



Regione Puglia

Assessorato alle Infrastrutture e Mobilità

Piano triennale dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale 2015-2017

Legge Regionale n. 18/2002, art. 8



Indice

1	Introduzione	5
2	Il contesto normativo nazionale e regionale di riferimento.....	7
3	Il contesto territoriale e socioeconomico di riferimento	18
3.1	Struttura territoriale.....	18
3.2	Assetto Demografico.....	21
3.3	Assetto Socio-Economico	28
3.4	Il settore turistico	41
3.5	Le Infrastrutture sociali.....	46
3.6	Le Aree Interne	47
3.6.1	<i>Le aree interne in Puglia</i>	<i>49</i>
3.7	Conclusioni generali e dinamica della situazione attuale	77
4	La modalità ferroviaria	82
4.1	Caratteristiche generali della rete ferroviaria.....	82
4.2	L'offerta di servizi di trasporto ferroviario regionale	86
4.2.1	<i>Trenitalia.....</i>	<i>88</i>
4.2.2	<i>Ferrovie del Gargano</i>	<i>89</i>
4.2.3	<i>Ferrotramviaria</i>	<i>90</i>
4.2.4	<i>Ferrovie Appulo Lucane</i>	<i>91</i>
4.2.5	<i>Ferrovie del Sud Est.....</i>	<i>92</i>
5	La modalità automobilistica.....	95
5.1	Trasporto pubblico locale automobilistico – servizi extraurbani.....	95
5.1.1	<i>Rete regionale (contratto di servizio Regione Puglia - CO.TR.A.P.).....</i>	<i>97</i>



5.1.2	<i>Rete provinciale di Foggia (contratto di servizio Provincia di Foggia - CO.TR.A.P.)</i>	98
5.1.3	<i>Rete provinciale di Bari (contratto di servizio Provincia di Bari - CO.TR.A.P.)</i> 99	
5.1.4	<i>Rete provinciale di Brindisi (contratto di servizio Provincia di Bari - CO.TR.A.P.)</i>	100
5.1.5	<i>Rete provinciale di Taranto (contratto di servizio Provincia di Taranto - CO.TR.A.P.)</i>	101
5.1.6	<i>Rete provinciale di Lecce (contratto di servizio Provincia di Lecce - CO.TR.A.P.)</i>	102
5.2	Trasporto pubblico locale automobilistico – servizi urbani.....	103
5.2.1	<i>Valori complessivi del comparto dei servizi di TPL automobilistico Urbano</i> 103	
6	La modalità marittima e la modalità elicotteristica	107
6.1	I servizi marittimi.....	107
6.2	I servizi elicotteristici	107
6.2.1	<i>Il parco elicotteri</i>	109
6.2.2	<i>Passeggeri trasportati</i>	109
7	Spesa regionale per l'esercizio dei servizi di TPRL	110
7.1	Le risorse trasferite e la spesa regionale.....	110
7.2	Sistema tariffario	112
8	Il quadro degli investimenti sulle infrastrutture e il materiale rotabile attinenti il TPRL	114
8.1	Gli investimenti in infrastrutture e materiale rotabile ferroviario.....	114
8.1.1	<i>Interventi per l'adeguamento dei sistemi di sicurezza di terra e di bordo</i> 114	
8.1.2	<i>Interventi infrastrutturali sulla rete regionale</i>	116
8.1.3	<i>Interventi di rinnovo e potenziamento del materiale rotabile della flotta regionale</i>	119
8.1.4	<i>Nodi di interscambio e integrazione con le altre modalità di trasporto</i> 120	



8.1.5	<i>Propedeuticità infrastrutturali e allocazione delle risorse nella riconversione dei servizi sostitutivi/integrativi in percorrenze ferroviarie</i>	121
8.2	Investimenti in materiale rotabile automobilistico	122
9	Misurazione dell'efficiamento e razionalizzazione dei servizi	125
9.1	Metodologie di elaborazione degli indicatori principali e sussidiari	127
9.1.1	<i>Obiettivi di cui ai punti a) e c) dell'Art. 16-bis del DL 95/2012</i>	127
9.1.2	<i>Obiettivo di cui al punto c) dell'Art. 16-bis del DL 95/2012</i>	128
9.2	Quantificazione degli indicatori principali e sussidiari e dei relativi target da raggiungere per il 2014 ai fini del raggiungimento degli obiettivi di efficientamento	129
9.2.1	<i>Indicatore 1 (Obiettivi di cui ai punti a) e c) dell'Art. 16-bis del DL 95/2012)</i>	129
9.2.2	<i>Indicatore 2 (Obiettivo di cui al punto b) dell'Art. 16-bis del DL 95/2012)</i>	129
9.2.3	<i>Indicatore 3 - Obiettivi di cui al punto d) dell'Art. 16-bis del DL 95/2012 - Definizione dei livelli occupazionali</i>	129
10	Il processo di riorganizzazione del TPRL	132
10.1	Procedura per la costruzione delle reti di ATO e il processo di devoluzione delle competenze	140
10.1.1	<i>Le competenze di ATO sulle reti provinciali e comunali: le componenti [P] e [C]</i>	143
10.1.2	<i>Le competenze di ATO sui servizi riclassificati: la componente [PdR]</i>	144
10.1.3	<i>Le competenze di ATO sulle sotto reti regionali automobilistiche: la componente [REG]</i>	145-146
10.1.4	<i>Le reti di ATO: scenario di piano</i>	147
11	Indirizzi operativi per le azioni di efficientamento	148
11.1	Azioni specifiche in materia di Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS)	160
11.1.1	<i>Quadro normativo</i>	160
11.1.2	<i>Risultati attesi e azioni prioritarie</i>	161



1 Introduzione

La Regione Puglia attua le politiche-azioni in tema di mobilità e trasporti mediante strumenti di pianificazione/programmazione tra loro integrati tra cui, in particolare:

- il Piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti che per legge ha durata quinquennale, con estensione quindi, nel caso specifico 2015-2019 (da ora in poi PA 2015-2019), individua infrastrutture e politiche correlate finalizzate ad attuare gli obiettivi e le strategie definite nel PRT approvato dal Consiglio Regionale il 23.06.2008 con L.R. n.16 e ritenute prioritarie per il periodo di riferimento;
- il Piano Triennale dei Servizi (da ora in poi PTS), inteso come Piano attuativo del PRT, che attua gli obiettivi e le strategie di intervento relative ai servizi di trasporto pubblico regionale locale individuate dal PRT e ritenute prioritarie.

La redazione del PA 2015-2019 e del PTS 2015-2017 riveste carattere di urgenza, sia perché tali piani rappresentano strumenti fondamentali per le politiche regionali in materia di mobilità, sia perché costituiscono condizionalità ex ante per l'accesso ai fondi strutturali del nuovo ciclo di programmazione 2014-2020, sempre in materia di infrastruttura per la mobilità, e per l'accesso . senza penalizzazioni - al fondo nazionale sul trasporto pubblico locale.

Per quanto detto sopra e al fine di rendere maggiormente efficace l'azione del PA 2015-2019, tenuto conto del ruolo strategico svolto indirettamente in tal senso dal Trasporto Pubblico Regionale Locale, si è ritenuto di procedere alla redazione congiunta dell'aggiornamento del PA 2015-2019 e del PTS 2015-2017. Quest'ultimo, con la sua revisione a cadenza triennale, accompagnerà la progressiva attuazione dello scenario del PRT proponendo gli eventuali, fisiologici aggiustamenti in itinere all'offerta di servizi di trasporto e definisce l'alveo all'interno del quale si svolgeranno i futuri affidamenti dei servizi di trasporto pubblico automobilistico e ferroviario nel territorio regionale.

Circoscrivendo l'attenzione al comparto del TPRL, il PTS 2015-2017 è chiamato a cimentarsi con un contesto di riferimento che, nonostante le proroghe dei contratti dei servizi automobilistici al 2018 e i rinnovi di quelli ferroviari al 2021, come descritto nel successivo capitolo 2, presenta rilevanti novità le quali richiedono azioni immediate ed incisive, tra cui:

- la riforma amministrativo-istituzionale degli enti territoriali e di organizzazione dello svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, quest'ultima trasposta su base regionale con la LR del 20 agosto 2012, n. 24 ~~Pa~~ rafforzamento delle pubbliche funzioni



nell'organizzazione e nel governo dei Servizi pubblici locali+ che ha definito gli Ambiti Territoriali Ottimali per la programmazione e gestione del TPRL;

- il riordino dei servizi automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale sancito dal D.L. 18 ottobre 2012, n. 179 come convertito con modificazioni in legge con L. 17 dicembre 2012, n. 221 all'art. 34 octies che disciplina l'affidamento e la gestione dei servizi automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale
- la definizione dei criteri e delle modalità con cui ripartire il Fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario (D.P.C.M. 11 marzo 2013).

Questo quadro, ancora in forte evoluzione, impegna la Regione Puglia in uno sforzo straordinario finalizzato a mettere a punto, tramite il PTS, un percorso tecnico (vedi capitolo 10) che garantisca efficientamento investendo tutti i livelli di programmazione ed erogazione dei servizi di TPRL e che guidi la progressiva definizione della rete multimodale dei servizi in perfetta coerenza con l'impostazione che negli ultimi anni ha caratterizzato la selezione e la realizzazione degli interventi infrastrutturali.



2 Il contesto normativo nazionale e regionale di riferimento

Con il Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422 ⁶ Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59⁺, in attuazione degli articoli 1 e 3 e dei commi 3 e 4, lettere a) e b), dell'articolo 4 della legge 15 marzo 1997, n. 59, sono stati individuati funzioni e compiti conferiti alle regioni ed agli enti locali in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale con qualsiasi modalità effettuata in qualsiasi forma affidate e sono statifissati i criteri di organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale.

Per servizi pubblici di trasporto regionale e locale si intendono i servizi di trasporto di persone e merci, non rientranti tra quelli di interesse nazionale tassativamente individuati dall'articolo 3 del D.Lgs. 422/97, comprendenti l'insieme dei sistemi di mobilità terrestri, marittimi, lagunari, lacuali, fluviali e aerei che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad accesso generalizzato, nell'ambito di un territorio di dimensione normalmente regionale o infraregionale.

L'art. 14 del D.Lgs. 422/97 al comma 3 prevede che per la regolamentazione dei servizi di trasporto pubblico locale, con riferimento ai servizi minimi, di cui all'articolo 16 ¹, le regioni, sentite le organizzazioni

¹ Art. 16 D.Lgs. 422/97

1. I servizi minimi, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini e i cui costi sono a carico del bilancio delle regioni, sono definiti tenendo conto:

- a) dell'integrazione tra le reti di trasporto;
- b) del pendolarismo scolastico e lavorativo;
- c) della fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali;
- d) delle esigenze di riduzione della congestione e dell'inquinamento.

2. Nella determinazione del livello dei servizi minimi, le regioni definiscono, d'intesa con gli enti locali, secondo le modalità stabilite dalla legge regionale, e adottando criteri di omogeneità fra regioni, quantità e standard di qualità dei servizi di trasporto pubblico locale, in modo da soddisfare le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini, in conformità al regolamento 1191/69/CEE, modificato dal regolamento 1893/91/CEE, e in osservanza dei seguenti criteri:

- a) ricorso alle modalità e tecniche di trasporto più idonee a soddisfare le esigenze di trasporto considerate, con particolare attenzione a quelle delle persone con ridotta capacità motoria;
- b) scelta, tra più soluzioni atte a garantire, in condizioni analoghe, sufficienti servizi di trasporto, di quella che comporta i minori costi per la collettività, anche mediante modalità differenziate di trasporto o integrazione dei servizi intermodalità; dovrà, in particolare, essere considerato nella determinazione dei costi del trasporto su gomma l'incidenza degli elementi esterni, quali la congestione del traffico e l'inquinamento.

3. Le province, i comuni e le comunità montane, nel caso di esercizio associato di servizi comunali del trasporto locale di cui all'articolo 11, comma 1, della legge 31 gennaio 1994, n. 97, possono istituire, d'intesa con la regione ai fini della compatibilità di rete, servizi di trasporto aggiuntivi a quelli definiti dalla regione stessa ai sensi dei commi 1 e 2, sulla base degli elementi del contratto di servizio di cui all'articolo 19, con oneri a carico dei bilanci degli enti stessi.



sindacali confederali e le associazioni dei consumatori, approvano programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico locale, che individuano:

- a) la rete e l'organizzazione dei servizi;
- b) l'integrazione modale e tariffaria;
- c) le risorse da destinare all'esercizio e agli investimenti;
- d) le modalità di determinazione delle tariffe;
- e) le modalità di attuazione e revisione dei contratti di servizio pubblico;
- f) il sistema di monitoraggio dei servizi;
- g) i criteri per la riduzione della congestione e dell'inquinamento ambientale.

