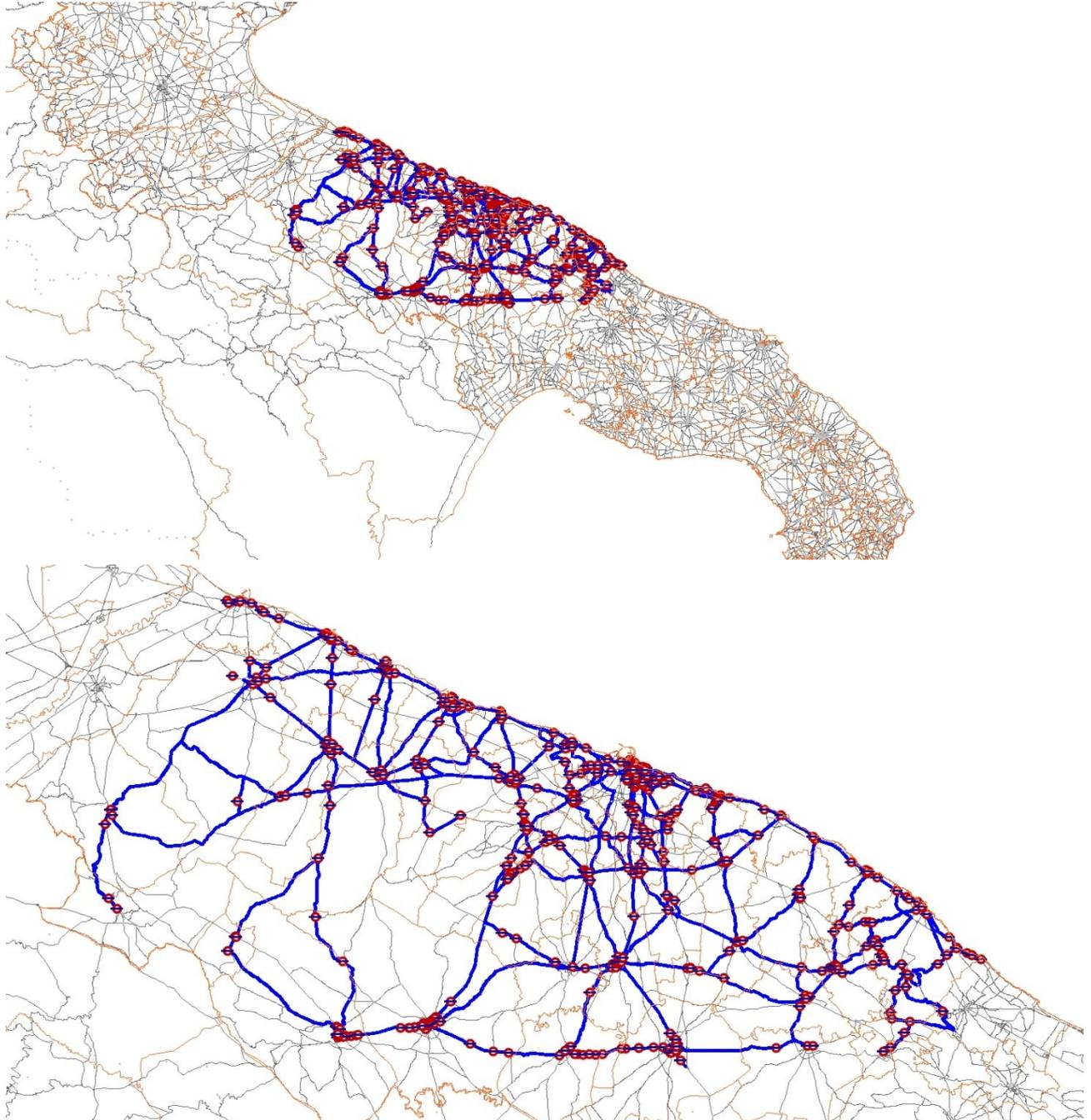


Figura . CO.TR.A.P. – rete dei servizi automobilistici per la provincia di Bari.

La tabella che segue riassume i dati salienti della rete e dei servizi afferenti al contratto di servizio.

Tabella . dati di sintesi del contratto di servizio.

num. linee (da contratto)	produzione programmata	Estensione della rete stradale percorsa dai servizi [P]	Estensione della rete stradale [R]	Indice di copertura [P/R]
51	5.532.345 bus*km/anno	1.292,93 km	7.726,97 km	0,167

Rete provinciale di Brindisi (contratto di servizio Provincia di Bari – CO.TRA.P.)

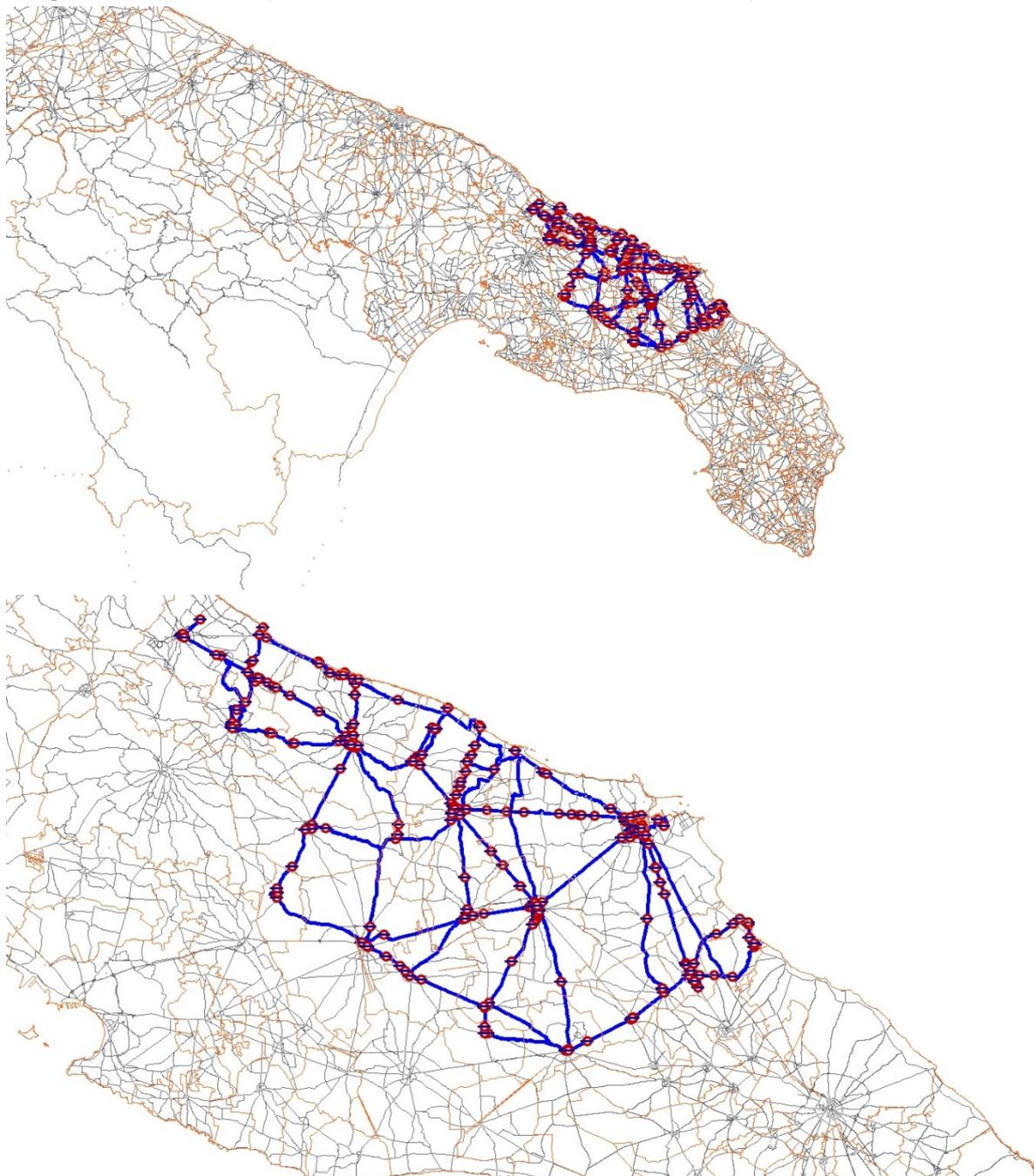


Figura . rete dei servizi automobilistici per la provincia di Brindisi.

La tabella che segue riassume i dati salienti della rete e dei servizi afferenti al contratto di servizio.

Tabella . dati di sintesi del contratto di servizio.

num. linee (da contratto)	produzione programmata	Estensione della rete stradale percorsa dai servizi [P]	Estensione della rete stradale [R]	Indice di copertura [P/R]
29	3.357.360 bus*km/anno	532,34 km	2.594,19 km	0,212

Rete provinciale di Taranto (contratto di servizio Provincia di Taranto – CO.TR.A.P.)

La Provincia di Taranto, per proprie esigenze di programmazione, ha suddiviso la rete provinciale in due sotto reti (Taranto 1 e Taranto 2) corrispondenti, rispettivamente, alla porzione orientale e occidentale della provincia. Il contratto di servizio è unico, tuttavia.

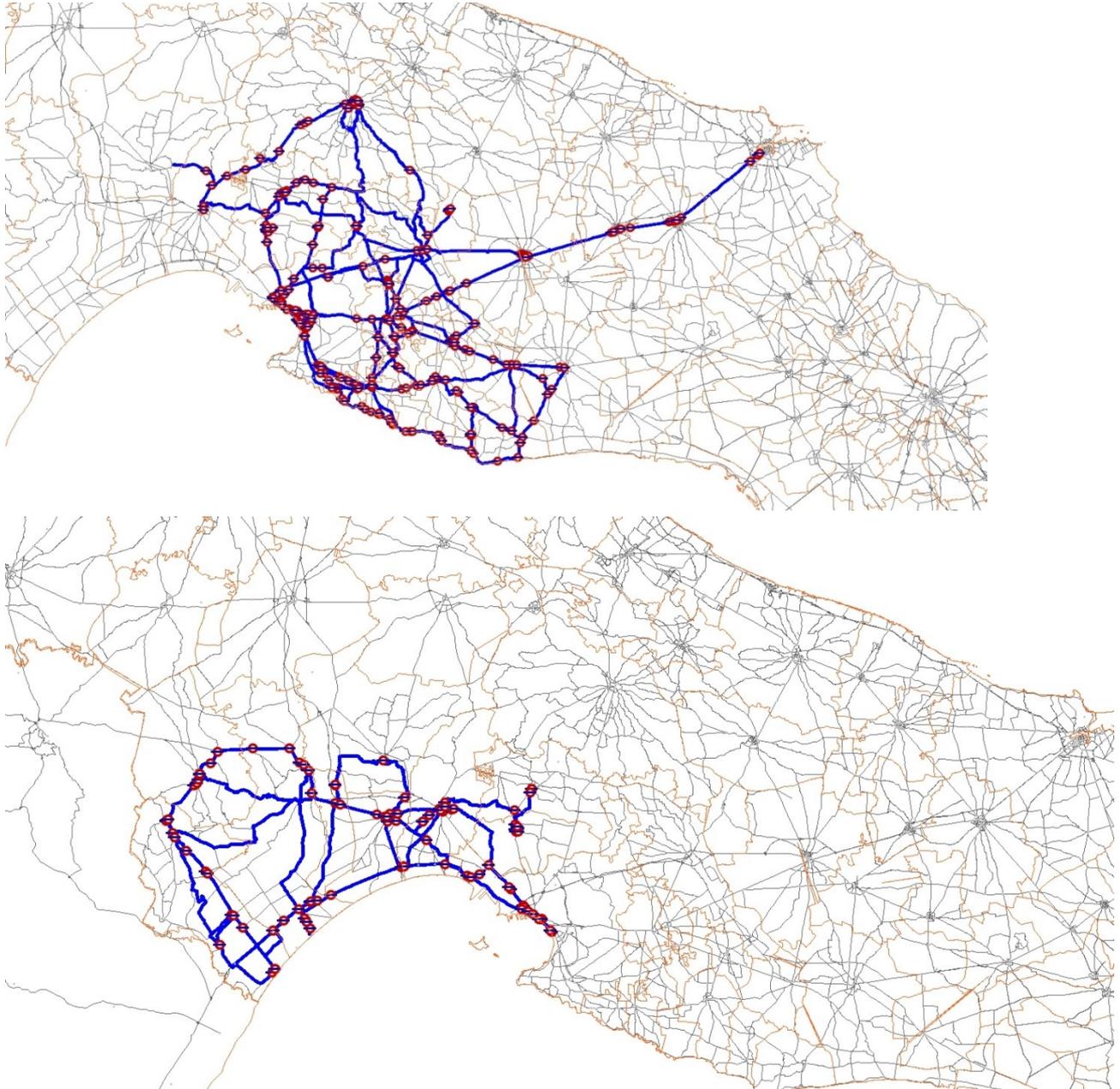


Figura . CO.TR.A.P. – sotto reti dei servizi automobilistici per la provincia di Taranto.

La tabella che segue riassume i dati salienti della rete di taranto “Taranto 1 + Taranto 2” e dei servizi afferenti al contratto di servizio.

Tabella . dati di sintesi del contratto di servizio.

num. linee (da contratto)	produzione programmata	Estensione della rete stradale percorsa dai servizi [P]	Estensione della rete stradale [R]	Indice di copertura [P/R]
39	6.324.318 bus*km/anno	895,15 km	4.094,72 km	0,218

Rete provinciale di Lecce (contratto di servizio Provincia di Lecce – CO.TR.A.P.)

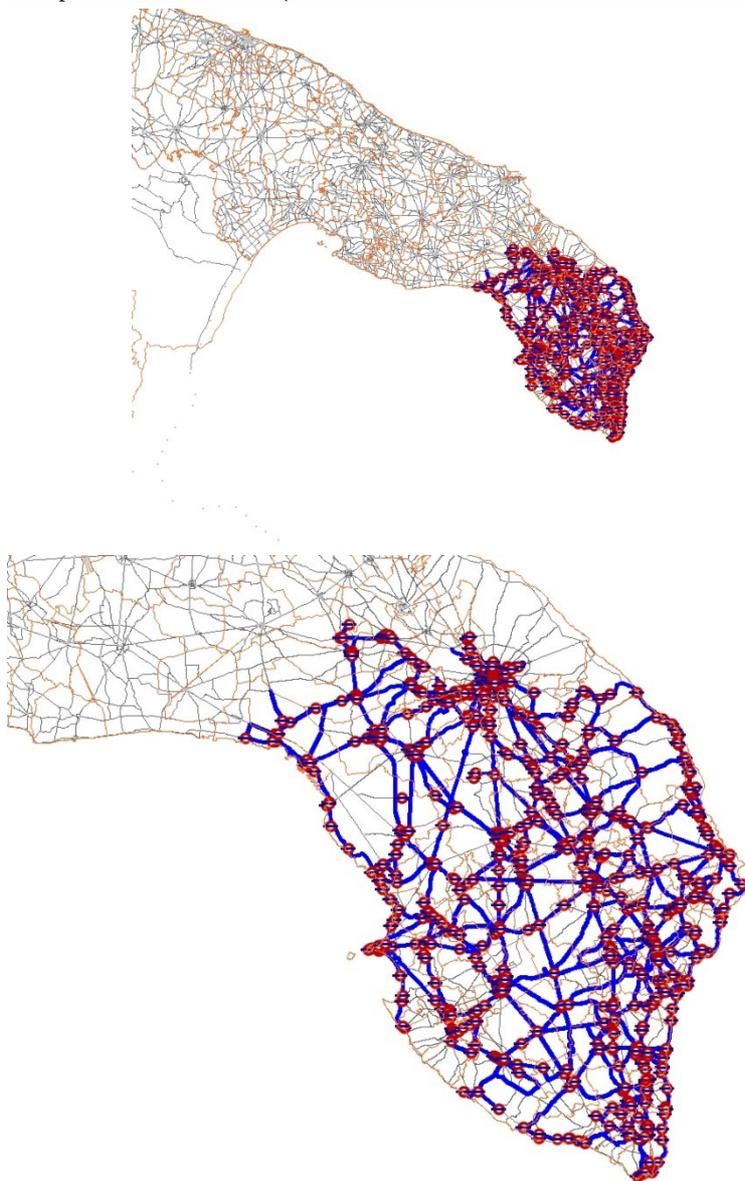


Figura : CO.TR.A.P. – rete dei servizi automobilistici per il bacino di Lecce

La tabella che segue riassume i dati salienti della rete e dei servizi afferenti al contratto di servizio.