La Legge Regionale 31 ottobre 2002, n. 18 ~~Testo~~ unico delle disciplina del trasporto pubblico locale+ e la Legge Regionale 23 giugno 2008, n. 16 ~~Principi~~, indirizzi e linee di intervento in materia di Piano Regionale dei Trasporto+costituiscono i riferimenti legislativi su base regionale per la redazione del Piano Triennale dei Servizi.

Il Piano Triennale dei Servizi, secondo le previsioni del Titolo III art. 8 della LR 18/2002, è redatto ai sensi dell'articolo 14, comma 3, del D.Lgs. n. 422/1997 e nell'ambito degli obiettivi del Piano Regionale dei Trasporti, esso definisce:

- l'insieme dei servizi istituiti, con indicazione dei servizi minimi e degli eventuali servizi aggiuntivi istituiti dagli enti locali;
- l'organizzazione dei servizi con individuazione delle reti e dei bacini e degli enti locali rispettivamente competenti;
- i servizi speciali;
- le risorse destinate all'esercizio dei servizi minimi e la loro attribuzione agli enti rispettivamente competenti;
- le risorse destinate agli investimenti;
- le integrazioni modali e tariffarie.

La successiva Legge Regionale 16/2008 ha individuato le fasi di definizione del PTS riconoscendo al sistema ferroviario il ruolo di struttura portante della rete di trasporto pubblico regionale e disponendo che rispetto a esso siano ridisegnati e ricalibrati i servizi svolti da tutte le altre modalità di trasporto potenzialmente integrabili con esso. In particolare la LR 16/2008 ha previsto le seguenti fasi procedurali e le rispettive competenze nel processo di definizione del PTS, assumendo il sistema ferroviario come struttura portante della rete multimodale del trasporto pubblico locale regionale:

- a) la Regione programma i servizi ferroviari regionali e locali e, subordinatamente a questi, i servizi automobilistici, marittimi, aerei ed elicotteristici di interesse regionale e sottopone l'esito di tale programmazione alle province;
- b) le province programmano nel PBTPLP i servizi minimi di propria competenza sulla base degli indirizzi forniti dal PRT, assumendo come vincolo la programmazione sovraordinata dei servizi



- di competenza regionale rispetto alla quale possono proporre alla Regione eventuali rimodulazioni prioritariamente ai servizi che interessano l'ambito territoriale di rispettiva competenza;
- c) la Regione verifica, adegua e approva, secondo le modalità di cui all'articolo 8 della l.r. 18/2002, la programmazione complessiva dei servizi minimi di competenza regionale e provinciale e alloca le risorse destinate dal fondo regionale trasporti all'esercizio dei servizi di TPRL, ripartendo tra le province le quote destinate all'esercizio dei servizi minimi automobilistici, tranviari, filoviari e lacuali.

Con riferimento alla programmazione dei servizi minimi ferroviari:

- a) il PTS si pone come piano di progressiva attuazione per fasi del modello di esercizio ferroviario regionale proposto dal PRT, garantendo continuità ed efficienza nell'allocazione delle risorse;
- b) il PTS deve formulare la proposta di programma di esercizio dei servizi ferroviari del trasporto pubblico locale regionale corrispondenti alla gerarchizzazione definita dal Piano Regionale dei Trasporti;
- c) il programma di esercizio deve tenere conto dell'assetto infrastrutturale e del materiale rotabile attuale e dei rispettivi potenziamenti programmati e attuati nel triennio di validità del PTS.

Con riferimento alla programmazione dei servizi minimi su gomma, obiettivo primario del PTS è la progressiva eliminazione di servizi sostitutivi su gomma parallelamente al potenziamento dei servizi ferroviari e, ove necessario, alla loro sostituzione con servizi automobilistici extraurbani convenzionali con funzione di adduzione-integrazione. Pertanto il PTS deve ridefinire gli itinerari dei servizi automobilistici extraurbani in funzione del programma di esercizio dei servizi ferroviari programmati dalla Regione al fine di:

- eliminare le sovrapposizioni funzionali tra modalità automobilistica e ferroviaria, mantenendo corridoi plurimodali solo nelle situazioni in cui i livelli e/o la struttura della domanda (distribuzione oraria, localizzazione insediativa, ecc.) richiedano le caratteristiche di flessibilità del servizio su gomma o rafforzamenti dell'offerta di TPRL in particolari fasce orarie (servizi integrativi);
- integrare le reti definendo itinerari automobilistici che consentano da un lato l'adduzione ai servizi ferroviari, dall'altro la copertura di territori non serviti dal ferro al fine dell'equilibrio dell'offerta complessiva di TPRL;
- gerarchizzare i servizi automobilistici extraurbani in reti funzionalmente omogenee rispondenti alle caratteristiche della domanda e del territorio da servire ai fini di un'efficiente organizzazione dell'offerta di TPRL extraurbano su gomma e dell'integrazione funzionale con la rete ferroviaria e definire un modello di esercizio teorico integrato che preveda specifiche caratteristiche di servizio per ciascuna sottorete.

Il PTS opera in un contesto normativo (nazionale e regionale) che sotto il profilo degli assetti delle competenze in capo agli enti in materia di servizi pubblici a rete di rilevanza economica è in fase di significativa evoluzione e pertanto il PTS si fa carico di integrare nelle proprie previsioni anche i mutamenti introdotti dalla disciplina nazionale di riforma amministrativo-istituzionale degli enti territoriali e di organizzazione dello



svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, quest'ultima trasposta su base regionale con la LR del 20 agosto 2012, n. 24 **Rafforzamento delle pubbliche funzioni nell'organizzazione e nel governo dei Servizi pubblici locali**.

La Legge Regionale 24/2012 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 e segnatamente dei servizi di raccolta e smaltimento dei rifiuti e i servizi di trasporto pubblico locale prevedendo che i servizi siano 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 e che la programmazione e l'organizzazione dei servizi pubblici locali sia riservata all'Organo di governo d'ambito, nel rispetto delle prerogative assegnate alla Regione dalla legislazione statale.

All'articolo 2 la LR 24/2012 ha previsto che 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.

Inoltre, la LR 24/2012 ha previsto in capo agli Organi di governo

- l'approvazione dei piani d'ambito e gli altri atti di pianificazione.
- l'individuazione, per ciascun ATO, dei contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e universale, ivi inclusi i criteri per la determinazione delle tariffe agevolate ove non fissati a livello nazionale, sulla base delle risorse finanziarie disponibili e tenuto conto di criteri di efficienza e dei costi di fornitura dei servizi;
- la definizione, entro trenta giorni dalla data di ricezione dell'analisi di mercato svolta dall'Autorità, delle modalità di affidamento di ciascun servizio pubblico, in ciascun ATO, conformemente ai principi del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea;
- l'adozione del provvedimento sul regime di mercato, nell'attuazione del servizio;
- l'affidamento del servizio nel rispetto dei principi dell'UE;
- la stipula del relativo contratto di servizio, in conformità allo schema tipo predisposto dall'Autorità, salvo diverse disposizioni per specifici servizi locali.

Nel normare specificamente la materia dei trasporti pubblici regionali e locali, la LR 24/2012 ha mantenuto in capo alla Regione:

- i compiti di programmazione secondo le modalità previste nel Titolo III (Programmazione) della legge regionale 31 ottobre 2002, n. 18 (Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale), tenuto conto della normativa nazionale di settore e delle competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti di cui agli articoli 36 (Regolazione indipendente in materia di trasporti) e 38 (Liberalizzazioni delle pertinenze delle strade) del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1



(Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività), convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27.

- la definizione dei criteri per la determinazione delle tariffe agevolate in favore degli utenti in condizioni di disagio economico, sociale e personale, al fine di raggiungere il maggior grado di integrazione tariffaria

La LR 24/2012 ha disposto che gli Organi di governo coincidono con:

- a) la Regione, nel caso di estensione regionale dell'Ambito;
- b) la Provincia interessata, nel caso di estensione provinciale dell'Ambito;
- c) la Comunità delle Province interessate, nel caso di estensione interprovinciale dell'Ambito.

e che fino all'approvazione del Piano:

- a) per i servizi automobilistici che non richiedono l'esercizio unitario regionale, sono istituiti ATO il cui perimetro coincide con quello amministrativo delle Province;
- b) è istituito un ATO di estensione regionale che, oltre ai servizi marittimi, aerei e ferroviari, comprende, ai sensi del comma 8 dell'articolo 16 (Procedure per l'affidamento dei servizi) della l.r. 18/2002, anche gli eventuali servizi automobilistici, come definiti dal Piano triennale dei servizi, che collegano tra loro i bacini di cui alla lettera a) e che, per la loro caratteristica, richiedono un esercizio unitario a livello regionale.

A valle dell'emanazione del D.Lgs. 422/97, pur in assenza di interventi organici da parte del legislatore nazionale, sono state emanate disposizioni legislative che hanno fortemente inciso sulla disciplina dei servizi di trasporto pubblico locale oggetto del Piano Triennale dei Servizi.

Infatti il PTS opera in un contesto normativo nazionale che, sul fronte della riduzione della spesa:

- con l'art. 34 octies del D.L. 18 ottobre 2012, n. 179 convertito con modificazioni in legge con L. 17 dicembre 2012, n. 221, ha imposto alle regioni il riordino dei servizi automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale
- con l'art. 1 c. 301 della Legge di stabilità 2013, incentiva le regioni, anche mediante la definizione di nuovi criteri di ripartizione del fondo nazionale trasporti, a razionalizzare e rendere efficiente la programmazione e la gestione dei servizi e ha imposto alle regioni, al fine di ottenere assegnazioni di contributi statali destinati a investimenti o a servizi in materia di trasporto pubblico locale e ferrovie regionali, l'adozione di un piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale, volto alla rimodulazione dei servizi a domanda debole e alla sostituzione delle modalità di trasporto da ritenere diseconomiche, in relazione al mancato raggiungimento del rapporto tra ricavi da traffico e costi del servizio, al netto dei costi dell'infrastruttura, con quelle più idonee a garantire il servizio nel rispetto dello stesso rapporto tra ricavi e costi prevedendo altresì che a seguito della riprogrammazione, rimodulazione e sostituzione, i contratti di servizio già stipulati da aziende di trasporto, anche ferroviario, con le singole regioni a statuto ordinario, siano oggetto di revisione;



Il D.L. 18 ottobre 2012, n. 179 come convertito con modificazioni in legge con L. 17 dicembre 2012, n. 221 all'art. 34 octies riordina i servizi automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale, disciplina l'affidamento e la gestione 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, nel rispetto dei principi di concorrenza, di economicità e di efficienza. Il campo di applicazione dell'articolo è esteso a tutti i servizi ferroviari di interesse regionale e locale di cui agli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, effettuati in maniera stabile e continuativa tramite modalità automobilistica. Esulano dal campo di applicazione i seguenti servizi automobilistici:

- "servizi sostitutivi" dei servizi ferroviari, intendendosi per tali esclusivamente i servizi a carattere temporaneo resi necessari dalla provvisoria interruzione della rete ferroviaria o dalla provvisoria sospensione del servizio ferroviario per interventi di manutenzione straordinaria, guasti e altre cause di forza maggiore;
- "servizi integrativi" dei servizi ferroviari, intendendosi per tali esclusivamente i servizi a carattere temporaneo resi necessari da un provvisorio e non programmabile piccolo della domanda di trasporto svolto in orari e itinerari identici al servizio ferroviario da essi integrato.

L'art. 34 octies prevede che

- entro il termine del 30 giugno 2013, ai sensi dell'articolo 3-bis del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, le regioni organizzano lo svolgimento dei servizi automobilistici in bacini territoriali ottimali tali da massimizzare l'efficienza e l'integrazione con i servizi minimi di trasporto pubblico regionale e locale 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;
- a far data dal 31 dicembre 2013, l'affidamento della gestione dei servizi automobilistici, organizzati in bacini territoriali ottimali, avviene in favore di imprenditori o di società in qualunque forma costituite individuati esclusivamente mediante procedure competitive ad evidenza pubblica;

Lo stesso articolo prevede anche i seguenti requisiti del bando di gara o della lettera di invito relativi alla procedura ad evidenza pubblica

- assicurare che i corrispettivi posti a base d'asta siano quantificati secondo il criterio dei costi standard dei servizi automobilistici di tipologia analoga, determinato da ciascuna regione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422;
- prevedere che la valutazione delle offerte sia effettuata secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa da una commissione nominata dall'ente affidante e composta da soggetti esperti nella specifica materia;



- assicura che i criteri di valutazione delle offerte basatisu qualità e quantità dei servizi resi e sui progetti di integrazione con la rete deiserviziminimiesistentiprevalganosuicriteririferiti al prezzo unitario dei servizi;
- indica i criteri per il passaggio deidipendentiainuovi aggiudicatari del servizio, prevedendo, tra gli elementi di valutazione dell'offerta, l'adozione di strumenti di tutela dei livelli occupazionali e dei livelli salariali medi annui relativi alla precedente gestione.

Con il comma 301 dell'art. 1 della Legge 24 dicembre 2012, n. 228 e disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2013) sono state modificate le previsioni dell'articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, in materia di Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale.

Tali disposizioni legislative nazionali hanno previsto, a decorrere dall'anno 2013, la istituzione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato, agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario. Il Fondo nazionale così istituito, assicura, per ciascuno degli anni 2013 e 2014 e a decorrere dal 2015, l'equivalenza delle risorse del Fondo stesso al risultato della somma, per ciascuno dei suddetti anni, delle seguenti risorse:

a) 465 milioni di euro per l'anno 2013, 443 milioni di euro per l'anno 2014, 507 milioni di euro annui a decorrere dal 2015;

b) risorse derivanti dalla compartecipazione al gettito dell'accisa sul gasolio per autotrazione e dell'accisa sulla benzina, per l'anno 2011, di cui agli articoli 1, commi da 295 a 299, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e successive modificazioni, e 3, comma 12, della legge 28 dicembre 1995, n. 549, al netto della quota di accisa sulla benzina destinata al finanziamento corrente del Servizio sanitario nazionale;

c) risorse derivanti dallo stanziamento iscritto nel fondo di cui all'articolo 21, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e successive modificazioni, ivi comprese quelle di cui all'articolo 30, comma 3, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

La sopra richiamata norma prevede che:

- con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, entro il 31 gennaio 2013, sono definiti i criteri e le modalità con cui ripartire e trasferire alle regioni a statuto ordinario le risorse del Fondo. I criteri sono definiti, in particolare, tenendo conto del rapporto tra i costi da traffico e costi dei servizi previsti dalla normativa nazionale vigente in materia di servizi di trasporto pubblico locale e di servizi ferroviari regionali, salvaguardando le esigenze della mobilità nei territori anche con differenziazione dei servizi, e sono finalizzati a incentivare le regioni e gli enti locali a razionalizzare e rendere efficiente la programmazione e la gestione dei servizi minimi mediante:



- un'offerta di servizi più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;
- il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
- la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;
- la definizione di livelli occupazionali appropriati;
- la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e verifica.
- Entro quattro mesi dalla data di emanazione del decreto di definizione dei criteri di ripartizione del fondo, le regioni, al fine di ottenere assegnazioni di contributi statali destinati a investimenti o a servizi in materia di trasporto pubblico locale e ferrovie regionali, procedono all'adozione di un piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale, rimodulano i servizi a domanda debole e sostituiscono, entro centottanta giorni dalla predetta data, le modalità di trasporto da ritenere diseconomiche, in relazione al mancato raggiungimento del rapporto tra ricavi da traffico e costi del servizio al netto dei costi dell'infrastruttura, con quelle più idonee a garantire il servizio nel rispetto dello stesso rapporto tra ricavi e costi. A seguito della riprogrammazione, rimodulazione e sostituzione, i contratti di servizi già stipulati da aziende di trasporto, anche ferroviario, con le singole regioni a statuto ordinario, sono oggetto di revisione.
- Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare, sentita la Conferenza unificata, entro il 30 giugno di ciascun anno, sono ripartite le risorse del Fondo nazionale, previo espletamento delle verifiche effettuate sugli effetti prodotti dal piano di riprogrammazione dei servizi, nell'anno precedente. Per l'anno 2013 il riparto delle risorse è effettuato sulla base dei criteri delle modalità previste dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previa adozione del piano di riprogrammazione da parte delle regioni.
- La regione non può avere completo accesso al Fondo nazionale se non assicura l'equilibrio economico della gestione e l'appropriatezza della gestione stessa, secondo i criteri stabiliti con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare previa intesa in sede di Conferenza unificata, sono stabilite, per l'ipotesi di equilibrio economico:
 - le modalità di redazione del piano di riprogrammazione dei servizi, anche con la previsione dell'eventuale nomina di commissari ad acta;
 - la scadenza dei direttori generali degli enti delle società regionali che gestiscono il trasporto pubblico locale;
 - le verifiche sull'attuazione del piano e dei relativi programmi operativi, anche con l'eventuale nomina di commissari ad acta.



Con il D.P.C.M. 11 marzo 2013 %Definizione dei criteri e delle modalità con cui ripartire il Fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario+il legislatore nazionale, avendo considerato la necessità di definire, d'intesa con le Regioni, percentuali di ripartizione iniziali delle risorse stanziare sul fondo che consentano un progressivo e strutturale efficientamento del settore evitando, nell'immediato, criticità che possano incidere gravemente sulla regolarità e continuità dei servizi pubblici eserciti all'atto dell'entrata in vigore del presente D.P.C.M. e avendo valutato pertanto opportuno prevedere modalità che diano per un triennio certezza alle Regioni su una quota parte del fondo, pari al 90% dello stesso, da ripartire sulla base delle percentuali definite d'intesa con le Regioni stesse, subordinando la ripartizione della quota residua al raggiungimento annuale degli obiettivi fissati, ha stabilito che:

- la ripartizione delle risorse del fondo nazionale è effettuata
- per il 90% sulla base delle percentuali di ripartizione tra le regioni definite sulla base del criterio storico
- per il residuo 10% sulla base del soddisfacimento del livello di soddisfacimento degli obiettivi di cui all'art. 16 bis
- a decorrere dall'anno 2015 la percentuale da ripartire sulla base del livello di soddisfacimento degli obiettivi di cui all'art. 16 bis è incrementata biennialmente di due punti percentuali, con conseguente riduzione della quota inizialmente prevista nella misura del 90 % del fondo.

Il citato DPCM ha altresì definito gli indicatori utilizzati per il soddisfacimento degli obiettivi di cui all'art. 16 bis come segue

- Il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto a) e del punto c) dell'art. 16-bis è verificato attraverso l'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 l'obiettivo è verificato attraverso l'incremento del 2,5% del numero dei passeggeri trasportati su base regionale, determinato anche attraverso la valutazione del numero dei titoli di viaggio.
- Il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto b) dell'art. 16-bis è verificato attraverso l'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 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 DPCM .
- Il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto d) dell'art. 16-bis è verificato attraverso il mantenimento o l'incremento dei livelli occupazionali di settore, ovvero, se necessario, mediante la riduzione degli stessi attuata con il blocco del turn over 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 di altre misure equivalenti che potranno essere successivamente definite.

- Il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto e) del richiamato art. 16-bis, finalizzato a conseguire "la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica" è verificato attraverso la 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.

Inoltre il DPCM 11 marzo 2013 ha previsto che con le medesime modalità le regioni provvedono a corrispondenti trasferimenti agli enti locali.

Per l'anno 2014, con il decreto 486 del 11 novembre 2014 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha provveduto a impegnare il residuo 10% in favore delle regioni subordinando la prorogazione alla verifica degli obiettivi dell'esercizio 2013 da parte dell'Osservatorio in merito al solo mese di dicembre 2013, verifica oggi ancora in corso.

Le risorse del fondo 2014, al netto della riduzione dello 0,025% operata per il finanziamento dell'Osservatorio nazionale, ammontano complessivamente a " 4.918.620.000,00; la percentuale di riparto relativa alla Regione Puglia è pari a 8,09% per un ammontare di " 397.859.128,80 facendo salvo quanto previsto dall'art. 3 del DPCM 11 marzo 2013 in ordine alla ripartizione del 10%.

Integrano il quadro normativo di riferimento in materia di trasporto ferroviario le seguenti disposizioni comunitarie:

- il regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea (vedi sopra B);
- la direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 che impone il certificato di sicurezza a tutte le imprese ferroviarie per poter accedere all'infrastruttura;
- il regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie;
- il regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo agli obblighi dei servizi pubblici di trasporto di passeggeri su ferrovia;
- la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che stabilisce uno spazio ferroviario unico europeo.

Il IV pacchetto ferroviario, presentato dalla Commissione europea nel 2013 e adottato in prima lettura nel febbraio 2014 dal Parlamento europeo, contiene una serie di proposte legislative, modificative di quelle richiamate volte ad aprire, al più tardi nel dicembre 2019, i contratti di servizio pubblico sui mercati interni alla concorrenza al fine di migliorare la qualità e l'efficacia dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri e a raggiungere l'armonizzazione tecnica nel settore ferroviario europeo.

Si richiamano le seguenti disposizioni nazionali in materia di servizi pubblici di rilevanza economica

- Decreto Legge 13 agosto 2011 n. 138, art. 3-bis Ambiti o bacini territoriali ottimali e funzioni di organizzazione dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica -



- Decreto Legislativo 12 aprile 2006 n. 163 Codice dei contratti pubblici . e Regolamento di attuazione ed esecuzione del Codice dei contratti pubblici - Decreto del Presidente della Repubblica del 5 ottobre 2010 n. 207
- Decreto Legge 31 maggio 2010 n. 78, art. 14 comma 27 Funzioni fondamentali dei comuni -
- Decreto Legislativo 18 agosto 2000 n. 267 (Testo Unico Enti Locali) art. 113 Gestione delle reti ed erogazione dei SPL di rilevanza economica -
- Legge 7 aprile 2014 n. 56, art. 1 commi 11 e 44 Funzioni delle città metropolitane in materia di SPL -
- Legge 27 dicembre 2013 n. 147, art. 1 commi 550 e ss Norme in materia di società e organismi partecipati da amministrazioni locali

A fronte delle previsioni legislative nazionali inerenti l'efficientamento dei servizi di trasporto e la conseguente e connessa potenziale riduzione dei trasferimenti operati dallo Stato alle regioni, la Regione Puglia è intervenuta con i seguenti provvedimenti legislativi e deliberativi della Giunta regionale:

- DGR 1221 del 1 luglio 2013 di 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;
- DGR 1453 del 2 agosto 2013 di autorizzazione alla prosecuzione dei contratti regionali dei servizi di trasporto pubblico in essere;
- DGR 1991 del 29 ottobre 2013 di adozione del piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale ai sensi dell'art. 16 bis del d.l. 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni, dalla legge 7.8.2012, n. 135, così come sostituito dall'art. 1, comma 301 della legge 24.12.2012, n. 228
- Art. 30 della Legge Regionale 30 dicembre 2013, n. 45, "Disposizioni per la formazione del bilancio di previsione 2014 e bilancio pluriennale 2014 . 2016 della Regione Puglia",
- DGR 949 del 20 maggio 2014 e DGR 2491/2014 di ripartizione della somma di 18.000.000 " destinata, con l'art. 30 della Legge Regionale 30 dicembre 2013 n. 45, agli Enti Locali che prorogheranno i contratti di servizio in corso sino al 30 giugno 2018



3 Il contesto territoriale e socioeconomico di riferimento

Nel presente capitolo vengono illustrati elementi informativi caratterizzanti il contesto socioeconomico della regione Puglia utili ad inquadrare e meglio comprendere alcuni degli indirizzi operativi proposti dal PTS in tema di riorganizzazione dei servizi. Sono delineati la struttura territoriale della Regione, il profilo demografico e lo scenario lavorativo ed economico emersi nel corso dell'ultimo Censimento generale (2011), con un raffronto rispetto alla rilevazione precedente (2001), fornendo laddove possibile anche il dettaglio dei dati provinciali.

Al termine del capitolo vengono riassunte le informazioni ottenute e fornite alcune evidenze dei cambiamenti e delle dinamiche che hanno coinvolto la Puglia negli ultimi anni.

3.1 Struttura territoriale

Il territorio della Puglia è prevalentemente pianeggiante (53,3% dell'intera superficie) o collinare (45,3% dell'intera superficie) ed è considerata la regione meno montuosa d'Italia per via dell'apena 1,5% di rilievi presenti.