Tabella : dati di sintesi del contratto di servizio.

num. linee	produzione	Estensione della rete stradale	Estensione della	Indice di
------------	------------	-----------------------------------	------------------	-----------

(da contratto)	programmata	percorsa dai servizi [P]	rete stradale [R]	copertura [P/R]
86	4.462.150 bus*km/anno	1.535,99 km	7.360,87 km	0,211

2.1.4. Trasporto pubblico locale automobilistico — servizi urbani

Valori complessivi del comparto dei servizi di TPL automobilistico (e marittimo) urbano

Tabella . Indicatori trasporto pubblico urbano.

Offerta di trasporto	Anno	Fonte
Numero di comuni pugliesi	258	2012
Numero di comuni con TPL urbano	51	2012
Lunghezza della rete viaria urbana	16.660,28	2012
Veicoli per km prodotti	32.008.831 (*)	2012
Domanda di trasporto soddisfatta	Anno	Fonte
Passeggeri per km	-	-
Passeggeri effettivi	28.817.108	-
Dati aziendali	Anno	Fonte
Numero addetti		

(*) comprensivi dei servizi aggiuntivi non contribuiti offerti in sede di gara

COMUNE	AZIENDA	DATA	D I R I G E N T I	A M M I N I S T R A T I V I	M O V I M E N T O	M A N U T E N Z I O N E	AREA SOSTA REGO LAMEN TATA	G U A R D I A N I - I N I D O N E I	A D D E T T I V E R I F I C A	COO RDI N A T O R E S E R C I Z I O	T O T A L E
Altamura	Autolinee Marino Michele srl			1	13						14
Andria	Autolinee Servizi Andriesi scarl	al 31/12/2012	0	1	25						26
Barletta	Autolinee Scoppio (& Sabato)	al 31/12/2012		2	17	1					20
Bitonto	ASV Trasporti (Miccolis)	al 31/12/2012		1	10						11
Brindisi	COTRAP	al 31/12/2012	0,72	10,43	110,42	8,27					129,84

Canosa	Autoservizi CAPUTO	al 31/12/201 2	1	1	6						8
Casarano	Tundo Vincenzo srl	al 31/12/201 2		2	9						11
Cassano M.	Ditta Autolinee Lionetti	al 31/12/201 2			1						1
Castellana G.	COTRAP	al 31/12/201 2			3						3
2,3	Sabato viaggi	al 31/12/201 2			2,3						2,3
Cerignola	Società Trasporti Cerignola srl	al 31/12/201 2		2	12	1					15
Conversano	COTRAP	al 31/12/201 2			2						2
Corato	COTRAP/Bucc i e Tarantini	al 31/12/201 2		0,4	4	1					5,4
Fasano	COTRAP	al 31/12/201 2		2	11	1					14
Francavilla F.	COTRAP	al 31/12/201 2	0,0 3	0,3 9	3,09	0,3					3,81
Foggia	COTRAP	al 31/12/201 2		18	97	7					122
Galatina	Tundo Vincenzo srl	al 31/12/201 2		2	9						11
Gallipoli	COTRAP	al 31/12/201 2	1	1	3						5
Gioia del C.	Sabato Viaggi	al 31/12/201 2			3						3
Giovinazzo	Miccolis spa	al 31/12/201 2			2						2
Gravina in P.	Gramegna Isabella	al 31/12/201 2	1	2	1	1					5
Grottaglie	Miccolis spa	al 31/12/201 2		1	3						4
Locorotondo	Eredi di Lorusso Paolo	al 31/12/201 2		1	1						2
Lucera	Lucera Service scarl	al 31/12/201 2	0	0	11						11
Manduria	COTRAP	al 31/12/201 2			9						9
Manfredonia	Ferrovie del Gargano	al 31/12/201 2			9,1						9,1
Manfredonia	ACAPT (COTRAP)	al 31/12/201 2			8						8
Manfredonia	Società Cooperativa Carmine			1	2	1					4

Martina Franca	Miccolis spa	al 31/12/2012	1	2	24	1					28
Massafra	Miccolis spa	al 31/12/2012		1	11						12
Mattinata	Euroviaggi	al 31/12/2012		1	2						3
Minervino M.	Sassi Autotrasporti snc	al 31/12/2012	3	4		1					8
Modugno	Miccolis spa	al 31/12/2012		1	9						10
Mola di B.	Miccolis spa	al 31/12/2012			2						2
Molfetta	MTM spa	al 31/12/2012			10	1					11
Monopoli	ATI Miccolis spa Autolinee Lentini	al 31/12/2012			4						4
Monopoli	Miccolis spa	al 31/12/2012		1	4						5
Montesantangelo	La Montanara Viaggi	al 31/12/2012		1	5						6
Noci	Autolinee DOVER srl	al 31/12/2012			6						6
Oria	Miccolis spa	al 31/12/2012			3						3
Ostuni	COTRAP	al 31/12/2012	0,08	1,16	9,35	0,93					11,52
Palo del C.	COTRAP	al 31/12/2012			1						1
Putignano	COTRAP	al 31/12/2012			5	1					6
Ruvo di P.	Paolo Scoppio & Figlio Autolinee srl	al 31/12/2012			3,3						3,3
Santeramo in C.	Caponio Francesco	al 31/12/2012	1	1	3						5
S. Giovanni R.	COTRAP/CENTRA	al 31/12/2012		4	8	1					13
S. Severo	Ferrovie del Gargano	al 31/12/2012		1	10	1					12
Sava	COTRAP	al 31/12/2012			1						1
Spinazzola	Noleggio da rimessa Bruno Sante	al 31/12/2012		1	2						3
Terlizzi	RTI Alideali (Fiore			1	2						3

	Viaggi)										
Trani	AMET spa	al 31/12/201 2		2	5		10			17	
Bari	AMTAB	al 31/12/201 2	3	46	441	72	124			686	
Foggia	ATAF spa	al 31/12/201 2	1	20	181	40		10		252	
Lecce	SGM spa	al 31/12/201 2	1	6	60	6			2	4	79
Taranto	AMAT	al 31/12/201 2		58	384	46	70			558	

4.

5.

1.1.1. *Trasporto pubblico locale elicotteristico*

Sin dall'anno 2005 Regione Puglia, ai sensi della L.R. 18/2004, ha ampliato la gamma dei servizi minimi di Trasporto Pubblico Regionale Locale con i collegamenti elicotteristici tra Foggia, il Gargano e le Isole Tremiti (San Domino).

L'operatore esercente i servizi è Alidaunia s.r.l. che opera sulla rotta Foggia-Vieste-Isola di San Domino offre i servizi di linea presentati di seguito:



Figura : rete elicotteristica – Alidaunia s.r.l.

La tabella che segue riporta l'intera offerta dei servizi automobilistici, comprese le percorrenze "aggiuntive" non contribuite pari a 6.080 eli*km/anno:

Tabella . Alidaunia s.r.l. – dati di sintesi del servizio elicotteristico.

num. linee (da contratto)	produzione programmata
1	141.208 eli*km/anno

1.2. **CONTRATTI DI SERVIZIO IN ESSERE**

1.2.1. **Trasporto ferroviario regionale — servizi ferroviari e servizi integrativi/sostitutivi dei servizi ferroviari**

I contratti di servizio pubblico attualmente in essere sono stati sottoscritti nel 2010 ed hanno validità di sei anni, rinnovabili. Di seguito si riportano le informazioni salienti dei contratti vigenti, distinte per operatore.

Tabella . Contratti di servizio: sintesi dei dati salienti.

Operatore	Importo contrattuale [€] (servizi minimi ferroviari + servizi minimi sostitutivi/integrativi + gestione dell'infrastruttura)	Servizi ferroviari		Servizi automobilistici sostitutivi/integrativi	
		Corrispettivo [€/treno*km]	Percorrenza [treno*km]	Corrispettivo [€/treno*km]	Percorrenza [€/bus*km]
Trenitalia s.p.a.	60.008.000	-	6.455.879	-	1.767.0610
Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.	17.826.600	7,29	718.165	3,34	1.575.610
Ferrotramviaria s.p.a.	32.642.000	7,81	1.795.924	2,35	838.846
Ferrovie del Gargano s.r.l. (S.Severo-Peschici C.)	14.760.025	10,41	587.238*	3,23	262.170
Ferrovie del Gargano s.r.l. (FG-Lucera)	4.648.112	5,30	369.056	3,23	
Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici s.r.l.	123.457.118	11,79	3.657.547**	2,99	12.391.039**

*= sono compresi i servizi eserciti su rete RFI (S.Severo-Foggia)

**= sono compresi i servizi non contribuiti offerti come "aggiuntivi"

I corrispettivi trasferiti dalla Regione alle Imprese ferroviarie vengono adeguati ogni anno (ISTAT); la tabella seguente riporta il valore attualizzato del corrispettivo 2012 trasferito per la sola componente dei servizi minimi (al netto degli importi dovuti per la gestione dell'infrastruttura), perché questo valore sarà utilizzato per il calcolo dell'indicatore "ricavi/(ricavi+corrispettivo)" (cfr. Capitolo Misurazione dell'efficiamento e razionalizzazione dei Servizi (Conseguimento degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione)).

Operatore	Corrispettivo 2012 per servizi ferroviari [€]	Corrispettivo 2012 per servizi sostitutivi/integrativi [€]
Trenitalia s.p.a.	54.992.913	
Ferrovie del Gargano s.r.l. (S.Severo-Peschici C.)	5.341.432	701267,65
Ferrovie del Gargano s.r.l. (FG-Lucera)	2.095.357	
Ferrotramviaria s.p.a.	12.401.310	2071360,9
Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.	5.504.503	5476269,57
Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici s.r.l.	40.805.035	36679588,35

Nelle tabelle che seguono sono riportate per ogni operatore le informazioni di dettaglio di ogni contratto di servizio in essere.

Tabella . Contratto di servizio: Regione Puglia - Trenitalia s.p.a..

Operatore		TRENITALIA s.p.a.		
Stazione appaltante		Regione Puglia		
num. di repertorio e data		011405 DEL 25/2/10 + AGG. 11/9/12		
tipologia di affidamento		diretto		
durata del contratto		1/1/2010-31/12/2015		
importo contrattuale totale (€)		60.008.000		
servizi ferroviari	percorrenze	contrattualizzate e contribuite	[treni*km]	6.455.879
		contrattualizzate ma non contribuite	[treni*km]	-
	importi	importo contrattuale parziale servizi ferroviari	euro	-
		importo contrattuale parziale gestione infrastruttura ferroviaria	euro	-
servizi automobilistici sostitutivi/integrativi	percorrenze	contrattualizzati (percorrenza)	[bus*km]	1.767.061
		contrattualizzati ma non contribuiti (percorrenza)	[bus*km]	-
	importi	importo contrattuale parziale servizi automobilistici	euro	-
corrispettivi	ferroviario	corrispettivo unitario servizi ferroviari	euro	-
	automobilistici sostitutivi/integrativi	corrispettivo unitario servizi automobilistici	euro	-

Tabella . Contratto di servizio: Regione Puglia – Ferrovie del Gargano s.r.l..

				Ferrovie del Gargano s.r.l. (S. SEVERO-RODI-PESCHICI C.)	Ferrovie del Gargano s.r.l. (FOGGIA-LUCERA)
Operatore				Regione Puglia	Regione Puglia
Stazione appaltante				Regione Puglia	Regione Puglia
num. di repertorio e data				011019 DEL 29/12/2009	010124 DEL 29/5/2009
tipologia di affidamento				diretto	diretto
durata del contratto				1/1/2010-31/12/2015	DAL 15/7/2010 PER 40 ANNI
importo contrattuale totale				€ 14.760.025,00	€ 4.648.112,00
servizi ferroviari	percorrenze	contrattualizzate e contribute	[treni*km]	587.238	369.056
		contrattualizzate ma non contribute	[treni*km]	-	-
	importi	importo contrattuale parziale servizi ferroviari	euro	-	1.992.225
		importo contrattuale parziale gestione infrastruttura ferroviaria	euro	7.979.001,32	2.655.887
servizi automobilistici sostitutivi/integrativi	percorrenze	contrattualizzati (percorrenza)	[bus*km]	262.170	-
		contrattualizzati ma non contribuiti (percorrenza)	[bus*km]	-	-
	importi	importo contrattuale parziale servizi automobilistici	euro	666.751,68	-
corrispettivi	ferroviario	corrispettivo unitario servizi ferroviari	euro	10,41	5,30
	automobilistici sostitutivi/integrativi	corrispettivo unitario servizi automobilistici	euro	2,54	3,23

Tabella . Contratto di servizio: Regione Puglia - Ferrotramviaria s.p.a..

Operatore			Ferrotramviaria s.p.a.	
Stazione appaltante			Regione Puglia	
num. di repertorio e data			010999 DEL 7/12/2009	
tipologia di affidamento			diretto	
durata del contratto			1/1/2010-31/12/2015	
importo contrattuale totale			32.642.000	
servizi ferroviari	percordanze	contrattualizzate e contribuite	[treni*km]	1.511.168
		contrattualizzate ma non contribuite	[treni*km]	284.756
	importi	importo contrattuale parziale servizi ferroviari	euro	11.802.222
		importo contrattuale parziale gestione infrastruttura ferroviaria	euro	18.868.490
servizi automobilistici sostitutivi/integrativi	percordanze	contrattualizzati (percordanza)	[bus*km]	838.846
		contrattualizzati ma non contribuiti (percordanza)	[bus*km]	-
	importi	importo contrattuale parziale servizi automobilistici	euro	1.971.288
corrispettivi	ferroviario	corrispettivo unitario servizi ferroviari	euro	7,81
	automobilistici sostitutivi/integrativi	corrispettivo unitario servizi automobilistici	euro	2,35

Tabella . Contratto di servizio: Regione Puglia - Ferrovie Appulo Lucane s.r.l..

Operatore		Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.		
Stazione appaltante		Regione Puglia		
num. di repertorio e data		011095 DEL 30/12/2009		
tipologia di affidamento		diretto		
durata del contratto		1/1/2010-31/12/2015		
importo contrattuale totale		€ 17.826.600,46		
servizi ferroviari	percordanze	contrattualizzate e contribuite	[treni*km]	718.165
		contrattualizzate ma non contribuite	[treni*km]	-
	importi	importo contrattuale parziale servizi ferroviari	euro	5.233.574,91
		importo contrattuale parziale gestione infrastruttura ferroviaria	euro	7.386.294,69
servizi automobilistici sostitutivi/integrativi	percordanze	contrattualizzati (percordanza)	[bus*km]	1.575.610
		contrattualizzati ma non contribuiti (percordanza)	[bus*km]	-
	importi	importo contrattuale parziale servizi automobilistici	euro	5.206.730,86
corrispettivi	ferroviario	corrispettivo unitario servizi ferroviari	euro	7,29
	automobilistici sostitutivi/integrativi	corrispettivo unitario servizi automobilistici	euro	3,34

Tabella . Contratto di servizio: Regione Puglia e Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici s.r.l.

Operatore		Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici s.r.l.		
stazione appaltante		Regione Puglia		
num. di repertorio e data		011020 DEL 29/12/2009		
tipologia di affidamento		diretto		
durata del contratto		1/1/2010-31/12/2015		
importo contrattuale totale		€ 123.457.117,75		
servizi ferroviari	percorrenze	contrattualizzate e contribuite	[treni*km]	3.291.930,00
		contrattualizzate ma non contribuite	[treni*km]	365.617,00
	importi	importo contrattuale parziale servizi ferroviari	euro	38.796.635,89
		importo contrattuale parziale gestione infrastruttura ferroviaria	euro	49.786.240,90
servizi automobilistici sostitutivi/integrativi	percorrenze	contrattualizzati (percorrenza)	[bus*km]	11.664.189,00
		contrattualizzati ma non contribuiti (percorrenza)	[bus*km]	726.850,00
	importi	importo contrattuale parziale servizi automobilistici	euro	34.874.240,96
corrispettivi	ferroviario	corrispettivo unitario servizi ferroviari	euro	11,79
	automobilistici sostitutivi/integrativi	corrispettivo unitario servizi automobilistici	euro	2,99

1.2.2. Trasporto pubblico locale automobilistico — servizi extraurbani

La Regione, nel 2005, ha espletato la gara pubblica per l'affidamento dei servizi di TPRL – settore automobilistico — aggiudicando al vincitore (CO.TR.A.P. – Consorzio Trasporti Aziende Pugliesi); di seguito si riporta una sintesi del contratto di servizio originale e dei relativi atti aggiuntivi.

Tabella : Contratto di servizio: Regione Puglia – CO.TR.A.P. e successivi atti aggiuntivi

O p e r a t o r e	S t a z i o n e a p p a l t a n t e	num. di repertori o e data	tipologia di affidame nto	durata del contratto	corrispettiv o unitario [€/bus*km]	importo contrattual e totale	percorrenze contrattuali zzate [bus*km]	percorrenze contrattuali zzate ma non contribuite (offerte in gara) [bus*km]
CO .TR .A. P.	Re gi o n e P u gli a	6796 del 30/12/200 4	gara	01/01/200 5- 31/12/201 3	€1,5211	€ 28.098.325,5 5	18.472.219	2.096.916
		8192 del 18/05/200 7	diretto	01/06/200 7- 31/12/201 3	€ 1,5629	€ 734.860,00	470.190	-
		8964 del 13/12/200 7	diretto	01/01/200 8- 31/12/201 3	€ 1,5941	€ 149.818,90	93.984	-
		9419 del 24/06/200 8	diretto	01/07/200 8- 31/12/201 3	€ 1,5941	€ 174.553,95	109.500	-
		10139 del 04/06/200 9	diretto	01/06/200 9- 31/12/201 3	€ 1,6578	€ 1.212.523,20	731.405	-
		11094 del 30/12/200 9	diretto	01/01/201 0- 31/12/201 3	€ 1,7125	€ 360.888,82	210.738	-
		11732 del 22/06/201 0	diretto	01/07/201 0- 31/12/201 3	€ 1,20	€ 468.001,20	390.001	-

Nello stesso anno anche le Province pugliesi hanno espletato la gara pubblica per l'affidamento dei servizi previsti dai propri piani di bacino. Di seguito si presentano i dati di sintesi dei contratti di servizio in essere:

Tabella : Contratto di servizio: Province pugliesi – CO.TRA.P. e successivi atti aggiuntivi.

Operatore	Stazione appaltante	tipologia di affidamento	durata del contratto	corrispettivo unitario [€/bus*km]	importo contrattuale totale	percordanze contrattualizzate [bus*km]	percordanze contrattualizzate ma non contribuite (offerte in gara) [bus*km]
CO .TR .A. P.	Provincia di Bari	gara	01/01/2005-31/12/2013	1,53	€ 7.525.110,23	4.918.652,00	498.326,00
		diretto	01/06/2007-31/12/2013	1,53	€ 543.287,70	355.090,00	-
		diretto	19/12/2007-		€ 110.075,85	71.945,00	-
					€ 8.178.473,78	5.345.687,00	498.326,00
CO .TR .A. P.	Provincia di Brindisi	gara	01/01/2005-31/12/2013	1,6214	€ 5.443.546,28	3.357.360,00	261.366,60
					€ 5.443.546,28	3.357.360,00	261.366,60
CO .TR .A. P.	Provincia di Foggia	gara	01/01/2005-31/12/2013	1,5003	€ 15.224.095,77	10.147.032,00	3.683.292,00
			01/09/2007-31/12/2013	1,5003	€ 421.794,34	281.140,00	-
					€ 15.645.890,11	10.428.172,00	3.683.292,00
CO .TR .A. P.	Provincia di Lecce	gara	01/01/2005-31/12/2013	1,43	€ 5.622.594,27	3.924.342,00	385.800,00
		diretto	19/07/2008-31/12/2013	1,43	€ 469.051,44	328.008,00	-
		dgr 176 del 19/02/2008			€ 300.580,43	209.800,00	-
					€ 6.392.226,14	4.462.150,00	385.800,00

Operatore	Stazione appaltante	tipologia di affidamento	durata del contratto	corrispettivo unitario [€/bus*km]	importo contrattuale totale	percorse contrattualizzate [bus*km]	percorse contrattualizzate ma non contribuite (offerte in gara) [bus*km]
CO .TR .A. P.	Provincia di Taranto	gara	01/01/2005 - 31/12/2013	1,6214	€ 3.006.511,26	1.854.295,00	-
		gara	01/01/2005 - 31/12/2013	1,7732	€ 7.926.356,53	4.470.023,00	-
					€ 10.932.867,79	6.324.318,00	

1.2.3. Trasporto pubblico locale automobilistico — servizi urbani

La tabella seguente riepiloga, per i 51 Comuni in cui si esercitano servizi di trasporto pubblico urbano, le aziende affidatarie dei servizi, le validità dei contratti, le percorse e i corrispettivi contrattualizzati. Non sono riportate le eventuali informazioni riguardanti servizi aggiuntivi contribuiti direttamente dal Comune con risorse proprie, perché estranee al tema della riorganizzazione dei servizi finanziati con risorse statali e regionali.

Tabella . Contratto di servizio: Comuni pugliesi.

comune	dati generali contratti						servizi minimi				TOTALE TRASFERIMENTO
	azienda	tipologia affidamento	data sottoscrizione contratto	data inizio servizio	data fine servizio	durata contratto	importo annuale	percordanze s.m.	aggiuntivi offerti in gara	corrispettivo	
			gg/mm/aaaa	gg/mm/aaaa	gg/mm/aaaa	mesi	€	bus*km/anno		€/km	
Altamura	Autolinee Marino Michele srl	<i>gara</i>	06/05/2005	01/04/2005	31/12/2013	106	€ 207.615,00	156.785,00		1,3242	€ 254.692,80
Andria	Autolinee Servizi Andriesi scarl	<i>gara</i>	05/04/2007	01/05/2007	30/04/2016	109	€ 650.100,00	365.489,50		1,7787	€ 762.612,80
Barletta	Paolo Scoppio & Figlio Autolinee srl	<i>gara</i>	28/12/2004	01/01/2005	31/12/2013	109	€ 677.044,47	441.089,00	17.387,00	1,5349	€ 788.964,28
Bitonto	ASV Autolinee ed Autoservizi spa	<i>gara</i>	29/09/2005	01/10/2005	31/12/2013	100	€ 530.036,00	417.512,00	9.069,00	1,2695	€ 551.183,32
Canosa	Autoservizi Caputo Giuseppe	<i>gara</i>	21/10/2005	01/10/2005	30/09/2014	108	€ 248.930,70	205.752,70		1,7820	€ 266.487,64
Casarano	Tundo Vincenzo srl	<i>gara</i>	24/02/2009	01/03/2009	28/02/2018	109	€ 106.920,00	60.000,00	11.795,00	1,7820	€ 106.920,00
Cassano M.	Autolinee Lionetti Oronzo	<i>d.d. di aggiudicazione</i>	20/06/2005	01/07/2005	31/12/2013	103	€ 16.090,00	16.146,00		0,9965	€ 20.709,16
Castellana G.	COTRAP	<i>gara</i>	21/12/2009	01/01/2010	31/10/2018	107	€ 108.000,00	60.000,00		1,8000	€ 108.000,00
Castellane ta	Sabato Viaggi	<i>gara</i>	10/09/2009	15/09/2009	15/09/2018	109	€ 66.658,33	47.027,30		1,4200	€ 66.638,00
Cerignola	Società Trasorti Cerignola scrl	<i>affidamento diretto a seguito di gare infruttuose</i>	23/02/2010	<i>a partire dal verbale di effettivo inizio del servizio</i>		109	€ 675.488,88	427.597,50		1,5800	€ 772.185,20
Conversano	COTRAP	<i>gara</i>	04/04/2005	01/04/2005	31/12/2013	106	€ 113.772,36	60.176,00		1,8910	€ 124.375,92
Corato	COTRAP	<i>gara</i>	15/12/2004	01/01/2005	31/12/2013	109	€ 152.658,03	88.140,00		1,7320	€ 165.060,72
Fasano	COTRAP	<i>gara</i>	20/01/2005	01/01/2005	31/12/2013	109	€ 717.021,01	383.467,00		1,8888	€ 785.943,12
Francavilla F.	COTRAP	<i>gara</i>	28/11/2005	01/01/2006	31/12/2013	97	€ 151.528,00	76.382,00		1,9838	€ 172.657,76

comune	dati generali contratti						servizi minimi				TOTALE TRASFERIMENTO
	azienda	tipologia affidamento	data sottoscrizione contratto	data inizio servizio	data fine servizio	durata contratto	importo annuale	percordanze s.m.	aggiuntivi offerti in gara	corrispettivo	
			gg/mm/aaaa	gg/mm/aaaa	gg/mm/aaaa	mesi	€	bus*km/anno		€/km	
Galatina	Tundo Vincenzo srl	<i>gara</i>	30/12/2004	01/01/2005	31/12/2013	109	€ 102.479,00	80.052,00	11.393,60	1,2800	€ 136.514,24
Gallipoli	COTRAP	<i>gara</i>	30/09/2004	01/10/2004	30/09/2013	109	€ 62.720,30	62.303,00		1,0400	€ 72.247,40
Gioia del C.	Sabato Viaggi	<i>gara</i>	07/05/2004	01/01/2004	31/12/2012	109	€ 135.541,25	83.675,80		1,0000	€ 148.684,08
Giovinazzo	Miccolis spa	<i>gara</i>	16/12/2004	01/10/2004	31/12/2012	97	€ 63.342,76	42.738,00		1,4800	€ 70.655,40
Gravina di P.	Gramegna Isabella & Figli snc	<i>gara</i>	24/03/2005	01/01/2005	31/12/2013	109	€ 39.464,00	47.122,00		0,8375	€ 41.604,00
Grottaglie	Miccolis spa	<i>gara</i>	22/12/2003	01/01/2004	31/12/2012	109	€ 147.853,00	91.957,00		1,6078	€ 174.345,84
Locorotondo	Eredi di Lorusso Paolo	<i>gara con licitazione privata ed offerta economicamente più vantaggiosa</i>	28/06/2004	01/01/2004	31/12/2012	109	€ 9.578,83	8.766,20		1,0927	€ 9.578,84
Lucera	Lucera Service società consortile	<i>gara con offerta economicamente più vantaggiosa</i>	09/11/2011	03/01/2011	02/01/2020	109	€ 268.500,00	150.000,00		1,8000	€ 268.650,00
Manduria	COTRAP	<i>gara</i>	27/01/2005	01/01/2005	31/12/2013	109	€ 597.521,98	316.355,00		1,8888	€ 650.538,72
Manfredonia	COTRAP + ACAPT + FDG	<i>gara</i>	01/08/2005	01/09/2005	31/08/2014	108	€ 578.669,92	306.061,00		1,8907	€ 676.856,76
	Arena Michele & Figli srl	<i>gara</i>	11/11/2005	01/12/2005	30/11/2014	109					
Martina F.	Miccolis spa	<i>gara</i>	10/03/2005	01/01/2005	31/12/2013	108	€ 621.857,32	374.777,00		1,6600	€ 719.455,24
Massafra	Miccolis spa	<i>gara</i>	29/12/2003	01/01/2004	31/12/2012	109	€ 321.482,64	196.497,00		1,6361	€ 367.297,20
Mattinata	Arena Michele & Figli srl	<i>gara</i>	02/11/2005	01/01/2006	31/12/2014	109	€ 5.214,33	5.838,00		0,8900	€ 6.423,08