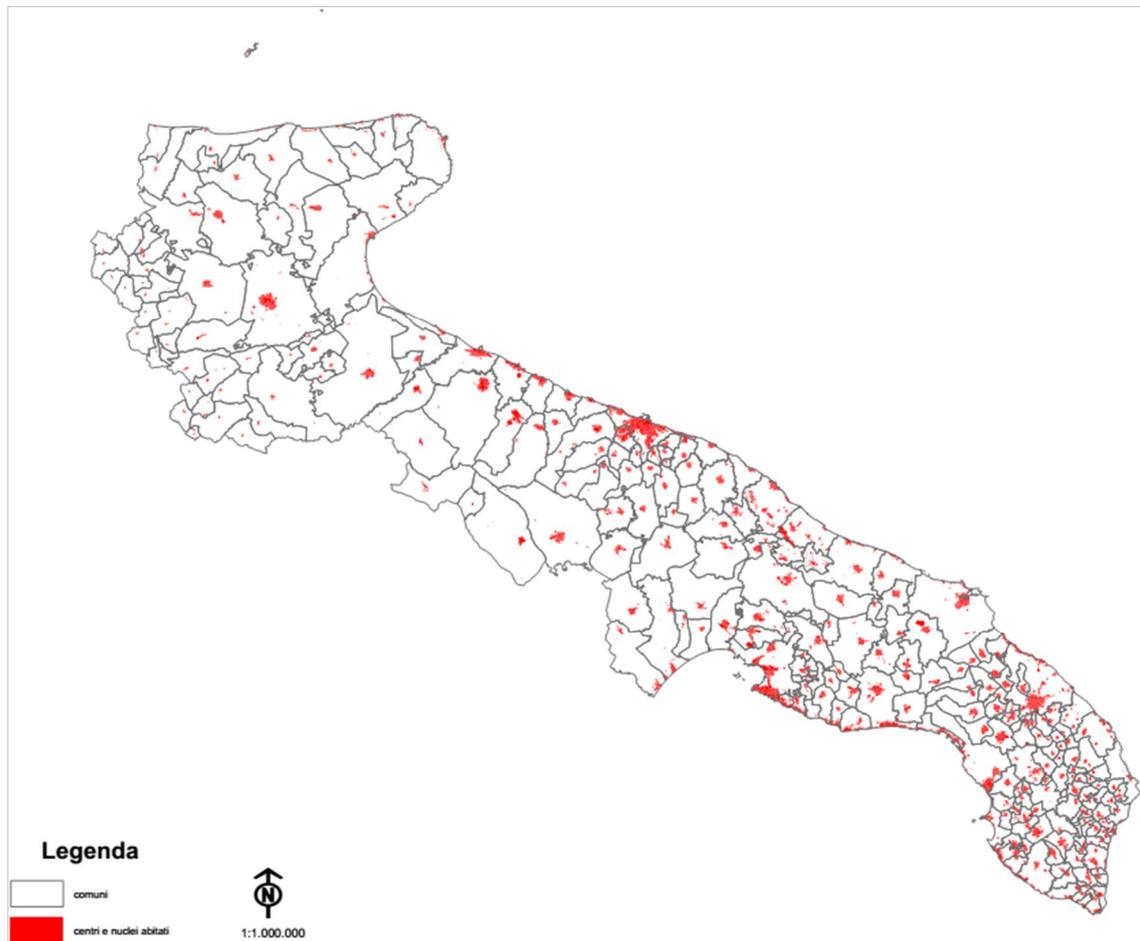


Figura 1. Comuni, centri e nuclei abitati

Caratteristica demografica della regione, come in genere di gran parte dell'Italia meridionale, è l'accentramento della popolazione agricola nei nuclei urbani (Figura 1), talmente forte che circa un quinto degli agglomerati urbani in totale, e più della metà di quelli che ricadono nella sola provincia di Bari, contano ciascuno un numero di abitanti superiore ai 10.000. Il fenomeno non presenta dappertutto la stessa intensità: nella zona conosciuta col nome di "Murgia dei trulli" la popolazione che vive fuori dei centri supera il 30% della popolazione totale; nella parte meridionale del Salento è diffusamente rappresentato il tipo del piccolo villaggio agricolo, e i villaggi stessi sono in molte zone vicinissimi fra loro.

Se, però, nei calcoli sulla popolazione sparsa si escludono queste eccezioni, la percentuale della popolazione accentrata nei grossi agglomerati nel resto della regione raggiunge un peso, decisamente eccezionale, pari al 95%.

La popolazione residente si distribuisce su tale territorio in maniera molto differenziata (Tabella 1): il 59% circa risiede in aree a un livello altimetrico inferiore ai 100 m, mentre un'eccezionale percentuale, il 2,18%, è sparsa in comuni la cui altitudine è superiore ai 500 m; da segnalare in questo caso la perdita subita nel 2011 del 6,2% della popolazione rispetto al 2001, mentre sono aumentati gli abitanti delle zone altimetriche inferiori ai 500 m (Grafico 1).

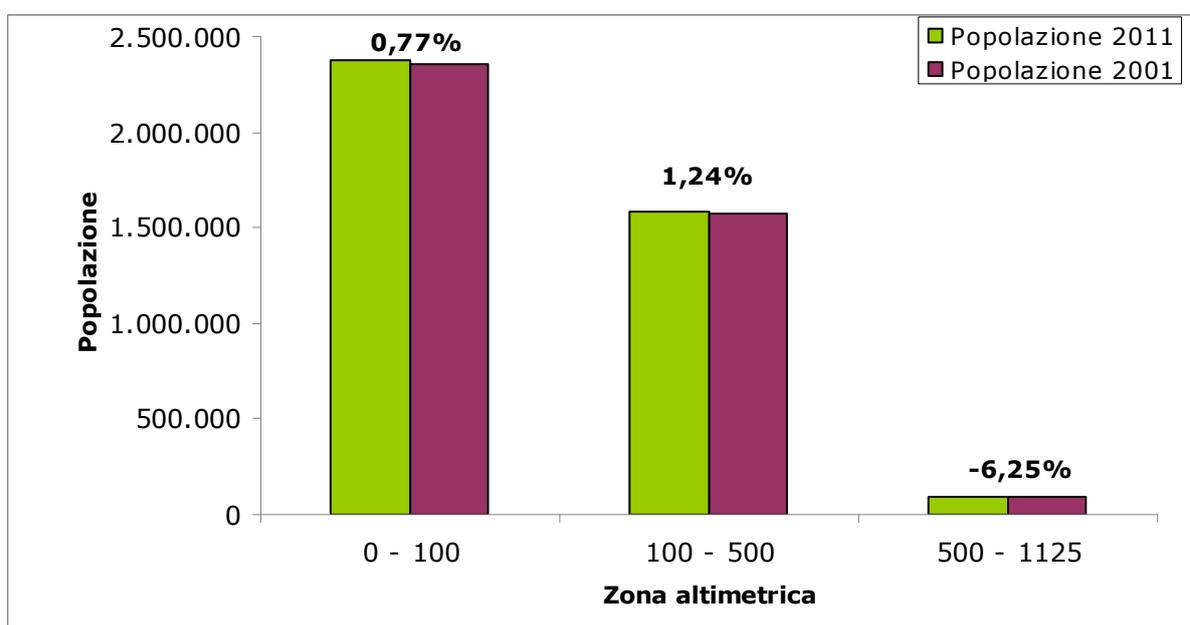


Tabella 1. Distribuzione della popolazione residente in Puglia per zone altimetriche

Zona Altimetrica (m)	Popolazione 2011	Popolazione 2001	% Popolazione 2011
0 - 100	2.375.908	2.357.597	58,63
100 - 500	1.588.401	1.568.960	39,19
500 - 1.125	88.257	94.150	2,18

Fonte: ISTAT, Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni

Grafico 1. Variazione % della popolazione residente in Puglia per zone altimetriche 2001-2011



La morfologia pianeggiante ha consentito la messa a coltura di vaste aree, quindi nonostante la presenza di varietà dei biotopi e numerosissime specie vegetali e volatili, le zone protette non superano il 7,6% del territorio regionale (Figura 2), corrispondente ad un'estensione di 245.154,33 ettari, di cui il 75,8% rappresentato da parchi nazionali (parco nazionale del Gargano e parco nazionale dell'Alta Murgia) e l'8,3% da aree naturali e riserve naturali marine.

Le province in cui ricade la più alta quota di territorio soggetto a protezione sono **Foggia e Bari**.

Il 7,5% della popolazione pugliese risiede in aree protette e parchi naturali; di questi, il 5,4%, si trova in Siti di importanza comunitaria.

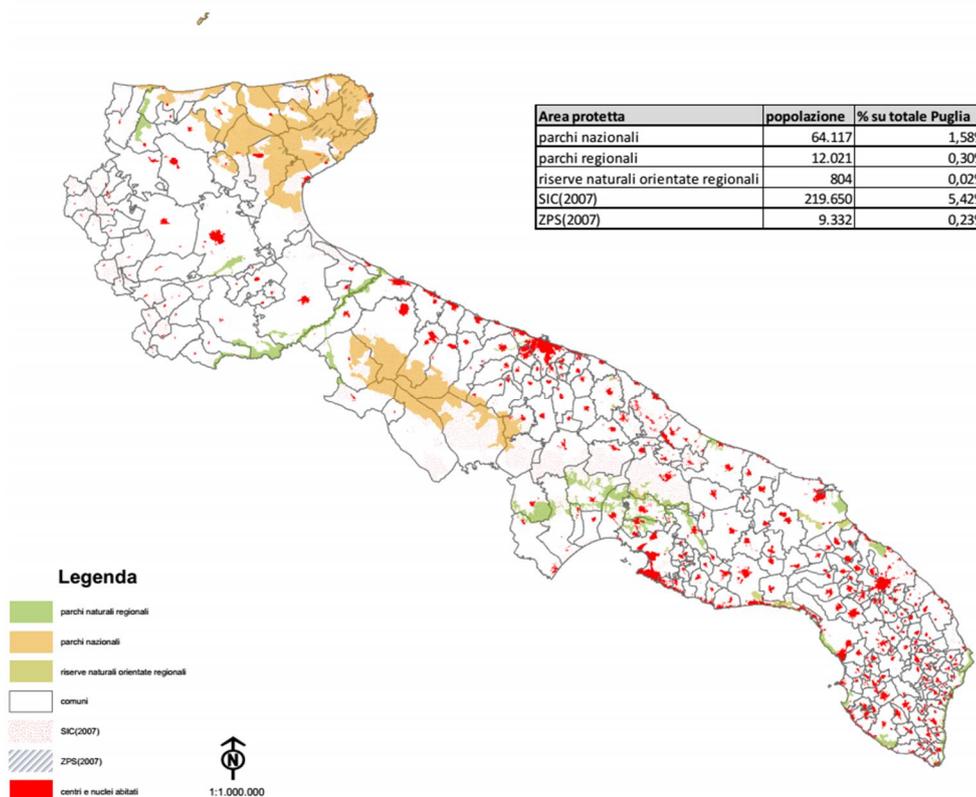


Figura 2. Parchi e aree protette istituiti in Puglia

3.2 Assetto Demografico

La situazione demografica in Puglia (considerando i dati ufficiali forniti alla data dei Censimenti generali) è stata sempre connotata da un costante aumento di unità. La popolazione residente è cresciuta anche nell'ultimo decennio censuario, raggiungendo nel 2011 gli oltre 4 milioni di abitanti (6,7% della popolazione italiana, 19,6% dell'intero Mezzogiorno).

Tale aumento però è da ricondurre al saldo naturale positivo (che tuttavia ultimamente si è mitigato) e alla dinamica positiva del tasso migratorio estero, poiché quello interno permane negativo.