comune	dati generali contratti						servizi minimi				TOTALE TRASFERIMENTO
	azienda	tipologia affidamento	data sottoscrizione contratto	data inizio servizio	data fine servizio	durata contratto	importo annuale	percordanze s.m.	aggiuntivi offerti in gara	corrispettivo	
			gg/mm/aaaa	gg/mm/aaaa	gg/mm/aaaa	mesi	€	bus*km/anno		€/km	
Minervino M.	Sassi Autotrasporti snc	<i>gara</i>	30/12/2003	01/01/2004	31/12/2012	109	€ 54.339,69	62.185,40		0,8738	€ 76.235,00
Modugno	Miccolis spa	<i>gara</i>	07/07/2004	11/05/2004	31/12/2012	105	€ 397.259,00	249.595,00		1,5900	€ 416.274,16
Mola di B.	Miccolis spa	<i>gara</i>	08/07/2005	01/07/2005	31/12/2013	103	€ 64.046,74	39.275,00		1,6307	€ 71.377,36
Molfetta	MTM	<i>"in house" art. 113 co. 5 lett. C) TUEL</i>	23/09/2004	01/01/2004	31/12/2012	109	€ 354.497,00	249.384,00		1,4905	€ 411.949,20
Monopoli	Miccolis spa	<i>gara a procedura ristretta</i>	27/12/2007	01/01/2008	31/12/2016	109	€ 319.742,76	174.615,00		1,8311	€ 350.821,36
Montesantangelo	La Montanara Viaggi	<i>gara</i>	01/09/2009	02/09/2009	01/08/2018	108	€ 162.250,00	206.072,00		0,7873	€ 162.248,00
Noci	Autolinee DOVER srl	<i>gara</i>	28/06/2005	01/01/2005	31/12/2013	109	€ 85.080,63	112.146,60		0,7587	€ 113.672,16
Oria	Miccolis spa	<i>trattavia privata dopo gara deserta</i>	02/03/2005	01/01/2005	31/12/2013	109	€ 123.318,02	75.547,00		1,6400	€ 141.181,72
Ostuni	COTRAP	<i>gara con unica offerta pervenuta</i>	22/03/2005	01/01/2005	31/12/2013	109	€ 461.078,95	232.653,00		1,0000	€ 524.569,96
Palo del C.	COTRAP	<i>gara</i>	07/02/2005	01/01/2005	31/12/2013	109	€ 60.151,22	31.815,00		1,8907	€ 65.449,72
Putignano	COTRAP	<i>gara</i>	15/02/2005	01/01/2005	31/12/2013	109	€ 178.574,00	94.545,00		1,8888	€ 215.685,20
Ruvo di P.	Paolo Scoppio & Figlio Autolinee srl	<i>gara</i>	10/11/2004	21/09/2004	20/09/2013	109	€ 108.089,79	68.847,00		1,5700	€ 118.203,48
S. Giovanni R.	COTRAP	<i>gara con unica offerta pervenuta</i>	13/12/2004	01/01/2005	31/12/2013	109	€ 391.924,00	423.134,00		0,9262	€ 470.655,80
S. Severo	Ferrovie del Gargano	<i>gara</i>	15/10/2004	01/11/2004	31/10/2013	109	€ 261.445,80	220.430,00		1,1866	€ 315.064,28
Santeramo in C.	Caponio Francesco	<i>gara</i>	09/11/2004	01/01/2005	31/12/2013	109	€ 70.858,03	69.905,00		1,0170	€ 87.953,16

comune	dati generali contratti						servizi minimi				TOTALE TRASFERIMENTO
	azienda	tipologia affidamento	data sottoscrizione contratto	data inizio servizio	data fine servizio	durata contratto	importo annuale	percordanze s.m.	aggiuntivi offerti in gara	corrispettivo	
			gg/mm/aaaa	gg/mm/aaaa	gg/mm/aaaa	mesi	€	bus*km/anno		€/km	
Sava	COTRAP	<i>gara</i>	17/01/2005	01/01/2005	31/12/2013	109	€ 67.530,00	36.783,00		1,8888	€ 72.829,40
Spinazzola	Noleggio Bruno Sante	<i>gara</i>	28/10/2005	01/11/2005	31/10/2014	109	€ 27.110,36	21.710,00		1,2457	€ 35.954,20
Terlizzi	RTI Alideali + Autoservizi Bucci e Tarantini sas	<i>gara</i>	05/10/2010	01/06/2010	31/05/2019	109	€ 53.759,00	42.666,00		1,2600	€ 53.759,20
Trani	AMET spa	<i>in house</i>	23/12/2004	01/01/2004	31/12/2012	109	€ 497.766,00	255.000,00		1,9524	€ 582.386,48
Bari	AMTAB spa	<i>in house</i>	24/12/2003	01/01/2004	31/12/2012	109	€ 22.328.154,19	10.230.693,65		2,1825	€ 25.477.775,00
Brindisi	COTRAP	<i>gara</i>	08/02/2005	01/01/2005	31/12/2013	109	€ 4.111.275,00	2.074.483,00		1,9818	€ 4.676.552,16
Foggia	ATAF spa	<i>in house</i>	14/11/2003	01/01/2004	31/12/2012	109	€ 8.218.114,00	3.844.294,00		2,0000	€ 9.497.508,68
Lecce	SGM spa	<i>gara</i>	16/12/2009	01/01/2010	31/12/2018	109	€ 2.797.576,00	1.560.224,00		1,7931	€ 3.161.860,84
Taranto*	AMAT spa	<i>Affidamento diretto ex art.14 legge n.326 del 24/11/2003</i>	20/01/2004	01/01/2004	31/12/2012	109	€ 15.298.705,00	7.011.472,00		2,1501	€ 17.147.535,80

1.2.4. *Trasporto pubblico locale elicotteristico*

Di seguito si riportano i dati dei contratti di servizio in essere tra Regione Puglia e Alidaunia s.r.l. per i servizi minimi elicotteristici tra Foggia, il Gargano (Vieste) e le Isole Tremiti (San Domino).

Tabella . Contratto di servizio: Regione Puglia - Alidaunia s.r.l. e relativo atto aggiuntivo.

Operatore				ALIDAUNIA s.r.l.	ALIDAUNIA s.r.l.
Stazione appaltante				Regione Puglia	Regione Puglia
num. di repertorio e data				6772 del 10/12/2004	11654 del 24/05/2010
tipologia di affidamento				gara pubblica	diretto (atto aggiuntivo)
durata del contratto				1/1/2005-31/12/2044	1/1/2011-31/12/2044
importo contrattuale totale				€ 1.493.001,50	€ 304.380,30
servizi elicotteristici	percorrenze	contrattualizzati (percorrenza)	[eli*km]	114.000	21.028
		contrattualizzati ma non contribuiti (percorrenza)	[eli*km]	6.080	-
corrispettivi		corrispettivo unitario	euro	€ 13,096	€ 14,475

1.3. NUMERO DI ADDETTI DEL SETTORE

1.3.1. *Trasporto ferroviario regionale — servizi ferroviari e servizi automobilistici sostitutivi/integrativi*

Trenitalia : 668 addetti.

Ferrovie del Gargano

La pianta organica di Ferrovie del Gargano è così formata:

- unità servizi ferroviari: 168 addetti,
- unità servizi automobilistici: 10 addetti.

Ferrotramviaria

La pianta organica di Ferrovie del Gargano è così formata:

- Staff (il numero da attribuire al solo Contratto di Servizio con la Regione Puglia è stato calcolato come il 75% del totale degli indiretti presenti in Azienda): 42 addetti.
- Divisione Infrastruttura: 177 addetti, di cui
 - o supporto tecnico: 6,
 - o impianti elettrici: 42,
 - o mantenimento linee e fabbricati: 31,
 - o movimento (dirigenti movimento): 98.

- Divisione Passeggeri: 184 addetti, di cui
 - o supporto tecnico: 5,
 - o trazione ferrovia (personale di macchina): 52,
 - o scorta ferrovia (capitreno): 54,
 - o trazione e scorta autolinee: 34,
 - o officina ferrovia: 33,
 - o officina autolinee: 6.

Ferrovie Appulo Lucane

La pianta organica di Ferrovie Appulo Lucane è così formata:

- Settore ferroviario: 191 addetti, di cui
 - o esercizio: 67 addetti,
 - o infrastrutture: 87 addetti,
 - o officina: 37 addetti.
- Settore autolinee: 69 addetti di cui
 - o dirigenti e amministrativi: 6 addetti,
 - o esercizio: 54 addetti,
 - o officina: 9 addetti.

Ferrovie del Sud Est

La pianta organica di Ferrovie del Sud Est è così formata:

- Uffici — Servizi Generali: 73 addetti, di cui
 - o area barese: 60,
 - o area leccese: 13.
- Area rete — Ferrovia: 495 addetti, di cui
 - o area barese: 228,
 - o area leccese: 267.
- Area trasporti — Ferrovia: 437 addetti, di cui
 - o area barese: 269,
 - o area leccese: 168.
- Area trasporti — Autolinee: 430 addetti, di cui
 - o area barese: 114,
 - o area leccese: 136,
 - o area tarantina: 180.
- Assuntori: 28 addetti.

- Dirigenti: 10 addetti.

1.3.2. *Trasporto pubblico locale automobilistico — servizi extraurbani*

Le 61 aziende consorziate Cotrap che eserciscono servizi extraurbani in Puglia (contratti con Regione e con Province) impiegano complessivamente 1.840 addetti, così ripartiti:

Tabella . Pianta organica del settore automobilistico extraurbano per ambito di esercizio e area operativa.

Ente affidante	Dirigenti	Amministrativi/Vari	Movimento	Manutenzione	Totale
Provincia di Bari	6	29	163	12	209
Provincia di Brindisi	1	13	103	10	127
Provincia di Foggia	3	42	258	20	323
Provincia di Lecce	5	22	164	11	203
Provincia di Taranto	5	26	253	38	322
Regione Puglia	17	91	507	42	656
Totale	36	223	1.448	133	1.840

1.3.3. *Trasporto pubblico locale automobilistico — servizi urbani*

Le aziende che eserciscono i servizi urbani nei 51 comuni dotati di TPL impiegano complessivamente 1.877 addetti, così ripartiti:

Tabella . Pianta organica del settore automobilistico urbano per comuni capoluogo di provincia e altri comuni e per area operativa.

Comuni	Dirigenti	Movimento	Manutenzione	Amministrativi/Vari/Altri	Totale
Foggia	1	181	40	30	252
Barletta		17	1	2	20
Andria	0	25		1	26
Trani		5		2	7
Bari	3	441	72	46	562
Brindisi	1	110	8	10	129
Lecce	1	60	6	18	85
Taranto		384	46	58	488
Altri comuni (non capoluogo di provincia)	8	259	11	30	308
Totale	14	1.482	184	197	1.877

1.4. STATO DEI MEZZI DI TRASPORTO

Le informazioni contenute nel presente paragrafo sono state fornite direttamente da ciascuna azienda per il proprio parco rotabili.

1.4.1. *Trasporto ferroviario regionale — servizi ferroviari*

Le informazioni contenute nel presente paragrafo sono state fornite direttamente da ciascuna azienda per il proprio parco rotabili.

1.4.2. *Trasporto ferroviario regionale — servizi ferroviari*

Trenitalia

Tabella . Trenitalia. Materiale rotabile in servizio. Anno 2013.

Tipologia materiale		Numero	Età media
Locomotori elettrici	E646N	38	7
Locomotori diesel	D445	4	28
Mezzi leggeri elettrici (3/4 carrozze)	Ale 582	7	24
Minuetti elettrici (3 carrozze)	Ale 501	4	9
Mezzi leggeri diesel	Aln	49	36
Complessi Vivalto (4/5 carrozze)		4	4
Carrozze e pilota	PR	94	34*
Carrozze e pilota	DP	14	28**
Carrozze	MD	20	28
Pilota diesel	MD	6	29
Carrozze e pilota	IR	18	35

I mezzi diesel vengono impiegati anche nell'ambito del Contratto di servizio della Regione Basilicata.
* 73 PR ristrutturate art. 11 Contratto di Servizio in vigore entro il 2011. Ulteriori 16 ristrutturate successivamente al 2011.

** Le carrozze DP hanno subito interventi di restyling interno nel 2012.

Ferrovie del Gargano

Tabella . Ferrovie del Gargano. Materiale rotabile in servizio. Anno 2013.

Tipologia materiale	Anno di immatricolazione.	Anno di ricostruzione	
Elettrotreni	ETR 330-001	2009	
	ETR 330-002	2009	
	ETR 330-003	2009	
	ETR 330-004	2010	
Automotrici elettriche	Ale 080-001	1980	
	Ale 080-002	1981	
	Ale 080-004	1983	
	Ale 080-005	1984	
	Ale 080-006	1985	
	Ale + Le 200- 001 ex E 101 - ex E 104	1957/1957	2007
Elettromotrici	Ale + Le 200- 002 ex E 102 - ex R 211	1957/1964	2007
	Ale + Le 200- 003 ex E 103 - ex R 212	1957/1964	2007
	E 106	1957	
	E 108	1964	

Ferrotramviaria

Tabella . Ferrotramviaria. Materiale rotabile in servizio. Anno 2013.

Tipologia materiale	Numero unità	Marca	Anno di immatricolazione.
Elettromotrici	11	-	2007
	1	Alstom	2000
	6	Alstom	2005
	5	Alstom	2008
	1	Alstom	2009
	2	Stadler ETR341	2009
Elettrotreni	2	Stadler ETR342	2009
	2	-	2007
Rimorchiata pilota	2	-	2007

Ferrovie Appulo Lucane

Tabella . Ferrovie Appulo Lucane. Materiale rotabile in servizio*. Anno 2013.

Tipologia materiale	Numero unità	Marca	Anno di immissione in servizio	
Semimotrice semipilota Serie 350 (in composizione doppia bloccata)	5x2	FIAT	1998	proprietà indivisa Regione Basilicata- Regione Puglia
	1x2	FIAT	2001	
Automotrice Serie 300	6	FIAT	1987	
	3	FIAT	1988	
	5	FIAT	1989	
	1	FIAT	1991	
Rimorchiata	2	FIAT	1984	
	9	FIAT	1985	
Rimorchiata semipilota (usata come rimorchiata)	2	FIAT	1984	
	2	FIAT	1985	
Locomotore Serie 600	2	Breda Ferroviaria Spa Milano	1974	
DMU a due casse	2	Stadler	2012	proprietà Regione Puglia
DMU a tre casse	1	Stadler	2013	
	4	Stadler	2013	

* escluso il materiale in servizio come "treno storico" e il materiale in ferma.

Ferrovie del Sud Est

Tabella . Ferrovie del Sud Est. Materiale rotabile in servizio. Anno 2013.

Tipologia materiale	Numero unità	Marca	Anno di costruzione.
Locomotive	4	Reggiane Marelli (serie DE)	1959
	1	FIAT 343 (serie DE)	1969
	1	FIAT 343 (serie DE)	1970
	3	IMPA (serie DE)	1988
	2	DPA (serie DE)	2006
	3	DPA (serie DE)	2008
	1	HUPAC (serie DE)	1970
	1	HUPAC (serie DE)	1972

Tipologia materiale	Numero unità	Marca	Anno di costruzione.
Automotrici	15	Fiat 1900 (serie AD)	1978
	7	Breda (serie AD)	1959
	2	Fiat (serie AD)	2000
	8	Fiat (serie AD)	2002
Complessi ATR	9x3	Pesa	2008
	8x3	Pesa	2010
	10x3	Pesa	2009
Rimorchiate	2	Breda (serie RP)	1960
Vetture	4	Casaralta (serie nB)	1998
	2	Casaralta (serie npAB)	1998
	5	Gredelj (serie Bteem)	2009
	5	Gredelj (serie Bteem)	2010
	10	Gredelj (serie Bteem)	2011
	5	Gredelj (serie Bbdeetm)	2011

1.4.3. Trasporto ferroviario regionale — servizi integrativi/sostitutivi dei servizi ferroviari

Ferrovie del Gargano

Tabella . Ferrovie del Gargano. Veicoli adibiti al servizio sostitutivo dei servizi ferroviari. Anno 2012.

Modello	Anno di immatricolazione	Classe ambientale
LL38	1996	EURO 2
LL38 20	1998	EURO 2
NL5.340SK	2007	EURO 4
NL5.340SK	2007	EURO 4

Ferrotramviaria

Tabella . Ferrotramviaria. Veicoli adibiti al servizio sostitutivo dei servizi ferroviari. Anno 2012.

Tipologia	Classe di anzianità				Classe ambientale (standard per le emissioni inquinanti)					Tot veicoli
	< 5 anni	6-10 anni	11-15 anni	> 15 anni	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	EEV	
Interurbano corto raggio	10	6	7	2	25	9	2	4	10	25
Suburbano			1	1	2	2				2
Totale	10	6	8	3	27	11	2	4	10	27

Ferrovie Appulo Lucane

Tabella . Ferrovie Appulo Lucane. Veicoli adibiti al servizio sostitutivo dei servizi ferroviari. Anno 2012.

Tipologia	Classe di anzianità				Tot veicoli
	< 5 anni	6-10 anni	11-15 anni	> 15 anni	
Totale	26*	0	16	14	56

* tutti acquistati con finanziamento regionale.

Ferrovie del Sud Est

Tabella . Ferrovie del Sud Est. Veicoli adibiti al servizio sostitutivo dei servizi ferroviari. Anno 2013.

Tipologia	Classe di anzianità				Classe ambientale (standard per le emissioni inquinanti)					Tot veicoli
	< 5 anni	6-10 anni	11-15 anni	> 15 anni	Euro 0	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	
Interurbano 12 mt		77	68	80	80	68	77			225
Interurbano 13,70 mt	40	45					45		40	85
Interurbano 9 mt		1					1			1
Suburbano snodato o 18 mt	5	35	2			2	35		5	42
Totale	45	158	70	80	80	70	158		45	353

1.4.4. Trasporto pubblico locale automobilistico — servizi extraurbani

La Tabella riassume i dati del parco veicolare destinato al servizio extraurbano per competenza (Province e Regione), specificandone la ripartizione per classi di anzianità e ambientale. I dati sono stati forniti dalle Aziende e sono riferiti all'anno 2013, che tuttavia rispecchia lo stato al 2012. Il database completo contenente le caratteristiche di ciascun mezzo è consultabile presso l'AREM; si evidenzia qui soltanto un dato particolarmente rilevante: l'84% dei veicoli in servizio sono stati oggetto di contribuzione/finanziamento da parte della Regione.

Tabella . Parco mezzi destinato ai servizi extraurbani per competenza (regionale e provinciale).

Competenza	Anzianità (al 2013)				Classe ambientale (standard per le emissioni inquinanti)						Tot veicoli
	< 5 anni	6-10 anni	11-15 anni	> 15 anni	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	
Provincia di Bari	12	64	56	24	22	2	44	42	40	6	156

Competenza	Anzianità (al 2013)				Classe ambientale (standard per le emissioni inquinanti)						Tot veico li
	< 5 anni	6-10 anni	11-15 anni	> 15 anni	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	
Provincia di Brindisi	17	23	40	24	19		45	23	17		104
Provincia di Foggia		92	108	37	15	9	106	61	46		237
Provincia di Lecce	11	90	56	48	28	15	53	84	25		205
Provincia di Taranto		73	34	62	15	40	27	52	35		169
Regione Puglia	37	132	131	94	41	39	120	98	89	7	394
	77	474	425	289	140	105	395	360	252	13	1.265

1.4.5. *Trasporto pubblico locale automobilistico — servizi urbani*

La Tabella riassume i dati del parco veicolare destinato al servizio urbano in ciascun comune, specificandone la ripartizione per classi di anzianità e ambientale. I dati sono stati forniti dalle Aziende per tramite dei Comuni interessati e sono riferiti all'anno 2013, che tuttavia rispecchia lo stato al 2012. Il database completo contenente le caratteristiche di ciascun mezzo è consultabile presso l'AREM; come per l'extraurbano, si evidenzia che l'84% dei veicoli in servizio sono stati oggetto di contribuzione/finanziamento da parte della Regione.

Tabella . Parco mezzi destinato ai servizi urbani per comune.

Comune	Classe ambientale (standard per le emissioni inquinanti)													Tot. veicoli
	6-10 anni	11-15 anni	> 15 anni	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6	EE V	Elettrici	Metano	ND	
Altamura	3	4	1			6	1	1					1	9
Andria	3	5	2	2		5	8							15
Bari	74	39	63		44	4	94						19	205
Barletta	5	4	1		1	8	4	2						12
Bitonto	3	2	2		3	1	3							7
Brindisi	16	23	12		12	1		3					16	54
Canosa di Puglia	3	2	3			9	1	1					7	9
Casarano	1	2	1		2	1	1							5
Cassano delle Murge		1				1								1
Castellana grotte								1					1	2
Castellaneta	1	1				1	1	1						3
Cerignola	1	2				2	1	3						6
Conversano		2				2								2
Corato	1	1				1	2							3
Fasano	5						5	1						6
Foggia	37	29	2	2	18	3	11	4						72
Francavilla Fontana	2		1		1	7	2							3
Galatina	1	3	1	1		3	1							5
Gallipoli	3	3				2	3							6
Gioia del Colle	1		1			1	2							3
Giovinazzo	1						1							1
Gravina in Puglia	1	1	1			1		2					1	4
Grottaglie		2	1			2							1	3
Lecce	15	22	6	5	5	1	12	3	10	7			1	60
Locorotondo		1	1			1	7	1						3
Lucera		2	3			2							3	5
Manduria	4	1	3	3		1	4	1					2	11
Manfredonia		7	3			3	5	2					1	12

Comune	Classe ambientale (standard per le emissioni inquinanti)													Tot. veicoli
	6-10 anni	11-15 anni	> 15 anni	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6	EE V	Elettrici	Metano	ND	
Martina Franca	9	3	6	2	2	3	13						4	24
Massafra		2	5	2	2			1					3	8
Mattinata			2											2
Minervino Murge	3	2	1		1	1	3						1	6
Modugno	2	3	1	1	1	2	2							6
Mola di bari	1					1								1
Molfetta	1	4	1	1	1	4				1				7
Monopoli	1		3			1	1						3	5
Monte Sant'Angelo	1	1	4	4		2								6
Noci	2		2			1	2						2	5
Oria			4	3				1					1	5
Ostuni	3		2		1		3	3						8
Palo	1												1	1
Putignano	3	1	1	1		1	1						2	5
Ruvo di Puglia	1	2				2	1							3
San Giovanni Rotondo.	6	6				8	6	2						16
San Severo	3	1	1	1	1	1	4							6
Santeramo in Colle	1	1	1	1	1	1	1							3
Sava			2	2										2
Spinazzola		1				1								1
Taranto	51	56	2	2	26	6		12			3	17		121
Terlizzi	1					1	1	1						2
Trani	5	4	3	2	1	7							2	12
Totale	277	246	149	35	128	25	198	43	10	8	3	17	72	783

2. Punti di forza e punti di debolezza del sistema territoriale e dei trasporti

2.1. APPROCCIO PROPOSTO PER LA DEFINIZIONE DELL'ANALISI SWOT

L'analisi SWOT è finalizzata ad individuare le strategie operative da porre a base del piano di riprogrammazione per raggiungere gli obiettivi di efficientamento generali e particolari (criteri del DPCM marzo 2013), sia sul versante dell'organizzazione dei servizi, sia sul versante della sostenibilità economica del settore. L'analisi è stata condotta assumendo quale ambito di riferimento l'intero comparto dei servizi di TPL, sistema sul quale il piano di riprogrammazione è chiamato ad intervenire direttamente e le cui variabili interne — domanda e offerta di trasporto pubblico, ma anche fattori economici, organizzativi e gestionali di competenza della politica regionale e intrinseci al settore — dovranno rappresentare gli oggetti veri e propri dell'azione di efficientamento. Tutti i fattori che caratterizzano il comparto, dalle dotazioni strumentali (ad eccezione del materiale rotabile per quanto si dirà sotto), alle politiche di orientamento della domanda, alla capacità di attrazione dell'utenza o, in breve, tutti i risultati da cui l'esercizio attuale parte, sono stati analizzati per riconoscere in ciascuno di essi un punto di forza o di debolezza che il Piano dovrà valorizzare o, al contrario, modificare per cercare di rimuoverlo.

Le variabili esterne che potranno influenzare positivamente (opportunità) o negativamente (minacce) il comparto dei servizi del TPL e che l'analisi ha derivato direttamente dal quadro conoscitivo su domanda e offerta di trasporto riguardano prima di tutto l'assetto di prospettiva di infrastrutture e materiale rotabile; questi fattori, considerati "di contesto" perché non direttamente controllabili dal piano di riprogrammazione dei servizi ma, di fatto, contigui ad esso nei processi ordinari di pianificazione dei trasporti, avranno un ruolo decisivo sulla capacità di efficientamento del sistema; il Piano dovrà definire chiaramente le strategie da implementare sia di fronte a possibili scenari di miglioramento dell'offerta per sfruttare al meglio gli assetti potenziati, sia di fronte a scenari che al contrario potranno condizionare negativamente il funzionamento del sistema complessivo a causa di dinamiche peggiorative di interazione domanda-offerta non risolte, per approntare soluzioni temporanee o strutturali basate su una diversa organizzazione dei servizi. Altre variabili esterne prese in considerazioni dall'analisi derivano dal contesto socio-economico, dall'interazione tra assetto insediativo e sistema dei trasporti, dalle condizioni dal quadro normativo-istituzionale definite a livello nazionale.

L'analisi è stata infine condotta cercando di mantenere una lettura sinottica dei diversi settori (ferroviario, automobilistico extraurbano e urbano) pur individuando potenzialità e criticità specifiche di ciascuno.

2.2. ANALISI SWOT DEL COMPARTO DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE.

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
Sistema complessivo - Presenza di Agenzia regionale della mobilità.	Sistema complessivo - Assenza di integrazione tariffaria a livello regionale.

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<ul style="list-style-type: none"> - Presenza di protocolli informatici per la trasmissione di dati di monitoraggio. - Presenza di sistemi di informazione all'utenza a livello regionale. - Dotazione di strumenti di analisi dei dati di interazione domanda-offerta. - Forme o prassi di integrazione tra operatori del TPL (COTRAP e recente integrazione tra IF sull'Aeroporto). <p>Settore ferroviario</p> <ul style="list-style-type: none"> - Scadenza ultima dei contratti al 2021 per garantire il processo in atto di potenziamento del sistema ferroviario regionale. - Presenza di un programma di esercizio competitivo nell'area metropolitana di Bari. - Affidabilità e puntualità dei servizi. - Presenza di un elevato traffico consolidato a livello regionale. - Prossima fase di riprogrammazione dei servizi (Piani di Bacino) <p>Settore automobilistico extraurbano</p> <ul style="list-style-type: none"> - Presenza di una rete di vendita unificata. - Presenza di un elevato traffico consolidato su base regionale, in crescita. - Proroga 2018 della scadenza di tutti i contratti automobilistici (convenzionale e sostitutivo/integrativi da trasferire agli ATO). 	<ul style="list-style-type: none"> - Disallineamento delle scadenze dei contratti ferroviario e automobilistici - Sovrapposizioni funzionali tra modalità (ferroviario-automobilistico) e ambiti operativi (urbano-extraurbano). - Evasione del pagamento del titolo di viaggio. - Rigidità dei contratti vigenti. - Forte concentrazione della domanda nelle fasce di punta. - Concentrazione dell'offerta sulle relazioni convergenti sui capoluoghi <p>Settore ferroviario</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sovrappollamento dei servizi nelle fasce di punta nell'area metropolitana di Bari. - Coefficienti di riempimento inadeguati nella penisola salentina, nelle aree interne e nella penisola garganica. - Assenza di un programma di esercizio coordinato a livello regionale. - Concorrenza da parte dei servizi automobilistici extraurbani. - Presenza di un programma di esercizio inadeguato nella penisola salentina. - Presenza di aree in cui il traffico è fortemente al di sotto della media regionale. - Corrispettivi valutati su criteri storici. - Scarsa diversificazione delle tipologie di servizio (servizi veloci/locali). <p>Settore automobilistico extraurbano</p> <ul style="list-style-type: none"> - Assenza di un programma di esercizio coordinato a livello regionale (tra reti regionale e provinciali) - Concorrenza da parte dei servizi sostitutivi/integrativi dei servizi ferroviari. - Sovrapposizioni funzionali con i servizi urbani.

OPPORTUNITÀ	MINACCE
<p>Sistema complessivo</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fondo Nazionale TPL unico - Presenza di politiche a favore del TPL (politiche regionali-incentivi all'utilizzo, agevolazioni, treno+bici/locali) - Presenza di comprensori con caratteristiche metropolitane. - Presenza di assi sovra-comunali di continuità insediativa. <p>Settore ferroviario</p> <ul style="list-style-type: none"> - Popolazione direttamente servita dalla rete ferroviaria. - Centralità delle stazioni ferroviarie in ambito urbano a livello regionale. - Presenza di linee in aree a forte vocazione turistica. - Caratteristiche prestazionali della rete ferroviaria principale (RFI) (alta capacità e velocità di fiancata). - Interventi in atto di potenziamento/ammodernamento della rete di interesse regionale. - Interventi in atto di potenziamento/ammodernamento dei nodi di scambio sulla rete di interesse regionale. - Interventi in atto di potenziamento/ammodernamento del materiale rotabile. 	<p>Sistema complessivo</p> <ul style="list-style-type: none"> - Incertezza delle risorse future trasferite alla Regione dal Fondo Nazionale TPL. - Presenza di estese aree a forte dispersione insediativa/aree a domanda debole. - Carezza di aree attrezzate per la rottura di carico e/o scambio modale. <p>Settore ferroviario</p> <ul style="list-style-type: none"> - Modeste caratteristiche prestazionali della rete ferroviaria di interesse regionale (bassa capacità e velocità di fiancata). - Lontananza delle stazioni dai centri urbani nella penisola salentina. - Stazioni non sempre presidiate e spesso carenti di servizi ai passeggeri. - Anzianità del materiale rotabile. - Possibili ritardi nella realizzazione degli interventi infrastrutturali programmati. <p>Settore automobilistico extraurbano</p> <ul style="list-style-type: none"> - Incertezza sul percorso di riassetto istituzionale per il governo del territorio e dei bacini ottimali (ATO) a seguito del Ddl costituzionale che abolisce le Province. - Congestione della rete stradale in accesso alle città. - Carezza di dotazione di corsie preferenziali e presenza di sistemi di preferenziazione del TPL sugli itinerari di accesso alle città. - Modeste caratteristiche geometriche della rete stradale extraurbana locale. - Modesto stato di manutenzione della rete stradale extraurbana locale. - Assenza di aree/nodi dedicati all'accoglienza/trasbordo viaggiatori (terminal bus); - Bassa velocità commerciale per attraversamento centri urbani <p>Settore automobilistico urbano</p> <ul style="list-style-type: none"> - Incertezza sul percorso di riassetto istituzionale per il governo del territorio e dei bacini ottimali (ATO) a seguito del Ddl costituzionale che abolisce le Province. - Carezza di dotazione di corsie preferenziali e presenza di sistemi di preferenziazione del TPL - Congestione della rete stradale urbana.