Tabella 2. Distribuzione per provincia della popolazione residente, densità abitativa e variazione % popolazione 2001-2011

REGIONE E PROVINCIA	Popolazione 2001	Popolazione 2011	Densità abitativa 2001	Densità abitativa 2011	Var.% Popolazione 2001-2011
Foggia	649.598	626.072	93,25	89,90	-3,62
Bari	1.218.038	1.247.303	318,41	326,10	2,40
Brindisi	402.422	400.801	218,77	217,90	-0,40
Taranto	579.806	584.649	237,95	240,70	0,84
Lecce	787.825	802.018	285,51	290,60	1,80



REGIONE E PRO-VINCE	Popolazione 2001	Popolazione 2011	Densità abitativa 2001	Densità abitativa 2011	Var.% Popolazione 2001-2011
BAT	383.018	391.723	248,93	254,60	2,27
Puglia	4.020.707	4.052.566	207,62	209,30	0,79

Fonte: ISTAT, Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni

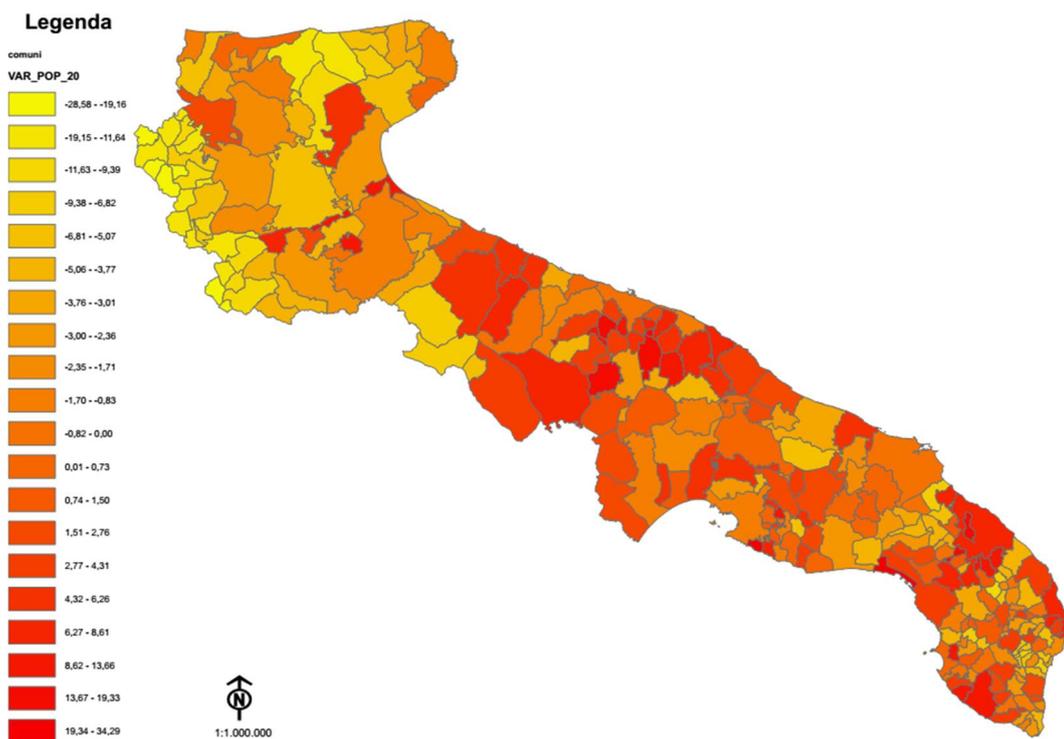


Figura 3. Variazione% 2001-2011 della popolazione per comune



Figura 4. Variazione % 2001-2011 della popolazione per provincia

La provincia di **Bari** risulta essere la più popolosa, pesando il 30,8% sul totale, seguita da **Lecce** (19,8%); **Foggia** e **Taranto** si differenziano per un solo punto percentuale (rispettivamente 14 e 15%), mentre le province di **Brindisi** e **BAT** rappresentano la quota più bassa, ovvero uno scarso 10% dell'intera regione. In Figura 3 sono anche rappresentate le variazioni % 2001-2011 per comune.

Tra il 2001 e il 2011 le uniche diminuzioni in termini demografici si verificano nelle province di **Foggia** e **Brindisi**, rispettivamente di -3,62 e -0,4 punti percentuali (Tabella 2 e Figura 4).

Se si escludono le province di **Bari** e **Lecce**, connotate non solo da una popolazione più numerosa ma anche da una densità abitativa più elevata (326,1 e 290,6 abitanti per kmq . Figura 5), nel resto della regione si assiste ad una corrispondenza inversa tra ampiezza demografica e densità abitativa (Tabella 2).

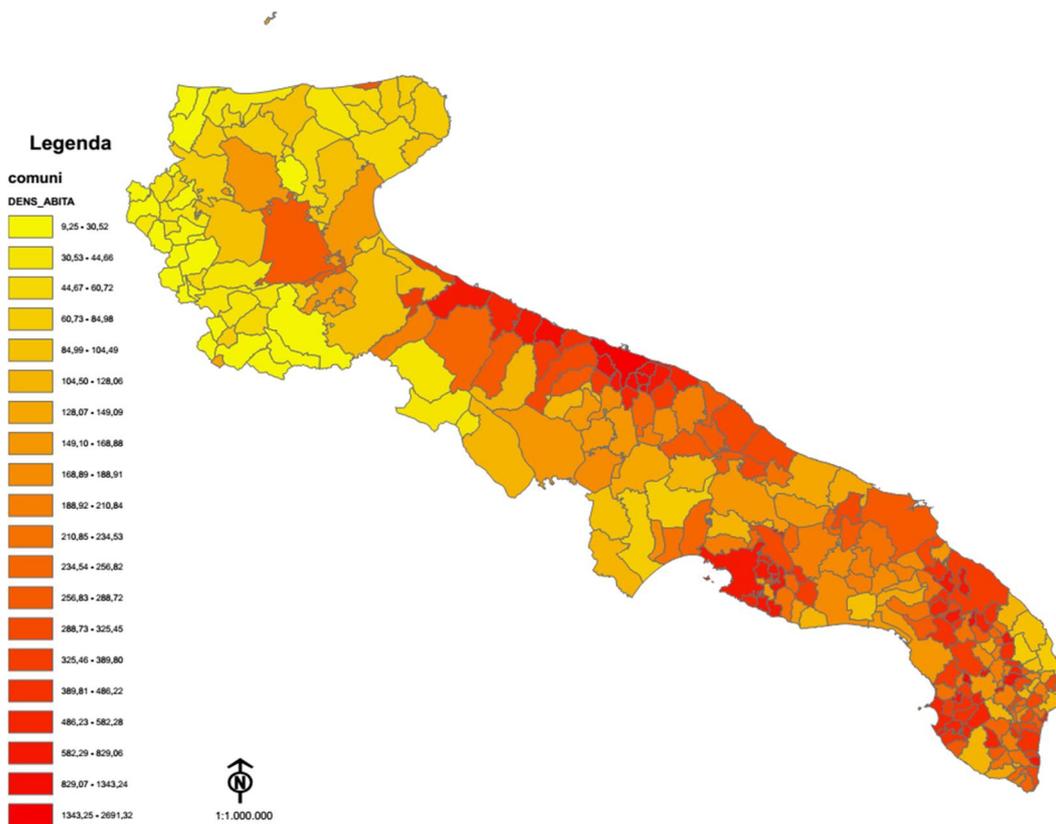


Figura 5. Densità della popolazione per comune al 2011

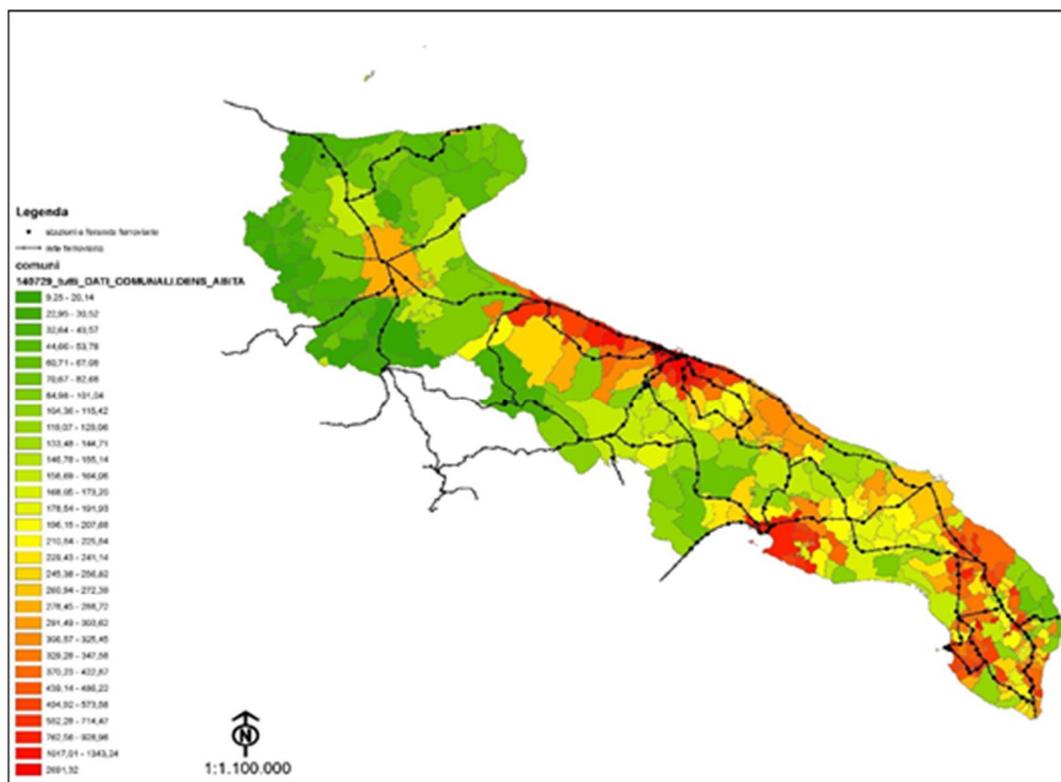


Figura 6. Densità della popolazione e rete ferroviaria esistente



La Puglia è amministrativamente suddivisa in 258 Comuni, una minima fetta dei quali (5,2%) supera i 50.000 abitanti, e in misura più corposa (24,4%) si colloca nel range 5.000 - 10.000. La parte più consistente della ripartizione è costituita da quei comuni appartenenti all'intervallo 10.000 - 50.000 (36,8%) e in seconda istanza (32,9%) da quelli la cui popolazione non supera la soglia dei 5.000 abitanti (Figura 7).

Attenendosi ai confini provinciali, 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 solo lo 0,5% della popolazione di pertinenza e il 52,5% dei comuni con popolazione compresa tra 1.000 e 5.000 abitanti è localizzato nella zona del Subappennino Dauno.

Per quanto riguarda la provincia di **Bari**, il 46,3% dei comuni va a identificare la classe di 5.000 - 20.000 abitanti (21% della popolazione) mentre il 48,8% supera tale margine. Solo nei comuni di Poggiorsini e Binetto non si raggiunge il valore di 5.000 abitanti.

Nelle province di **Brindisi** e **BAT** non sono presenti comuni con popolazione inferiore ai 5.000 abitanti mentre sono 5 a Taranto (17,2%) e 40 a Lecce (41,2%). Nelle province di **Taranto**, **Brindisi** e **Lecce** ci sono 6 comuni con popolazione superiore ai 20.000 abitanti, compresi i capoluogo, tutti, peraltro, oltre la soglia dei 50.000 abitanti.

Nella provincia **BAT**, infine, si assiste ad una equidistribuzione al di sopra e al di sotto della soglia dei 20.000 abitanti e quattro sono i comuni (Bisceglie, Trani, Andria e Barletta) che superano i 50.000 abitanti.

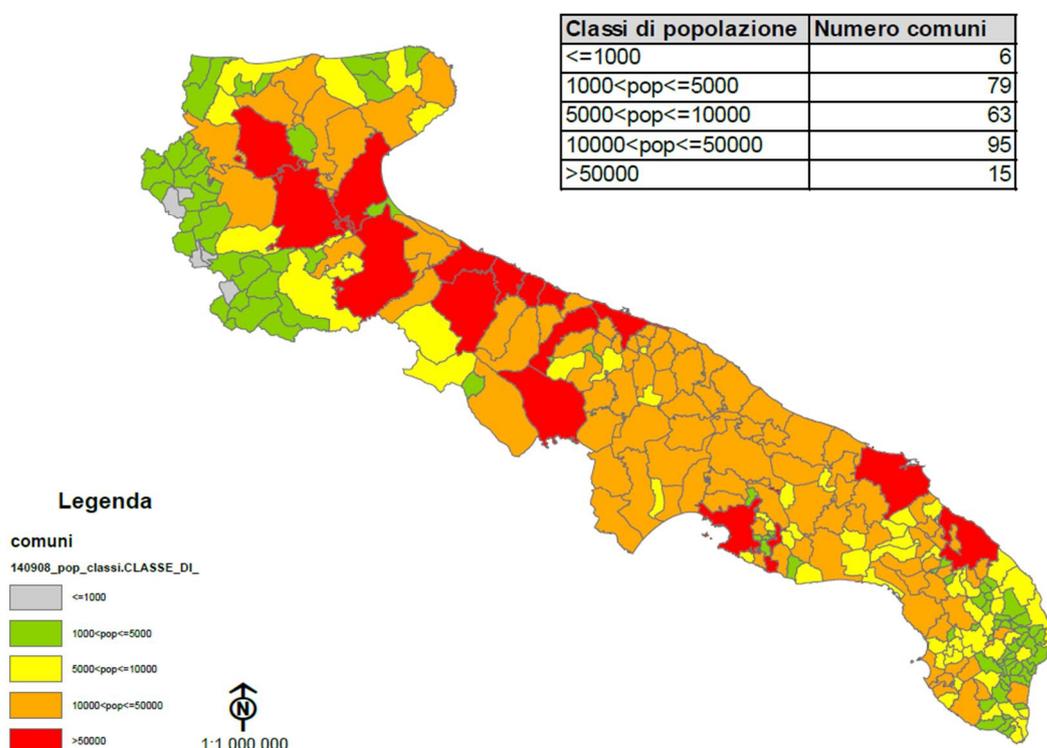


Figura 7. Classi di popolazione per comune al 2011



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).

Tabella 3. Indice di vecchiaia, di dipendenza dei giovani e degli anziani, variazione % 2001-2011

REGIONE E PROVINCE	Indice di vecchiaia 2001	Indice di vecchiaia 2011	Var.% Indice di vecchiaia 2001-2011
Foggia	90,6	117,5	29,7
Bari	91,6	121,2	32,3
Brindisi	102,9	138	34,1
Taranto	95,5	130,2	36,3
Lecce	113,3	149,2	31,7
BAT	74,8	96,6	29,1
<i>Puglia</i>	95,2	126,0	32,4
REGIONE E PROVINCE	Indice di dipendenza anziani 2001	Indice di dipendenza anziani 2011	Var.% Indice di dipendenza anziani 2001-2011
Foggia	24,2	28,7	18,6
Bari	22,5	26,7	18,7
Brindisi	24,8	29,1	17,3
Taranto	22,6	28,3	25,2
Lecce	26,3	31,4	19,4
BAT	20,7	23,7	14,5
<i>Puglia</i>	23,6	28	20,8
REGIONE E PROVINCE	Indice di dipendenza giovani 2001	Indice di dipendenza giovani 2011	Var.% Indice di dipendenza giovani 2001-2011
Foggia	26,7	23,9	-10,49
Bari	24,6	22	-10,57
Brindisi	24,1	21,0	-12,86
Taranto	23,7	21,7	-8,44
Lecce	23,2	20,9	-9,91
BAT	27,6	24,6	-10,87
<i>Puglia</i>	24,8	22,2	-10,48

Fonte: ISTAT, Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni

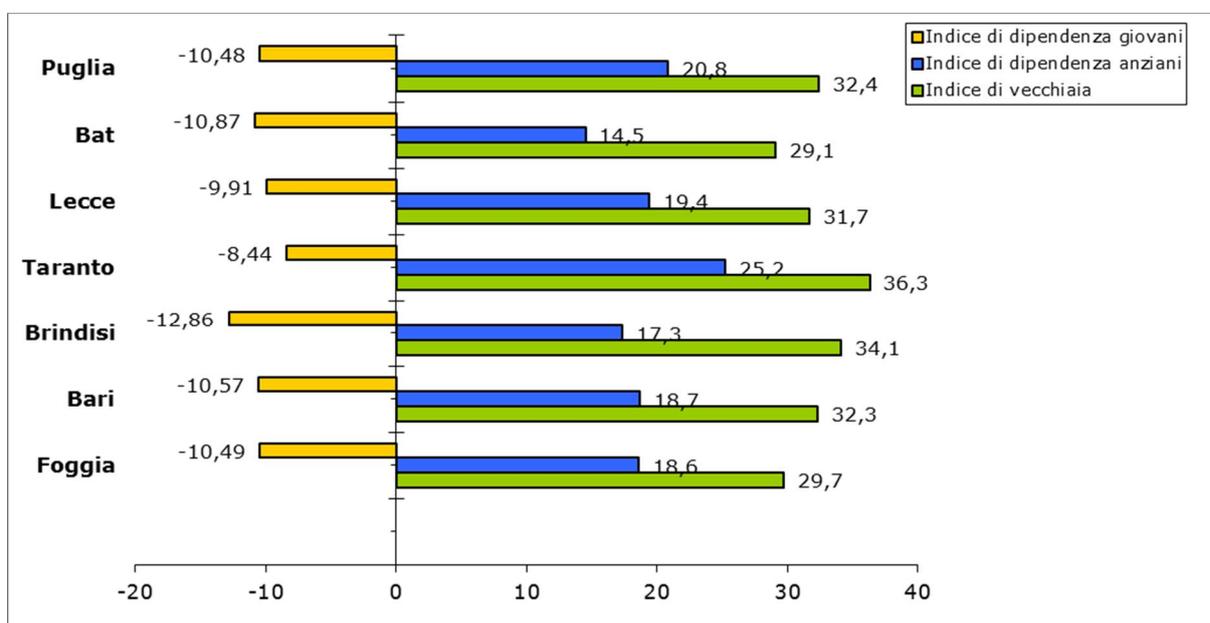
Nella Tabella 3 sono riportati:



- **Indice di vecchiaia** (rapporto percentuale tra gli appartenenti alla classe di età 65 anni e oltre e popolazione fino ai 15 anni), che esprime il numero di anziani esistente ogni 100 giovani non ancora attivi);
- **Indice di dipendenza degli anziani** (rapporto percentuale tra le persone in età post lavorativa e quelle tra 15 e 64 anni), che pertanto indica la percentuale di anziani di cui deve farsi carico la parte di popolazione attiva;
- **Indice di dipendenza dei giovani** (rapporto percentuale tra popolazione con meno di 15 anni e popolazione da 15 a 64 anni), che indica la percentuale di giovani di cui deve farsi carico la parte di popolazione attiva.

Nel Grafico 2 invece sono illustrate le rispettive variazioni %.

Grafico 2. Variazione % 2001-2011 indice di vecchiaia, indice di dipendenza degli anziani e giovanile



Come molti processi demografici, l'invecchiamento della popolazione ha uno svolgimento a crescita lenta ma costante e apparentemente incontrastabile. Tra il 2001 e il 2011 il valore dell'indice nazionale registra un incremento di 13,1 punti percentuali. Gli aumenti maggiori si registrano nelle regioni del Mezzogiorno, che si stanno rapidamente allineando al resto del Paese. La Puglia ha addirittura incrementato di 32,4 punti percentuali l'indice di vecchiaia, pur rimanendo ancora inferiore al livello nazionale.

Tale tendenza si conferma anche a livello provinciale, facendo registrare i picchi nella provincia leccese (149,2%) e in seguito a **Brindisi** (138%) e **Taranto** (130,2%); la provincia **BAT** è l'unica a posizionarsi appena al di sotto del 100%, ovvero 96,6%.

L'indice di dipendenza degli anziani ovviamente segue un andamento parallelo, con una crescita a livello regionale di 5 punti percentuali (precisamente dal 23,6% al 28,7%), imputabili soprattutto alle province



di **Taranto** e **Lecce**, che si posizionano oltre il dato generale. Il valore minimo dell'indice si raggiunge nella **BAT** (24,4%) e il massimo a **Lecce** (32,2%).

L'indice di dipendenza giovanile invece rispetto al 2001 subisce un decremento dal 24,8% al 22,2%. La riduzione interessa tutte le province, in particolar modo quelle di **Brindisi**, **BAT** e **Bari**, e si riflette sul dato regionale.

Il carico di dipendenza giovanile più elevato si registra, nonostante la flessione, nelle province **BAT** (24,6%) e **Foggia** (23,9%), e rappresenta il minimo nelle zone leccesi (20,9%).

3.3 Assetto Socio-Economico

Anche per analizzare la situazione occupazionale in Puglia occorre fare riferimento ad alcuni dati relativi alla struttura della popolazione per età (Tabella 4 e Grafico 3).

Su un totale di 3.459.255 individui di età superiore ai 15 anni rilevati in Puglia in occasione del Censimento Nazionale 2011 (var.% +3,2 rispetto al 2001) gli occupati sono 1.234.745, in un rapporto pari al 36% (+ 1 punto percentuale rispetto al 2001), che sale a livello nazionale al 45% (+2 punti percentuali rispetto al 2001).

Tabella 4. Distribuzione per provincia della popolazione per età e occupati

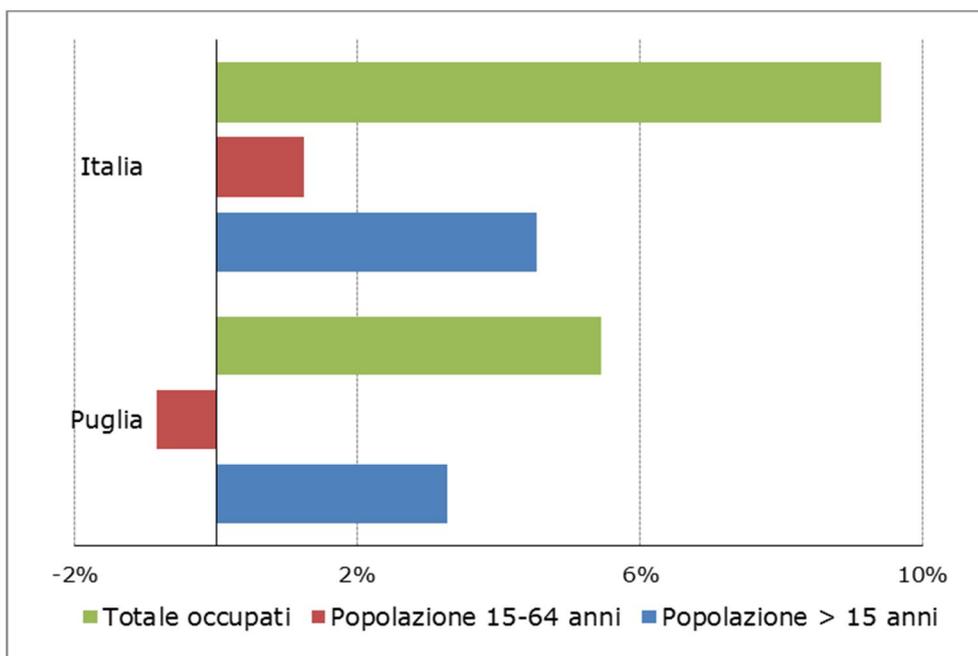
Anno 2001	Bari	Brindisi	Foggia	Lecce	Taranto	BAT	Puglia	Italia
Popolazione > 15 anni	1.292.711	337.203	568.214	665.422	485.900	-	3.349.450	48.892.559
Popolazione 15-64 anni	1.059.767	270.108	457.334	526.729	396.247	-	2.710.185	38.246.685
Totale occupati	475.277	115.127	191.053	225.304	164.152	-	1.170.913	20.993.732
Anno 2011	Bari	Brindisi	Foggia	Lecce	Taranto	BAT	Puglia	Italia
Popolazione > 15 anni	1.064.859	345.011	528.912	692.328	500.587	327.558	3.459.255	51.107.701
Popolazione 15-64 anni	836.089	265.666	411.079	523.607	387.729	263.222	2.687.392	38.722.729
Totale occupati	411.686	123.345	172.640	240.322	176.513	110.240	1.234.745	22.967.243

Fonte: ISTAT, Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni

In realtà la numerosità degli occupati deve essere correttamente confrontata con il dato di popolazione in età lavorativa (15 - 64 anni): in generale, sia per la Puglia che per l'Italia, si assiste ad una crescita rispetto alla precedente rilevazione censuaria, con l'eccezione di un lieve calo nel valore assoluto della popolazione in età 15-64 anni in Puglia (mitigando in tale modo l'aumento della proporzione di occupati rispetto agli individui in età lavorativa).



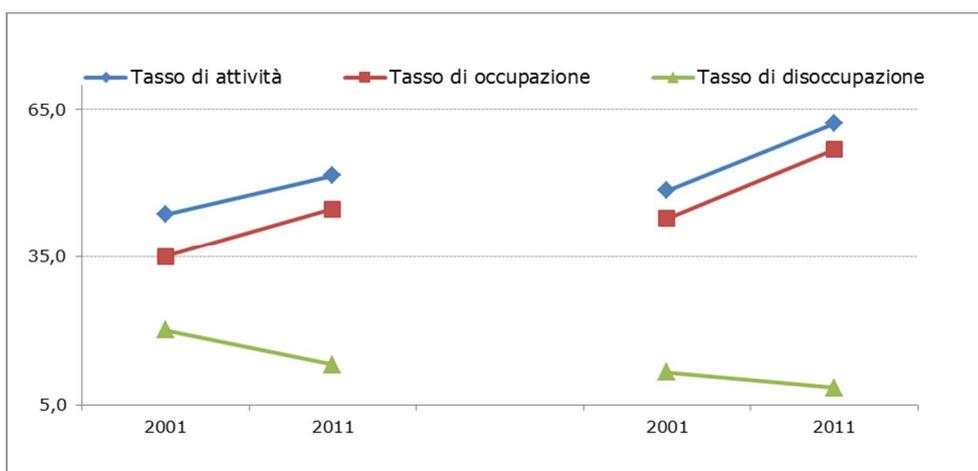
Grafico 3. Variazioni % 2001-2011 popolazione per età e occupati



Il tasso di occupazione è salito durante il decennio di osservazione di ben 14 punti percentuali, raggiungendo il livello del 56,9% nell'intera nazione, e di quasi 10 punti a livello regionale. Il divario fra le due realtà è evidente e pari a 9 unità. Contestualmente si riduce la disoccupazione, sia in termini di persone in cerca di occupazione (- 63.832 unità per la Puglia e 1.973.511 per l'Italia) che in termini di tasso di disoccupazione (il calo è rispettivamente di 7 e 11,2 punti).