6. Strategia di riprogrammazione della Rete dei Servizi di Trasporto

Il Piano di riprogrammazione si inserisce in un mosaico particolarmente complesso di atti di pianificazione e programmazione che vede coinvolti a livello regionale il settore del TPL ma anche quello delle Infrastrutture e che ha già in parte ridefinito lo scenario verso cui il sistema della mobilità pugliese si sta proiettando. Il punto chiave della visione regionale in materia di trasporto pubblico è infatti la realizzazione di un sistema unico e integrato a livello regionale così come anche sancito e progressivamente dettagliato dalle L.R.18/2002, L.R. 2/2004, L.R.17/2005 e L.R.16/2008.

I principali elementi del mosaico sono i seguenti:

1. Gli interventi infrastrutturali sulla rete ferroviaria e sul materiale rotabile che sono stati finanziati nell'ambito del Programma Operativo del FESR nel ciclo di programmazione 2007-2014 permetteranno di potenziare il modello di esercizio del sistema ferroviario regionale a favore di un'offerta più aderente alle esigenze della domanda in termini di capacità, comfort e frequenze dei servizi. Il mantenimento dei servizi sostitutivi effettuati dalle imprese ferroviarie con modalità automobilistica è vincolato alla progressiva entrata in esercizio delle tratte oggetto di intervento, secondo le modalità stabilite dalla *"Riclassificazione dei servizi automobilistici sostitutivi/integrativi ai sensi dell'art. 34 octies del d.l. 18.10.2012 n. 179, convertito con modificazioni dalla Legge n. 221 del 17.12.2012."*, di cui alla DGR 1 luglio 2013, n. 1221. Tuttavia, gli interventi non saranno completati prima del 2017.
2. Alla luce del quadro di cui al punto precedente, la Regione Puglia ha inteso prefigurare fin d'ora l'intenzione di non avvalersi della facoltà di recedere dai contratti di servizio con le imprese ferroviarie regionali (la cui durata è fissata in sei anni rinnovabile per altri sei) decorrenti dal 2010 spostando, di conseguenza, la scadenza ultima degli stessi al 2021. Ciò permetterà di completare il processo di potenziamento infrastrutturale in corso senza le interferenze causate dalle procedure di gare che sarebbero da prevedersi nel 2015 nel caso di recesso dai contratti (cfr. DGR 2 agosto 2013, n. 1453, "Processo di riorganizzazione dei servizi di TPRL alla luce del mutato quadro normativo di riferimento e dei relativi contratti di servizio."); obiettivo non secondario è inoltre favorire l'avvio dei meccanismi di efficientamento del settore (riclassificazione dei servizi sostitutivi, integrazione tariffaria, separazione gestore infrastruttura/impresa ferroviaria, ecc.) che le aziende implementeranno contestualmente al processo di potenziamento della rete e dei servizi, avendolo già parzialmente concordato tra loro e indicato attraverso Piani aziendali redatti su richiesta della Regione.

3. Anche il settore automobilistico risente del processo di cui al punto 1, essendo la finalità ultima della riclassificazione dei servizi sostitutivi/integrativi effettuata ai sensi dell'articolo 34-octies del citato d.l. 18.10.2012 n. 179, quella di riportare questi ultimi, nella misura in cui non possono essere riconvertiti in trasporto ferroviario, nell'alveo della programmazione di bacino (ATO) dei servizi convenzionali. Per questa ragione, anche alla luce dei risultati che il settore ha già mostrato in termini di *performance* (cfr. Cap. 4), la Regione ha inteso prefigurare l'autorizzazione della proroga del contratto di servizio automobilistico con Cotrap, vigente dal 2004 e di durata prevista pari a 9 anni, di quattro anni e mezzo, ai sensi di quanto previsto dal Regolamento Comunitario n. 1370/2007 (cfr. DGR 2 agosto 2013, n. 1453, "Processo di riorganizzazione dei servizi di TPRL alla luce del mutato quadro normativo di riferimento e dei relativi contratti di servizio.").
4. Infine, un elemento sostanziale nella strategia di riprogrammazione dei servizi è rappresentato dal quadro che si va delineando riguardo la riforma degli Enti Locali, il cui ultimo atto ufficiale è il disegno di legge sulle città metropolitane, sulle Province, sulle unioni e fusioni di Comuni del luglio 2013 e di cui si attendono l'esito in Parlamento. In ambito pugliese, la riforma produrrebbe un necessario rivisitazione della legislazione regionale sugli ATO (LR24/2012) rispetto alle competenze in materia di programmazione dei servizi e titolarità dei contratti e della L.R.18/2002. In questo contesto assume una particolare rilevanza la prevista istituzione dal 1° gennaio 2014 della Città metropolitana di Bari, uno degli ambiti di programmazione del TPRL più rilevante a livello regionale, sia per livelli di offerta e domanda di trasporto, sia per la presenza di un programma di esercizio ferroviario particolarmente competitivo che, quando attuata, renderà necessaria una forma di Governance del complessivo sistema del TPRL.

Di seguito vengono evidenziati i principali provvedimenti specifici adottati dalla Regione.

Con **DGR n.1221 del 1/07/13** la Regione Puglia ha riclassificato i servizi automobilistici sostitutivi/integrativi ai sensi dell'art.34 octies del D.L. 18.10.2012 n.179, convertito con modificazioni dalla Legge n.221 del 17/12/123.

L'art. 34 octies, ha disposto infatti, tra l'altro, che entro il termine del 30 giugno 2013 le Regioni organizzino lo svolgimento dei servizi automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale di cui agli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n.422, in bacini territoriali ottimali tali da massimizzarne l'efficienza e l'integrazione con i servizi minimi di trasporto pubblico regionale e locale già individuati da ciascuna regione in attuazione dell'articolo 16 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422. La dimensione dei bacini territoriali ottimali deve essere non inferiore a quella del territorio provinciale e non superiore a quella del territorio regionale.

Il documento di riclassificazione è stato redatto avendo presenti diversi obiettivi. L'obiettivo strategico rispetto a tutte le possibili soluzioni attuative, in coerenza con la disciplina del settore e con gli obiettivi di finanza pubblica, è stato il progressivo raggiungimento dell'integrazione tra "gomma e ferro" entro il termine dell'effettiva entrata in esercizio degli investimenti infrastrutturali in corso.

In coerenza con gli obiettivi di mantenimento di livelli occupazionali fissati dall'art. 16 bis del D.L. 95/2012, la riclassificazione impegna i soggetti gestori del trasporto pubblico regionale locale a predisporre adeguati **piani aziendali** di accompagnamento al processo di riconversione dei servizi sostitutivi/integrativi da

sottoporre all'esame della Regione, che ne sta verificando la fattibilità e gli impegni reciproci che dovranno essere assunti per garantire l'organico sviluppo del settore.

La riclassificazione, tenuto conto della specificità della Regione Puglia, propone l'applicazione dell'art. 34 octies del DL 179/2012 convertito con modificazioni dalla legge n. 221 del 17.12.2012 alla luce della contingente situazione derivante dall'evoluzione dell'assetto infrastrutturale del sistema ferroviario regionale. Sino al completamento dell'infrastrutturazione si impone in via provvisoria il mantenimento, ed in alcuni casi anche il potenziamento, di una adeguata rete di servizi automobilistici sostitutivi (laddove l'esercizio dovrà essere sospeso) ed integrativi (laddove l'esercizio è limitato dalle attuali carenze infrastrutturali, tecnologiche o del materiale rotabile) per tutta la durata dei lavori e delle successive fasi di collaudo e preesercizio che si protrarranno ragionevolmente sino a tutto il 2017. Tale esigenza ha richiesto da un lato la previsione di una fasatura del processo di riconversione che non si attuerà completamente prima del 2018 e, dall'altro, un attento vaglio della rete dei servizi automobilistici integrativi e sostitutivi i quali, per loro natura e in base a quanto previsto dai contratti, quando ne ricorrano le condizioni, si ritiene possano essere riconvertiti in servizi ferroviari. Ciò anche per evitare che l'obbligo introdotto dall'art. 34-octies si traduca in un immediato ed indiscriminato depauperamento delle risorse assegnate ai contratti ferroviari (di cui, come si è detto, fanno parte i servizi integrativi e sostitutivi) con il rischio paradossale che, una volta completati i lavori sulla rete ferroviaria e/o acquistato il nuovo materiale rotabile, sia necessario reperire ulteriori risorse per finanziare il potenziamento dei servizi ferroviari.

In sintesi la riclassificazione si pone, quindi, i seguenti obiettivi:

1. rispettare l'obbligo indicato dalla legge per l'attribuzione agli ATO di competenza dei servizi sostitutivi/integrativi non riconvertibili in servizi ferroviari una volta completato il processo di potenziamento della rete ferroviaria di interesse regionale e in previsione dell'effettuazione di procedure ad evidenza pubblica di affidamento che, tenuto conto dei tempi necessari al collaudo delle linee e alle fasi di preesercizio, non potranno aver luogo prima del 31/12/2017;

2. individuare i servizi sostitutivi/integrativi che dovranno essere progressivamente riconvertiti in servizi ferroviari man mano che le tratte oggetto di potenziamento verranno aperte all'esercizio e quelli da assegnare agli ATO;

3. offrire alle imprese ferroviarie regionali un quadro di riferimento e gli indirizzi per approntare un piano aziendale che, specificando gli interventi propedeutici necessari sotto il profilo infrastrutturale, tecnologico, strumentale ed organizzativo interno, consenta di cogliere gli obiettivi di cui ai punti 1 e 2 senza che ciò abbia ripercussioni negative sulla produzione dei servizi di trasporto, sulla qualità degli stessi e sui livelli occupazionali.

Il processo di riorganizzazione avviato con il primo passo dato dall'**approvazione del piano di riclassificazione dei servizi sostitutivi/integrativi** si completerà con l'**approvazione del presente piano di riprogrammazione e la definizione ed approvazione del Piano triennale dei servizi** e, cioè, dello strumento che individua la rete e l'organizzazione dei servizi, l'integrazione modale e tariffaria, le risorse da destinare all'esercizio e agli investimenti, le modalità di attuazione e revisione dei contratti, i sistemi di monitoraggio, gli indirizzi per la programmazione/pianificazione dei servizi di competenza comunale e provinciale o del livello territoriale previsto, ancor oggi oggetto del dibattito politico.

Già con la determinazione dei Servizi Minimi, approvata con deliberazione della Giunta regionale n. 865 del 23/03/2010 e che, come detto, sarà oggetto di revisione nel corso del corrente anno, la Regione Puglia ha riorganizzato i servizi minimi di TPL realizzando livelli sufficientemente rapportati alla effettiva domanda di trasporto per competenza regionale, provinciale e comunale.

Nel contempo, sul territorio regionale, sono emerse delle nuove esigenze nei collegamenti interprovinciali di adduzione ai nodi aeroportuali, denominati “**PugliAIRBUS**”, già istituiti con DGR n.845 del 19.05.2009 e successivamente classificati minimi dalla determinazione sopra citata.

Tali collegamenti, che mettono in relazione gli aeroporti pugliesi e i capoluoghi di Provincia, inclusa Matera, sono nati dalla necessità di migliorare la mobilità sul territorio, con conseguente ricaduta sia in termini di valorizzazione delle infrastrutture aeroportuali regionali che di potenziamento delle relative offerte trasportistiche ad oggi esistenti.

In particolare è emerso che è assente il collegamento tra la città di Taranto e l'aeroporto di Brindisi, mentre è insufficiente quello tra l'aeroporto di Foggia e l'aeroporto di Bari, ad oggi assicurato esclusivamente da due coppie di corse feriali. A tal fine, nelle more dell'approvazione del nuovo Piano Triennale dei Servizi, con **DGR n.259 e n.2247 del 2012** sono stati introdotti servizi aggiuntivi e sperimentali sulla linea Taranto-Brindisi e incrementati quelli tra Foggia-Bari.

Considerato che la prosecuzione di detti servizi sperimentali è stata richiesta dagli Enti Locali interessati e dagli utenti e tenuto conto dei soddisfacenti risultati rilevati dai primi dati di frequentazione trasmessi dal consorzio gestore, con **DGR n. 977 e 1782 del 2013** si è esteso il servizio ad un ulteriore periodo sperimentale fino al 31 dicembre 2013.

Con **DGR 474/12** è stata incrementata anche l'offerta trasportistica sulla relazione Manfredonia-Barletta-Bari mediante l'arretramento, in via sperimentale, del capolinea di Manfredonia a Monte S. Angelo al fine di garantire un adeguato collegamento per soddisfare la pressante richiesta di mobilità verso il polo ospedaliero della città di Foggia. Con **DGR 1783/13** è stato prolungato tale servizio fino al 31 dicembre 2013.

Con **DGR 406/12**, inoltre la Regione Puglia ha istituito il servizio chiamato “Gargano easy to reach” che collega l'aeroporto di Bari con le principali località turistiche del Gargano, in vista soprattutto dello sviluppo del traffico internazionale e nazionale sull'aeroporto di Bari, anche mediante nuovi collegamenti da parte di Ryanair, Air Berlin, Lufthansa, che generano importanti opportunità nei confronti di mercati tradizionalmente importanti per il turismo del Gargano. La DGR 346/13 ha prolungato tale collegamento fino al 30 ottobre 2013.

7. Misurazione dell'efficiamento e razionalizzazione dei Servizi (Conseguimento degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione)

1. Breve riepilogo delle prescrizioni normative

Gli obiettivi di efficientamento e i criteri di verifica del loro raggiungimento sono stabiliti rispettivamente dal Decreto-Legge 6 luglio 2012, n. 95 (convertito con modificazioni dalla Legge 7 agosto 2012, n. 135, così come sostituito dall'art. 1, comma 301 della legge 24 dicembre 2012, n. 228) e dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 marzo 2013, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n.148 del 26 giugno 2013. La tabella che segue riporta gli elementi dettati dalle norme citate utili a definire gli indicatori da elaborare e i target che la Regione deve proporsi di perseguire ai fini dell'assegnazione delle risorse stanziare sul Fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, a partire dal 2014.

Tabella . Obiettivi di efficientamento e razionalizzazione, criteri di verifica e quote di riparto.

Comma 3, art. 16-bis DL 95/2012	Art. 1 DPCM 11/3/2013	Art. 3 DPCM 11/3/2013
OBIETTIVI DI EFFICIENTAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE	CRITERI DI VERIFICA DEL SODDISFACIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI EFFICIENTAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE	RIPARTO DELLA QUOTA DI RISORSE STANZIATE SUL FONDO SUBORDINATA AL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI (10%)
a) un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico; c) la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;	Incremento annuale del "load factor" calcolato su base regionale nella misura che sarà determinata in sede di revisione triennale del D.P.C.M. Nel primo triennio di applicazione: incremento del 2,5% del numero dei passeggeri trasportati su base regionale, determinato anche attraverso la valutazione del numero dei titoli di viaggio.*	30%

Comma 3, art. 16-bis DL 95/2012	Art. 1 DPCM 11/3/2013	Art. 3 DPCM 11/3/2013
OBIETTIVI DI EFFICIENTAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE	CRITERI DI VERIFICA DEL SODDISFACIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI EFFICIENTAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE	RIPARTO DELLA QUOTA DI RISORSE STANZIATE SUL FONDO SUBORDINATA AL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI (10%)
b) il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;	Incremento, su base annua, rispetto all'anno precedente, del rapporto calcolato su base regionale tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura di almeno lo 0,03 per rapporti di partenza inferiori o uguali allo 0,20 ovvero 0,02 per rapporti di partenza superiori allo 0,20 fino alla concorrenza del rapporto dello 0,35, ovvero attraverso il mantenimento o l'incremento del medesimo rapporto per rapporti superiori. Tali valori saranno rideterminati in sede di revisione triennale del presente DPCM.*	60%
d) la definizione di livelli occupazionali appropriati;	Mantenimento o incremento dei livelli occupazionali di settore, ovvero, se necessario, riduzione degli stessi attuata con il blocco del <i>turn over</i> per le figure professionali non necessarie a garantire l'erogazione del servizio e/o con processi di mobilità del personale verso aziende dello stesso o di altri settori ovvero altre misure equivalenti che potranno essere successivamente definite.	10%
e) la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.”	Trasmissione all'Osservatorio per il trasporto pubblico locale e alle Regioni dei dati richiesti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti anche ai fini delle verifiche di cui ai punti precedenti.	Qualora la Regione non trasmetta all'Osservatorio per il trasporto pubblico locale i dati richiesti dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini delle verifiche di cui all'art. 1, la quota non viene assegnata.