Nonostante il decremento, il dato pugliese risulta nettamente superiore alla media nazionale. Risulta particolarmente drammatica la situazione dei giovani (15 - 24 anni) che non trovano lavoro, il cui tasso di disoccupazione raggiunge il livello del 37,1% nel 2011, contro il 27,1 generale.

Grafico 4. Tasso di attività, occupazione e disoccupazione





Se si prende in considerazione il bacino delle forze di lavoro, diventa rilevante il parallelismo del dato nell'ultimo decennio osservato rispetto al tasso di occupazione: il tasso di attività è assolutamente allineato per l'intero Paese, e ridotto del 2,8% in Puglia (Grafico 4).

Tabella 5. Tasso di attività, occupazione e disoccupazione per provincia

REGIONE E PROVINCE	Occupati		Tasso di occupazione	
	2001	2011	2001	2011
<i>Puglia</i>	1.170.913	1.234.745	35,0	44,8
Foggia	191.053	172.640	33,6	40,6
Bari	475.277	411.686	36,8	48,0
Taranto	164.152	176.513	33,8	45,0
Brindisi	115.127	123.345	34,1	45,3
Lecce	225.304	240.322	33,9	44,4
BAT	-	110.240	-	41,1
Italia	20.993.732	22.967.243	42,9	56,9
REGIONE E PROVINCE	Persone in cerca di occupazione		Tasso di disoccupazione	
	2001	2011	2001	2011
<i>Puglia</i>	293.882	186.438	20,1	13,1
Foggia	52.494	29.098	21,6	14,4
Bari	105.594	56.888	18,2	12,1
Taranto	42.111	22.122	20,4	11,1
Brindisi	32.723	18.353	22,1	13,0
Lecce	60.960	44.477	21,3	15,6
BAT	-	15.500	-	12,3
Italia	2.748.530	2.107.782	11,6	8,4
REGIONE E PROVINCE	Forze di lavoro		Tasso di attività	
	2001	2011	2001	2011
<i>Puglia</i>	1.464.795	1.421.183	43,7	51,6
Foggia	243.547	201.738	42,9	47,5
Bari	580.871	468.573	44,9	54,7
Taranto	206.263	198.635	42,5	50,7
Brindisi	147.850	141.698	43,9	52,2
Lecce	286.264	284.798	43,0	52,7



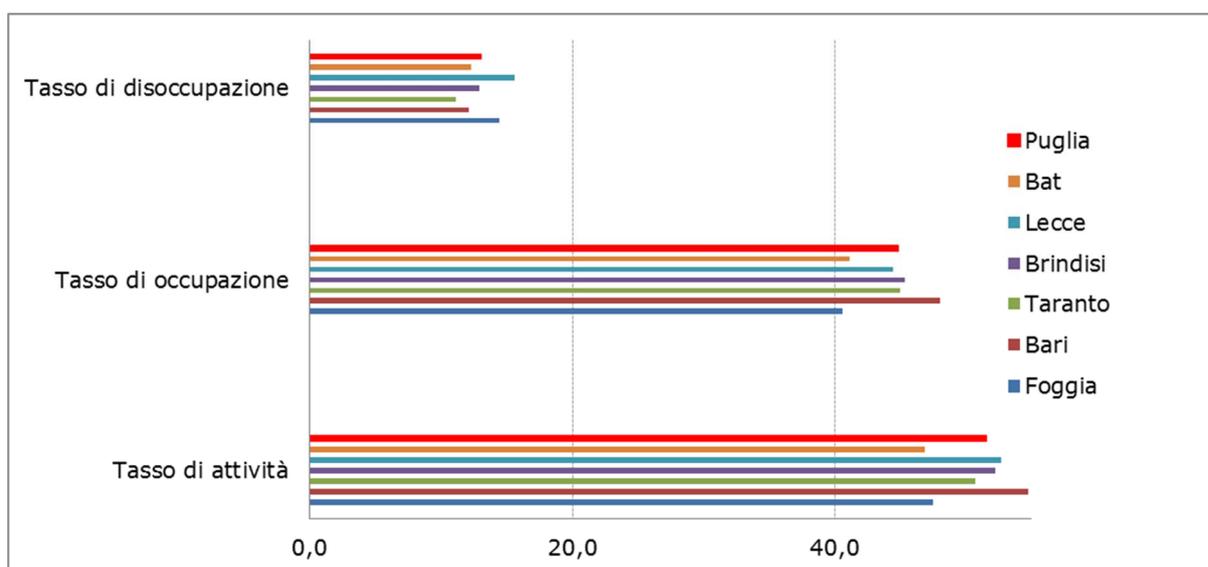
BAT	-	125.740	-	46,9
Italia	23.742.262	25.075.025	48,6	62,2

La dinamica degli occupati nelle province pugliesi (Tabella 5) mostra un andamento differenziato, con un aumento superiore a quello regionale (che è di 9,8 punti) nelle province di **Bari**, **Taranto** e **Brindisi** (in tutti i casi pari a 11,2 e incorporando i comuni di riferimento della nuova provincia BAT nel confronto) e Lecce che fa registrare 10,5 punti. **Foggia** è fanalino di coda per la Puglia, poiché nonostante la crescita, è comunque ad un livello inferiore a quello del contesto regionale (7 punti).

Sia le province di **Bari** che quella di **Foggia** vedono peggiorare la propria situazione nel momento in cui vengono scorporati i dati dei comuni appartenenti alla **BAT** (rispettivamente 9,9 e 6,6 la crescita del tasso di occupazione rispetto al 2001).

Nell'anno 2011 in ogni caso il livello dei tassi di occupazione appare sostanzialmente allineato per **Lecce**, **Taranto**, **Brindisi**, e per **BAT** e **Foggia** ai valori inferiori (Grafico 5).

Grafico 5. Tasso di attività, occupazione e disoccupazione 2011



Per quanto riguarda i tassi di disoccupazione, sia considerando la **BAT** come provincia a sé stante che non, la situazione non muta: i decrementi più importanti hanno interessato **Taranto** e **Brindisi** (- 9 punti circa), in misura intermedia Foggia (- 7,7) e infine **Bari** e **Lecce** (circa 6 punti in meno rispetto al 2001).

Sostanzialmente sovrapponibile al tasso di disoccupazione è l'analisi del tasso di attività distinto per provincia.

Come evidenziato nella Tabella 6 e Grafico 6, per quanto riguarda la distinzione dei settori di attività economica, la presenza del settore agricolo si ridimensiona ovunque, fatta eccezione per la realtà tarantina, e lo stesso vale per il settore industriale (che perde addetti ovunque), a testimonianza del calo **occupazionale** nel settore manifatturiero che ha riguardato il sistema produttivo italiano e pugliese nell'ultimo decennio.



Contemporaneamente invece il sistema progressivamente si terziarizza: le altre attività, ovvero commercio e altri servizi, sono in crescita in tutti i casi (non deve ingannare il dato relativo alle province di **Bari** e **Foggia**, che nel 2001 inglobavano anche il dato della sesta provincia).

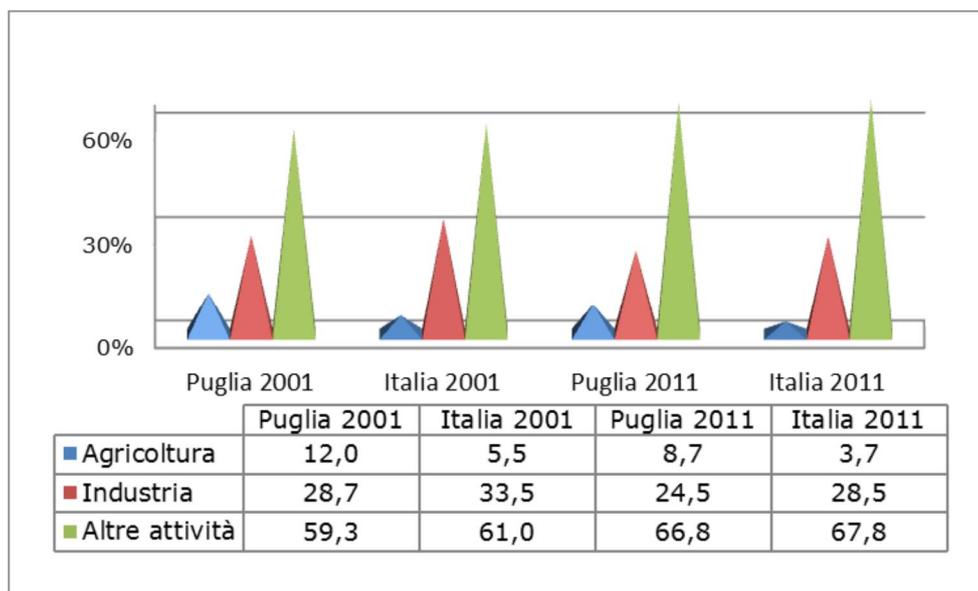
Tabella 6. Occupati per provincia per settore di attività

Anno 2001	Agricoltura	Industria	Altre attività
Bari	44.186	146.231	284.860
Brindisi	19.671	31.466	63.990
Foggia	33.663	46.433	110.957
Lecce	20.576	65.837	138.891
Taranto	22.390	46.563	95.199
BAT	-	-	-
<i>Puglia</i>	140.486	336.530	693.897
Italia	1.153.678	7.028.981	12.811.073
Anno 2011	Agricoltura	Industria	Altre attività
Bari	23.199	107.216	281.270
Brindisi	12.765	28.298	82.282
Foggia	20.894	41.732	110.014
Lecce	12.797	51.237	176.288
Taranto	24.286	43.763	108.464
BAT	13.798	29.925	66.517
<i>Puglia</i>	107.740	302.171	824.835
Italia	850.430	6.538.013	15.578.801

Fonte: ISTAT, Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni



Grafico 6. Occupati per settore di attività 2001-2011



Alla data dell'ultimo censimento le altre attività assorbono oltre il 60% di addetti in ogni caso, con picchi del 73% a **Lecce** e 68% a **Bari**, uniche province che superano il livello nazionale: **Taranto** e la **BAT** sono agli ultimi posti in classifica (Tabella 7).

Viceversa, per quanto riguarda il settore dell'industria non si riesce a superare il dato generale in nessuna situazione (solo la **BAT** si avvicina con il 27%) e addirittura **Foggia**, **Brindisi** e **Lecce** si collocano al di sotto della percentuale regionale.

La Puglia invece in ambito agricolo non solo in tutti i contesti territoriali è in grado di reggere il confronto con l'Italia, ma vanta una percentuale di addetti sempre superiore. In particolare, **Taranto**, **BAT**, **Foggia** e **Brindisi** superano il 10% (contro il 3,7% - Italia e il 8,7% - Puglia).

Tabella 7. Occupati per settore di attività - valori %

Anno 2001	Agricoltura	Industria	Altre attività
Bari	9,3	30,8	59,9
Brindisi	17,1	27,3	55,6
Foggia	17,6	24,3	58,1
Lecce	9,1	29,2	61,6
Taranto	13,6	28,4	58,0
BAT	-	-	-
Puglia	12,0	28,7	59,3
Italia	5,5	33,5	61,0

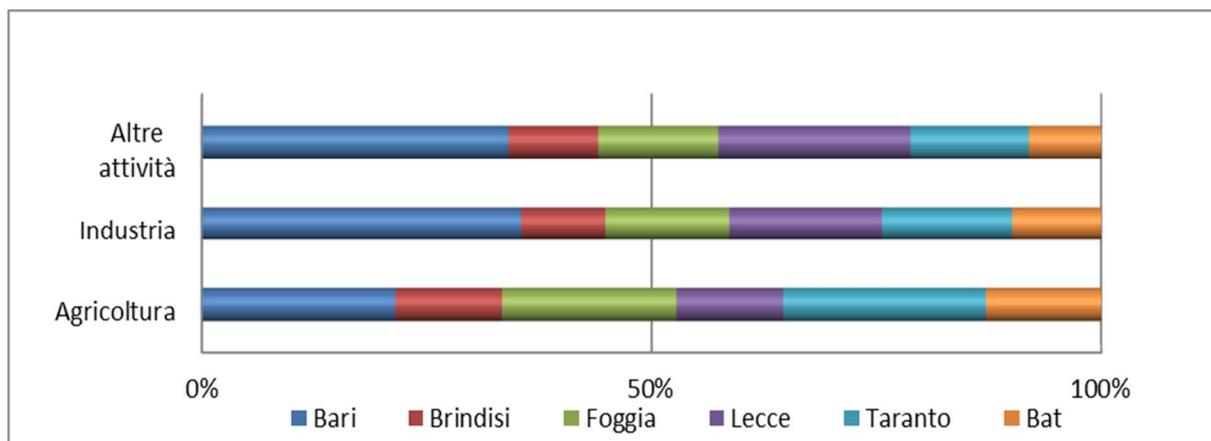


Anno 2011	Agricoltura	Industria	Altre attività
Bari	5,6	26,0	68,3
Brindisi	10,3	22,9	66,7
Foggia	12,1	24,2	63,7
Lecce	5,3	21,3	73,4
Taranto	13,8	24,8	61,4
BAT	12,5	27,1	60,3
Puglia	8,7	24,5	66,8
Italia	3,7	28,5	67,8

Fonte: ISTAT, Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni

Il Grafico 7 evidenzia invece il contributo dalle singole province a ciascun settore di attività economica:

Grafico 7. Peso occupati sul settore di attività economica per provincia 2011



In Puglia le posizioni lavorative censite nel 2011 sono costituite da 268.000 lavoratori indipendenti (pari al 5,2% del totale italiano) e 432.000 dipendenti (3,8% del totale).