* Gli obiettivi si considerano raggiunti anche mediando il risultato annuale con i risultati del biennio precedente.

Il raggiungimento degli obiettivi non è solo finalizzato all'attribuzione del 10% delle risorse stanziato per la regione a valere sul Fondo, ma anche all'ottenimento di ulteriori eventuali risorse rivenienti dall'accantonamento delle quote non assegnate a quelle regioni che non hanno raggiunto, parzialmente o integralmente, gli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione: l'articolo 4 del DPCM 11/3/2013 stabilisce infatti che le risorse che a seguito delle verifiche del raggiungimento degli obiettivi non possono essere ripartite verranno destinate “*ad investimenti diretti a migliorare la qualità e la sicurezza dei servizi di TPL e ferroviari regionali, ovvero ad ammortizzatori sociali per i lavoratori del settore*” e che il riparto tra le regioni verrà stabilito — con decreto del MIITT di concerto con il MEF previo intesa con la Conferenza Unificata — “*in relazione al grado di raggiungimento degli obiettivi da parte di ciascuna regione, nel medesimo biennio.*”

La capacità di misurazione dell'efficiamento e dei dati di base che concorrono a definire sia gli indicatori del DPCM che il fabbisogno della regione, risulta fondamentale non solo ai fini dell'assegnazione *tout court* della quota del 10% delle risorse stanziare per la regione a valere sul Fondo (garantita esclusivamente al raggiungimento dell'obiettivo e)), ma anche per assicurare l'adeguatezza dell'entità complessiva del trasferimento (a partire dal 2016), posto che il DPCM 11/3/2013 stabilisce che le percentuali di ripartizione tra le regioni dell'intero ammontare del Fondo (stabilite per l'anno 2013 come riporta la Tabella 1 allegata al DPCM) saranno rideterminate con cadenza triennale "sulla base dei dati trasportistici ed economici acquisiti ed elaborati dall'Osservatorio per il TPL".

2. Metodologie di elaborazione degli indicatori principali e sussidiari

In sintesi, gli indicatori che saranno utilizzati per verificare il raggiungimento degli obiettivi nell'anno 2014, 2015 e 2016 saranno:

- **Indicatore 1: NUMERO di PASSEGGERI, per gli obiettivi di cui ai punti a) e c) dell'articolo 16-bis del DL 95/2012.**
- **Indicatore 2: RAPPORTO tra RICAVI da TRAFFICO (R) e somma di RICAVI da TRAFFICO (R) e CORRISPETTIVI di SERVIZIO (C), per l'obiettivo di cui al punto c) dell'articolo 16-bis del DL 95/2012.**
- **Indicatore 3: Definizione di livelli occupazionali appropriati come indicato dall'articolo 16-bis del DL 95/2012.**
-

2.1. OBIETTIVI DI CUI AI PUNTI A) E C) DELL'ART. 16-BIS DEL DL 95/2012

Indicatore 1=NUMERO DI PASSEGGERI TRASPORTATI SU BASE REGIONALE
Nel primo triennio di osservazione gli obiettivi di cui ai punti a) e c) dell'Art. 16-bis del DL 95/2012 saranno soddisfatti se si verifica un:

incremento del 2,5% del numero dei passeggeri trasportati su base regionale
--

Il numero dei passeggeri 2012 è stato determinato a partire dai dati sul venduto (proventi dalla vendita dei titoli di viaggio) forniti dalle aziende di trasporto (Cotrap) per quanto concerne il trasporto automobilistico extraurbano, dai Comuni e dalle aziende di trasporto per il trasporto urbano, dalle imprese ferroviarie regionali e da Trenitalia per i servizi ferroviari, compresi quelli automobilistici sostitutivi/integrativi. La quota di proventi ascrivibile ai servizi aggiuntivi contribuiti dagli Enti Locali è stata scorporata al fine di determinare il numero di passeggeri effettivamente corrispondente allo sforzo contributivo regionale e nazionale.

La procedura di conversione dai dati sul venduto al numero di passeggeri che è stata adottata è la stessa indicata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ambito del Programma Statistico Nazionale per l'Indagine sul Trasporto Pubblico Locale, in particolare per la compilazione del Modello D "Dati relativi alla domanda soddisfatta in servizio extraurbano", che prevede di calcolare il numero di *viaggiatori* come segue:

- nel caso di biglietti di corsa semplice, uguale al numero dei biglietti emessi;
- nel caso di abbonamento a numero di corse (biglietto multicorse), uguale al numero di corse;
- nel caso di abbonamenti settimanali, uguale ad un numero virtuale di 2 viaggi per ciascun giorno di validità;
- nel caso di abbonamenti a vista mensili, uguale ad un numero virtuale di 2 viaggi per ciascun giorno di validità, per un coefficiente di utilizzazione dell'abbonamento, stabilito in 0,85.

Quando applicabile, il numero di viaggi è stato calcolato per ciascuna classe di distanza corrispondente alle fasce chilometriche previste nel sistema tariffario regionale; i passeggeri*km sono dunque stati calcolati sommando i prodotti tra il numero totale dei passeggeri di ciascuna classe di distanza per la percorrenza media della classe stessa, corrispondente al valore medio (o centrale) di ciascuna fascia tariffaria.

2.2. OBIETTIVO DI CUI AL PUNTO C) DELL'ART. 16-BIS DEL DL 95/2012

**Indicatore 2=RICAVI da TRAFFICO (R)RICAVI da TRAFFICO R+
CORRISPETTIVI di SERVIZIO (C)**

Nel 2014 l'obiettivo di cui al punto c) dell'Art. 16-bis del DL 95/2012 sarà soddisfatto se:

se $(R)R+(C) (2012) \leq 0,20 \rightarrow (R)R+(C) (2013) \geq 0,03+ (R)R+(C) (2012)$

se $0,20 < (R)R+(C) (2012) \leq 0,35 \rightarrow (R)R+(C) (2013) \geq 0,02+ (R)R+(C) (2012)$

se $(R)R+(C) (2012) > 0,35 \rightarrow (R)R+(C) (2013) \geq (R)R+(C) (2012)$

L'indicatore al 2012 è stato calcolato come segue:

- **R, ricavi da traffico:** l'indicatore è stato determinato, conformemente a quanto fatto per il calcolo dei passeggeri, a partire dai dati relativi al 2012 sui ricavi dal venduto (proventi dalla vendita dei titoli di viaggio), forniti dalle aziende di trasporto (Cotrap) per quanto concerne il trasporto automobilistico extraurbano, dai Comuni e dalle aziende di trasporto per il trasporto urbano, dalle imprese ferroviarie regionali e da Trenitalia per i servizi ferroviari, compresi quelli automobilistici sostitutivi/integrativi. Anche in questo caso, i proventi ascrivibili alla quota di "servizi aggiuntivi" contribuiti dagli Enti Locali sono stati scorporati. Ai ricavi "da tariffa" sono stati sommati gli importi erogati alle aziende dalla Regione e dai Comuni a compensazione degli oneri per il rilascio di agevolazioni o gratuità di viaggio sui servizi di trasporto pubblico regionale e locale. I valori utilizzati sono al netto dell'IVA.
- **C, corrispettivo:** l'indicatore rappresenta la sommatoria degli importi erogati per l'anno 2012 dalla Regione per l'esercizio dei servizi automobilistici e ferroviari sulla base degli oneri relativi ai servizi minimi definiti dai contratti di servizio vigenti, al netto dei costi per l'infrastruttura, compresa la quota di

pedaggio dovuto per l'accesso e l'uso della rete di RFI (Trenitalia per tutti i servizi e Ferrovie del Gargano per i servizi effettuati in prosecuzione da San Severo verso Foggia/Bari.). I valori utilizzati sono al netto dell'IVA.

3. Quantificazione degli indicatori principali e sussidiari e dei relativi target da raggiungere per il 2014 ai fini del raggiungimento degli obiettivi di efficientamento

3.1. INDICATORE 1 (OBIETTIVI DI CUI AI PUNTI A) E C) DELL'ART. 16-BIS DEL DL 95/2012)

Nel 2012 i passeggeri trasportati (intesi come numero di viaggi complessivamente effettuati) dai diversi vettori di trasporto su base regionale (servizi ferroviari e automobilistici extraurbani e urbani) sono stati circa 100,4 milioni. Per raggiungere l'obiettivo di incremento dei passeggeri del 2,5% nel prossimo triennio, su base regionale il TPRL pugliese dovrà guadagnare circa 2,5 milioni di unità (viaggi=passeggeri).

Tabella . Indicatore 1: Pax trasportati. Anno 2012.

	Indicatore 1	Indicatori sussidiari				
	Passeggeri [Pax]	Incidenza passeggeri su tot. regionale	Percorrenze e da contratto contribute SSMM [Veic*Km]	Passeggeri/percorse [Pax/(veic*km)]	Corrispettivo* [€]	Corrispettivo/passeggeri [€/pax]
Servizi Trenitalia (ferroviari e sostitutivi/integrati)	10.683.721	10,64%	8.222.940	1,30	47.961.388,28	4,49
Servizi ferroviari regionali	13.779.584	13,72%	6.926.881	1,99	66.147.637,30	4,80
Servizi automobilistici Sostitutivi/Integrati dei servizi ferroviari	13.715.914	13,66%	14.336.457	0,96	44.928.486,47	3,28
Servizi automobilistici extraurbani (competenza regionale)	10.152.944	10,11%	20.478.037	0,50	40.245.104,74	3,96
Servizi automobilistici extraurbani (competenza provinciale)	23.269.258	23,17%	29.917.687	0,78	53.106.675,48	2,28
Servizi automobilistici urbani	28.817.108	28,70%	31.959.186	0,90	72.536.780,80	2,52
Totale	100.418.529	100,00%	111.841.188		324.926.073,07	3,24

* Valore al netto del corrispettivo per l'infrastruttura e dell'eventuale pedaggio per circolazione su rete RFI.

Come detto, nel primo triennio di applicazione del DPCM 11/3/2013 l'indicatore scelto per verificare il raggiungimento degli obiettivi di "un'offerta più idonea, più efficiente ed economica" e della "progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda" con "il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata" non tiene conto dell'interazione domanda/offerta (non esprime infatti né il coefficiente di occupazione, né i passeggeri per veicolo*km prodotto) né delle differenze tra modalità e tra operatori (il valore richiesto è univoco e su base regionale), ma solo della domanda dal punto di vista del numero di viaggi effettuati. Al fine di orientare correttamente le strategie del piano di riprogrammazione focalizzando le azioni sugli ambiti che possono effettivamente produrre dei risultati significativi, sono stati calcolati valori distinti dell'indicatore principale per settore e modalità e degli indicatori sussidiari che ne supportano l'interpretazione. Questo anche per non penalizzare operatori e settori che, pur essendo più efficienti di altri, si troverebbero a dover incrementare i passeggeri trasportati delle stesse percentuali di chi, partendo da una situazione meno virtuosa, presentano margini di miglioramento molto più elevati.

3.2. INDICATORE 2 (OBIETTIVO DI CUI AL PUNTO B) DELL'ART. 16-BIS DEL DL 95/2012)

Nel 2012 il rapporto ottenuto su base regionale tra ricavi da traffico e somma tra ricavi da traffico e corrispettivi è pari a 0,24.

Essendo l'indicatore compreso tra il 20 e il 35%, l'obiettivo sarà verificato con un incremento minimo di due punti percentuali di tale valore, che dovrà quindi essere nel 2014 almeno pari a 0,26. Posto che i corrispettivi riconosciuti (a meno dell'adeguamento previsto contrattualmente) non potranno variare nel 2013 rispetto al 2012 (la revisione dei contratti potrà interessare esclusivamente l'organizzazione dei servizi), il fattore su cui l'azione regionale può agire è quello dei ricavi da traffico, che dovrà aumentare di circa 10,3 M€, per arrivare a 114 M€ (anche in questo caso le tariffe verranno adeguate annualmente).

Tabella . Indicatore 2: "Coefficiente di esercizio". Anno 2012.

	Indicatore 2	Indicatori sussidiari					
	Ricavi / (ricavi + corrispettivo)	Ricavi da traffico 2012 [€]	Incidenza dei ricavi sul ricavo regionale	Corrispettivo [€]	Incidenza del corrispettivo sul corrispettivo regionale	Ricavi/Percorrenze [€/ (veic*km)]	Corrispettivo/Percorrenze [€/ (veic*km)]
Servizi Trenitalia (ferroviarie e sostitutivi/integrativi)	0,29	19.305.660	18,63%	47.961.388	14,76%	2,35	5,83
Servizi ferroviari regionali	0,19	15.872.304	15,31%	66.147.637	20,36%	2,29	9,55
Servizi automobilistici Sostitutivi/Integrativi dei servizi ferroviari	0,21	11.950.527	11,53%	44.928.486	13,83%	0,83	3,13

	Indicatore 2	Indicatori sussidiari					
	Ricavi / (ricavi + corrispettivo)	Ricavi da traffico 2012 [€]	Incidenza dei ricavi sul ricavo regionale	Corrispettivo [€]	Incidenza del corrispettivo sul corrispettivo regionale	Ricavi/Percorrenze [€/ (veic*km)]	Corrispettivo/Percorrenze [€/ (veic*km)]
Servizi automobilistici extraurbani (competenza regionale)	0,26	14.054.321	13,56%	40.245.105	12,39%	0,69	1,97
Servizi automobilistici extraurbani (competenza provinciale)	0,32	24.832.201	23,96%	53.106.675	16,34%	0,83	1,78
Servizi automobilistici urbani	0,20	17.638.033	17,02%	72.536.781	22,32%	0,55	2,27
Totale	0,24	103.653.045		324.926.073	100,00%	0,93	2,91

Come per l'indicatore 1, l'indicatore 2 è stato affiancato da indicatori sussidiari che ne arricchiscono il significato. Non avendo potuto utilizzare un indicatore che tenesse conto dei costi operativi dell'esercizio, l'unica variabile su cui il Piano di riprogrammazione può incidere per incrementare il valore dell'indicatore è quella dei ricavi (posto che i corrispettivi riconosciuti alle aziende non possono subire variazioni), a sua volta condizionata dal numero di titoli di viaggio venduti e dalle tariffe applicate.

Dall'analisi dell'indicatore 2 emerge la relativamente buona condizione in cui versa il settore automobilistico extraurbano. Il risultato ottenuto sostanzia l'ipotesi di proroga dei contratti di servizio vigenti (già prefigurata dalla Regione con DGR 1453 del 2/8/2013), che permetterebbe sia di mantenere il contributo positivo che il settore garantisce in termini di rapporto ricavi/(ricavi+costi) al sistema complessivo, sia di dare modo al processo di riclassificazione dei servizi sostitutivi/integrativi dei servizi ferroviari di compiersi in vista della gara per l'affidamento dei contratti per il TPRL su gomma in cui questi dovranno confluire. Il settore dell'urbano raggiunge invece risultati molto inferiori sia rispetto al dato del comparto automobilistico sia rispetto alla media complessiva regionale; particolarmente preoccupante appare il dato sui ricavi per veicolo*km prodotto (indicatore ricavi/percorrenze), che suggerisce un'inefficienza strutturale attribuibile alla concorrenza di diversi fattori: una scarsa attrattività del servizio, un livello di offerta in eccesso rispetto alla domanda, un alto livello di evasione. Data la grande variabilità delle situazioni a livello regionale (in 51 comuni si esercitano servizi di trasporto pubblico urbano con corrispettivi unitari che variano da 0,76 a 2 €/veic*km) e la non diretta competenza della Regione sulla programmazione dei servizi, il Piano dovrà operare, anche attraverso la rideterminazione dei servizi minimi (prevista entro il primo trimestre del 2014) e dei corrispettivi riconosciuti, con atti di indirizzo e azioni volte all'integrazione dell'urbano nel sistema della mobilità regionale.

Relativamente al comparto ferroviario, Trenitalia presenta un valore dell'indicatore 2 che supera sia la media del sistema complessivo dei trasporti, sia il target da raggiungere entro il 2014, a riprova dell'effetto positivo degli interventi di razionalizzazione dell'offerta avviati nel 2011 (cfr. §.Il percorso di razionalizzazione avviato dal 2010) che hanno già eliminato le più rilevanti diseconomie in territorio regionale. I servizi ferroviari

eserciti dalle imprese regionali presentano invece, mediamente, risultati non pienamente soddisfacenti. Per incidere efficacemente sull'indicatore 2 il Piano deve dunque concentrarsi prioritariamente sulla riprogrammazione dei servizi ferroviari regionali, attualmente mediamente al di sotto della media regionale, anche se questo dato è frutto di situazioni all'interno del comparto molto eterogenee. Il programma di potenziamento infrastrutturale in corso, realizzato soprattutto grazie ai finanziamenti PO FESR, fornisce i presupposti per un sostanziale miglioramento dell'offerta che permetterà di perseguire l'obiettivo della razionalizzazione dei servizi grazie alla riallocazione delle percorrenze verso tratte con migliori prestazioni. Il piano di progressiva ristrutturazione che le imprese ferroviarie stanno intraprendendo inciderà in particolare sulle performance dei due operatori che attualmente presentano i risultati peggiori, Ferrovie del Gargano, che però incide limitatamente a livello regionale e Ferrovie del Sud Est, che invece con il suo settore ferroviario ricopre un ruolo significativo, sviluppando poco meno del 50% delle percorrenze ferroviarie regionali (esclusa Trenitalia) e circa il 3% dell'intera produzione di servizi di trasporto pubblico regionale e locale su gomma e su ferro effettuati in ambito extraurbano e urbano.

3.3. INDICATORE 3 - OBIETTIVI DI CUI AL PUNTO D) DELL'ART. 16-BIS DEL DL 95/2012 – DEFINIZIONE DEI LIVELLI OCCUPAZIONALI

Per l'analisi della Forza Lavoro impegnata nel settore del TPRL si rimanda al precedente paragrafo 2.2.3. Nell'ambito della validità del presente piano si provvederà a monitorare l'andamento dei livelli occupazionali anche in relazione alle modifiche che si andranno ad introdurre nei programmi di esercizio delle diverse modalità di trasporto a seguito delle misure di efficientamento proposte.

8. Piano di riprogrammazione

Nelle pagine seguenti, per ciascun settore, sono elencate le possibili azioni da attuare ai fini del raggiungimento degli obiettivi di efficientamento nel primo triennio di monitoraggio (2014-2016). Il Piano di riprogrammazione guarda infatti ad un orizzonte triennale, con alcune azioni che andranno attuate nell'immediato, possibilmente anche prima della fine del 2013, mentre altre saranno intraprese nell'arco del triennio.

Va sottolineato che le azioni proposte dal Piano di riprogrammazione qui elencate potranno incidere solo marginalmente sui risultati dell'esercizio 2013, al cui consuntivo mancano ormai solo due mensilità.

L'impatto "numerico" che ciascuna azione potrà avere sugli indicatori di efficientamento stabiliti dal Ministero (numero di passeggeri e rapporto tra ricavi e somma di ricavi e corrispettivi) è di difficile valutazione, in quanto gli effetti che il processo prefigurato può produrre in termini di incremento della domanda soddisfatta (nuovi utenti del trasporto pubblico regionale locale) sono influenzati da diversi fattori di natura socio-economica, oltre che trasportistica, che, intersecandosi, ne permettono solo una stima ex-ante "di massima". Esempio per tutti, l'**integrazione tariffaria** avrà un impatto difficilmente misurabile ex-ante; tuttavia, questa è un'azione di primaria importanza che ricorre come prima dell'elenco in ciascun settore; nella prospettiva di medio-lungo periodo di realizzare un'integrazione che coinvolga tutte le modalità di trasporto, dal livello regionale a quello comunale, il Piano di riprogrammazione ha individuato alcune possibili misure di anticipazione del modello a regime la cui attuazione può essere garantita nell'immediato, o perché gestibili dal singolo operatore al suo interno, o perché limitate ad ambiti di sperimentazione che richiedono solo semplici accordi commerciali tra le aziende coinvolte per divenire operative e poter essere proposte agli utenti.

Per ogni settore sono state indicate le "innovazioni" — organizzative e tecnologiche — che concorrono all'attuazione delle azioni proposte.

1.1. (GEN) SISTEMA COMPLESSIVO

GEN.1 Regolare adeguamento annuale delle tariffe.

GEN.2 Contrasto al fenomeno dell'evasione del pagamento del biglietto.

GEN.3 Coordinamento degli orari a partire dall'integrazione ferro-ferro e ferro-gomma in armonia con il Piano di Riclassificazione.

Ambiti prioritari di applicazione:

- Città Metropolitana di Bari,
- altri capoluoghi di provincia.

GEN.4 Promozione della figura del Mobility Manager di ATO e di "distretto".

Ambiti prioritari di applicazione:

- ATO costituiti tramite LR 24/2012 e Città Metropolitana di Bari
- Zone Industriali di Foggia Incoronata, Bari-Modugno, Taranto, Brindisi, Lecce (Z.I. di Melfi e Termoli, gestite dal Mobility Manager dell'ATO da cui partono i lavoratori).

GEN.5 Promuovere l'avvio dello scorporo tra gestione dell'infrastruttura e gestione dei servizi a partire dalla contabilizzazione degli importi attribuibili all'accesso e uso dell'infrastruttura.

Innovazioni

- *Redazione di una carta dei servizi unica.*
- *Coordinamento dei programmi di esercizio. (GEN.3)*
- *Monitoraggio della frequentazione per corsa/linea.*
- *Infomobilità (per esempio percorsi e orari su Google Transit).*
- *Verifica e controllo del rispetto dei programmi di esercizio contrattualizzati e del regolare svolgimento dei servizi.*
- *Procedure cicliche per la stima della domanda potenziale da servire. (GEN.4)*

1.2. (FF) SERVIZI FERROVIARI

Tra i punti di debolezza del sistema ferroviario regionale, quello sul quale il Piano può incidere più efficacemente è rappresentato dall'inadeguatezza dei coefficienti di riempimento che si registrano nella penisola salentina, nelle aree interne e nella penisola garganica. La visione proposta dall'art. 16-bis del DL 95/2012 è infatti proprio mirata a risolvere queste diseconomicità attraverso la sostituzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda con modalità più idonee, con corrispondente incremento dei servizi a domanda elevata.

FF.1 Integrazione tariffaria

- a livello di singolo operatore ferroviario, mediante l'istituzione di abbonamenti che prevedono l'uso, ove disponibili, di servizi ferroviari, in alternativa sull'intero percorso o in prosecuzione su tratte parziali, a quelli automobilistici sostitutivi/integrativi (in accompagnamento alla realizzazione degli interventi del PO FESR 2007-2013 e al Piano di riclassificazione dei servizi sostitutivi/integrativi). [= Sl.1];*
- tra imprese ferroviarie, circoscritta ad aree o relazioni definite (es. per l'aeroporto di Bari);*
- tra imprese ferroviarie e aziende di trasporto urbano.[=AU.1]*

FF.2 Trasferimento di percorrenze ferroviarie da tratte a scarsa e scarsissima frequentazione verso relazioni a domanda forte su linee/in orari che presentano capacità residua sufficiente e sostituzione dei servizi ferroviari eliminati con corse/linee automobilistiche che, nelle more della gara per l'affidamento dei servizi automobilistici e/o del potenziamento della rete ferroviaria, assumono carattere di servizio sostitutivo "temporaneo".

FF.3 Nel caso di interventi di potenziamento dell'infrastruttura che hanno ripercussioni significative sull'esercizio e la cui realizzazione abbia una durata di almeno un anno, trasferimento delle percorrenze ferroviarie su linee/in orari che presentano capacità residua sufficiente e sostituzione dei servizi ferroviari eliminati con corse/linee automobilistiche che assumono carattere di servizio sostitutivo "temporaneo".

Ambiti prioritari di applicazione:

- *Bari-Barletta (in concomitanza con l'interramento di Andria);*
- *Rutigliano-Bari (in concomitanza all'interramento Triggiano-Capurso);*
- *Palo-Bari (in concomitanza all'interramento in agro di Modugno).*

Innovazioni

- ➔ Sistemi di bigliettazione e tariffazione integrati per impresa ferroviaria.
- ➔ Monitoraggio dei dati di frequentazione per corsa/linea ferroviaria.

1.3. (SI) SERVIZI AUTOMOBILISTICI SOSTITUTIVI/INTEGRATIVI DEI SERVIZI FERROVIARI

Le azioni di seguito presentate si considerano da attuare nelle more dell'attuazione del piano di Riclassificazione dei servizi sostitutivi/integrativi.

SI.1 Integrazione tariffaria a livello di singolo operatore ferroviario, mediante l'istituzione di abbonamenti che prevedono l'uso, ove disponibili, di servizi ferroviari, in alternativa sull'intero percorso o in prosecuzione su tratte parziali, a quelli automobilistici sostitutivi/integrativi. [= FF.1.a]

SI.2 Progressiva rimodulazione e successiva eliminazione dei servizi sostitutivi a favore di servizi ferroviari e/o servizi automobilistici convenzionali (Piano di riclassificazione regionale).

Ambiti prioritari di applicazione:

- *linea Peschici Calenella-San Severo a partire dal 2014;*
- *linea Maglie-Lecce a partire dal 2014;*
- *linea Barletta-Andria-Bari a partire dal 2015.*

SI.3 Coordinamento degli orari e accordo commerciale (per la circolazione con un unico titolo di viaggio) sulle direttrici servite da servizi automobilistici convenzionali e integrativi/sostitutivi, sulle tratte su cui esiste una totale sovrapposizione dei percorsi delle due tipologie di servizi.

Innovazioni

- ➔ *Istituzione di titoli di viaggio con supplemento rispetto alla tariffa regionale per l'utilizzazione indifferenziata di servizi convenzionali e sostitutivi sulla medesima relazione.*
- ➔ *Monitoraggio della frequentazione.*

1.4. (AE) SETTORE AUTOMOBILISTICO EXTRAURBANO

Tutte le azioni sotto-elencate sono vincolate alla verifica di compatibilità rispetto al regime di proroga del Contratto e subordinate all'accettazione da parte del Cotrap.

AE.1 Integrazione tariffaria nell'ambito del Consorzio COTRAP.

AE.2 Trasferimento di percorrenze da tratte a scarsa e scarsissima frequentazione verso relazioni a domanda forte, compatibilmente con le ripercussioni sul piano organizzativo aziendale e nel rispetto delle norme contrattuali.

AE.3 Riconversione di servizi a bassa frequentazione in "servizi a chiamata", con tipologia ed estensione variabile (a percorso flessibile, a orario ecc.) a seconda delle caratteristiche specifiche della domanda dell'ambito servito.

Innovazioni

- *Monitoraggio della frequentazione.*
- *Sistema di gestione e informazione dei servizi "non convenzionali" a chiamata. (AE.3)*
- *Sistemi informativi, incluse paline intelligenti.*
- *Arredo funzionale e infrastrutturazione leggera (sistemi di preferenziazione e fermate).*

1.5. (AU) SETTORE AUTOMOBILISTICO URBANO

Le azioni per il settore urbano mirano all'incremento dei passeggeri attraverso l'integrazione dei servizi con l'ambito extraurbano e attraverso l'adeguamento – qualitativo e quantitativo - dell'offerta alla domanda espressa. Le azioni intervengono su una situazione complessivamente critica riguardo agli affidamenti dei servizi urbani (vertenze aperte tra Enti Locali, Regione e Aziende, sperequazioni tra corrispettivi riconosciuti, mancanza di chiarezza riguardo all'ente competente in merito alla programmazione dei servizi a seguito della definizione degli ATO), rispetto alla quale va colta l'opportunità di riorganizzazione del comparto che la scadenza dei contratti vigenti permette di affrontare.

Tutte le azioni di seguito elencate dovranno costituirsi come obbligo se i risultati di traffico sulle linee/reti a scarsissima frequentazione non miglioreranno dopo il secondo anno di osservazione (2014).

AU.1 Integrazione tariffaria tra imprese ferroviarie e aziende di trasporto urbano. [FF.1.c]

AU.2 Progressivo adattamento dei livelli di offerta alla domanda espressa (rideterminazione dei servizi minimi).

Lelinee d'intervento riguarderanno prioritariamente *il riallineamento delle dotazioni/corrispettivi per i Servizi Minimi riconosciuti ai Comuni, in ottemperanza alle previsioni formulate dalla norma nazionale e secondo criteri di premialità da applicare in base alle politiche di efficientamento attuate dai Comuni.*

AU.3 Integrazione tra servizi urbani ed extraurbani su direttrici prive di continuità insediativa eliminando le sovrapposizioni.

AU.4 Riconversione di servizi a bassa frequentazione in “servizi a chiamata”, con tipologia ed estensione variabile (a percorso flessibile, a orario ecc.) a seconda delle caratteristiche specifiche della domanda dell’ambito servito.

Innovazioni

- *Sistema di gestione e informazione dei servizi “non convenzionali” a chiamata.*
- *Sistemi informativi, incluse paline intelligenti.*
- *Arredo funzionale e infrastrutturazione leggera (sistemi di priorità al TPL e fermate).*

9.