La composizione percentuale delle due tipologie si modifica a vantaggio della seconda nell'arco intercensuario, e questo vale sia per l'Italia, che per la Puglia, così come per tutte le province (Tabella 8 e Grafico 8):

Tabella 8. Occupati per posizione lavorativa - valori %

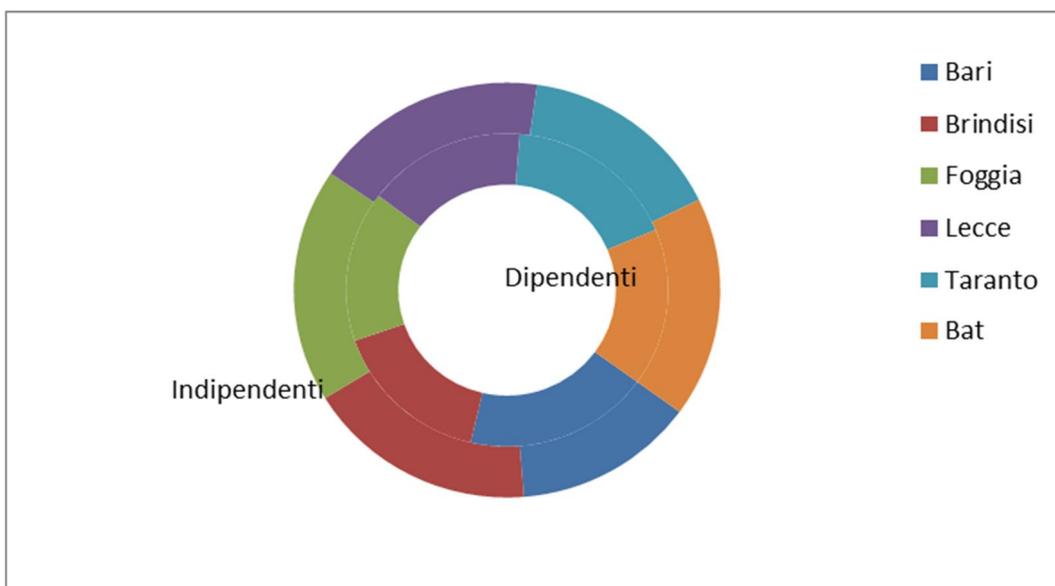
Anno 2001	Dipendenti	Indipendenti
Bari	74,1	25,9
Brindisi	77,0	23,0
Foggia	72,6	27,4
Lecce	73,9	26,1



Anno 2001	Dipendenti	Indipendenti
Taranto	78,7	21,3
BAT	-	-
Puglia	74,7	25,3
Italia	73,3	26,7
Anno 2011	Dipendenti	Indipendenti
Bari	67,0	33,0
Brindisi	57,9	42,1
Foggia	56,1	43,9
Lecce	57,3	42,7
Taranto	62,6	37,4
BAT	58,7	41,3
Puglia	61,6	38,4
Italia	68,8	31,2

Fonte: ISTAT, Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni

Grafico 8. Occupati per posizione nella professione e provincia 2011



Il fenomeno è principalmente conseguenza delle politiche di restrizione del turn over dei dipendenti pubblici.

Complessivamente le imprese si articolano sul territorio pugliese in oltre 267.000 unità locali, che rappresentano la quasi totalità del sistema (94,3%) presso cui sono occupati 771.000 addetti. Entrambi i dati appaiono in crescita ovunque, ma le variazioni maggiori si registrano a **Lecce** in termini di unità locali e **Brindisi** come numero di addetti (Tabella 9).



Tabella 9. Unità locali e addetti e variazione % 2001-2011

Unità locali	2001	2011	Var. % Unità locali
Foggia	35.546	38.407	8,0
Bari	79.209	88.613	11,9
Taranto	28.781	32.071	11,4
Brindisi	21.879	24.481	11,9
Lecce	50.382	57.778	14,7
BAT	25.243	26.636	5,5
<i>Puglia</i>	241.040	267.986	11,2
Italia	4.403.431	4.775.856	8,5
Addetti	2001	2011	Var. % Addetti
Foggia	92.356	97.146	5,2
Bari	264.031	280.051	6,1
Taranto	93.966	106.469	13,3
Brindisi	60.407	69.045	14,3
Lecce	134.597	148.149	10,1
BAT	67.577	70.565	4,4
<i>Puglia</i>	712.934	771.425	8,2
Italia	15.712.908	16.424.086	4,5

Fonte: ISTAT, Censimentidell'Industria e Servizi

Il quadro socio-economico pugliese che emerge dal Censimento generale dell'industria, servizi e istituzioni non profit è riassumibile in 252.203 imprese (pari al 5,7% del totale nazionale), 2.612 istituzioni pubbliche (3,7% del totale nazionale) e 15.105 istituzioni non profit (5% del totale nazionale) (Tabella 10).

Le unità giuridico-economiche (imprese e istituzioni) rappresentano il centro decisionale; l'unità locale, invece, corrisponde a un'impresa o istituzione o a una sua partizione situata in una località topograficamente identificata ed è il luogo in cui sono svolte le attività e dove sono effettivamente occupate le risorse umane.

Le informazioni rilevate a livello di unità locale, pertanto, consentono di analizzare più correttamente le caratteristiche produttive e lavorative della regione, a partire dai dati comunali. Dette informazioni, infatti, riferendosi alle unità produttive di beni e servizi che effettivamente operano sul territorio, consentono di descrivere più propriamente struttura e dinamica del sistema economico regionale. Complessivamente, le **imprese**, le **istituzioni pubbliche** e le **istituzioni non profit** operano in Puglia attraverso 290.487 unità locali (a quelle delle imprese vanno sommate 17.275 delle istituzioni non profit e 5.226 delle istituzioni pubbliche) che ricompongono il mosaico dei 800.893 posti di lavoro (addetti indipendenti e dipendenti).



Tabella 10. Unità giuridico-economiche e addetti 2001 e 2011

Unità giuridico-economiche					Addetti			
Anno 2001	Imprese	Istituzioni pubbliche	Istituzioni non profit	Totale	Imprese	Istituzioni pubbliche	Istituzioni non profit	Totale
Foggia	33.050	132	1.949	35.131	79.240	12.015	6.123	97.378
Bari	73.988	125	3.309	77.422	248.518	31.980	8.317	288.815
Taranto	26.542	60	1.614	28.216	72.948	8.533	2.600	84.081
Brindisi	20.385	49	1.556	21.990	50.362	7.147	1.584	59.093
Lecce	47.090	142	2.914	50.146	126.480	15.073	3.228	144.781
BAT	23.840	29	794	24.663	64.713	6.703	3.994	75.410
Puglia	224.895	537	12.136	237.568	642.261	81.451	25.846	749.558
Italia	4.083.966	15.580	235.232	4.334.778	15.712.908	3.209.125	488.523	19.410.556
Anno 2011	Imprese	Istituzioni pubbliche	Istituzioni non profit	Totale	Imprese	Istituzioni pubbliche	Istituzioni non profit	Totale
Foggia	36.283	99	2.145	38.527	87.361	11.117	5.639	104.117
Bari	83.119	94	4.475	87.688	266.639	29.575	8.562	304.776
Taranto	30.001	54	1.978	32.033	82.452	7.383	2.540	92.375
Brindisi	22.968	41	1.694	24.703	58.417	6.002	2.362	66.781
Lecce	54.430	140	3.693	58.263	136.712	14.244	4.140	155.096
BAT	25.402	23	1.120	26.545	68.851	5.694	3.203	77.748
Puglia	252.203	451	15.105	267.759	700.432	74.015	26.446	800.893
Italia	4.425.950	12.183	301.191	4.739.324	16.424.086	2.842.053	680.811	19.946.950

Fonte: ISTAT, Censimentidell'Industria e Servizi

Per quanto riguarda i settori ATECO di attività economica (Tabella 11), a soffrire maggiormente sono la %Confezione di articoli di abbigliamento+(con una diminuzione complessiva di oltre 15.000 unità) e la %Confezione di articoli in pelle e pelliccia+(- 6.000 unità).

A livello provinciale nella sola provincia di **Lecce** c'è stata una flessione di 10.000 unità nei settori della %Abbigliamento+e del %Bellame+. Nella provincia di **Bari** si riscontra una contrazione di oltre 5.000 addetti nella %fabbricazione di mobili+, mentre risulta rilevante nella provincia di **Foggia** la riduzione nell'attività di %fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi+.

Una forte flessione si osserva anche nell'industria del tabacco+ nella provincia di **Lecce** in cui si è perso circa il 75% degli occupati. Andamento in controtendenza mostrano la %fabbricazione di altri mezzi di trasporto+e le %industrie Alimentari+, con un aumento di circa 1.500 addetti.

Tabella 11. Addetti per attività economica e provincia 2011

ATECO 2007	Italia	Puglia	Foggia	Bari	Taranto	Brindisi	Lecce	BAT
industrie alimentari	-19.510	1.615	251	-78	234	150	488	570
industria delle bevande	-3.135	-580	61	-286	-84	-61	-213	3
industria del tabacco	-5.595	-1.215



ATECO 2007	Italia	Puglia	Foggia	Bari	Taranto	Brindisi	Lecce	BAT
industrie tessili	-100.718	-1.783	-72	-569	-192	-24	-202	-724
confezione di articoli di abbigliamento	-130.655	-15.699	-697	-4.415	-726	-1.536	-6.519	-1.806
fabbricazione di articoli in pelle e simili	-48.047	-6.150	-21	-390	-68	-25	-4.395	-1.251
industria del legno e dei prodotti in legno e sughero	-28.779	-2.141	-223	-534	-18	-85	-848	-433
fabbricazione di carta e di prodotti di carta	-12.087	-643	-665	80	3	-2	-26	-33
stampa e riproduzione di supporti registrati	-35.577	-559	64	-277	-43	-19	-194	-90
fabbricazione di coke e prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio	-9.962	-779	-11	-121	-557	-34	-35	-21
fabbricazione di prodotti chimici	-23.357	-973	-15	-296	-91	-612	-1	42
fabbricazione di prodotti farmaceutici di base	-5.907	-141	..	-157	..	11	5	..
fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche	-14.317	-1.440	-85	-239	86	-114	-324	-764
fabbricazione di altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	-51.780	-1.399	89	-658	-256	92	-151	-515
metallurgia	-14.422	-1.287	-255	-262	-835	-11	79	-3
fabbricazione di prodotti in metallo (esclusi macchinari e attrezzature)	-132.181	-1.221	-565	-789	142	-254	326	-81
fabbricazione di computer e prodotti di elettronica e ottica	-27.444	-159	76	-94	-23	-14	-91	-13
fabbricazione di apparecchiature elettriche	-14.289	-152	37	-162	-115	-30	109	9
fabbricazione di macchinari ed apparecchiature nca	11.759	-727	-276	-824	263	8	74	28
fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	-780	-1.063	-1.797	711	11	-4	-10	26
fabbricazione di altri mezzi di trasporto	5.365	1.401	335	214	692	215	-54	-1
fabbricazione di mobili	-54.686	-5.217	-24	-5.268	659	-125	-329	-130
altre industrie manifatturiere	-18.228	317	5	206	24	-63	107	38
riparazione, manutenzione ed installazione di macchine ed	-186.692	-5.013	-559	-2.336	-1.045	-62	-622	-389



ATECO 2007	Italia	Puglia	Foggia	Bari	Taranto	Brindisi	Lecce	BAT
apparecchiature								
Totale attività manifatturiere	-921.024	-45.008	-4.347	-16.817	-1.939	-2.599	-13.768	-5.538

Fonte: ISTAT, Censimentodell'Industria e Servizi 2011

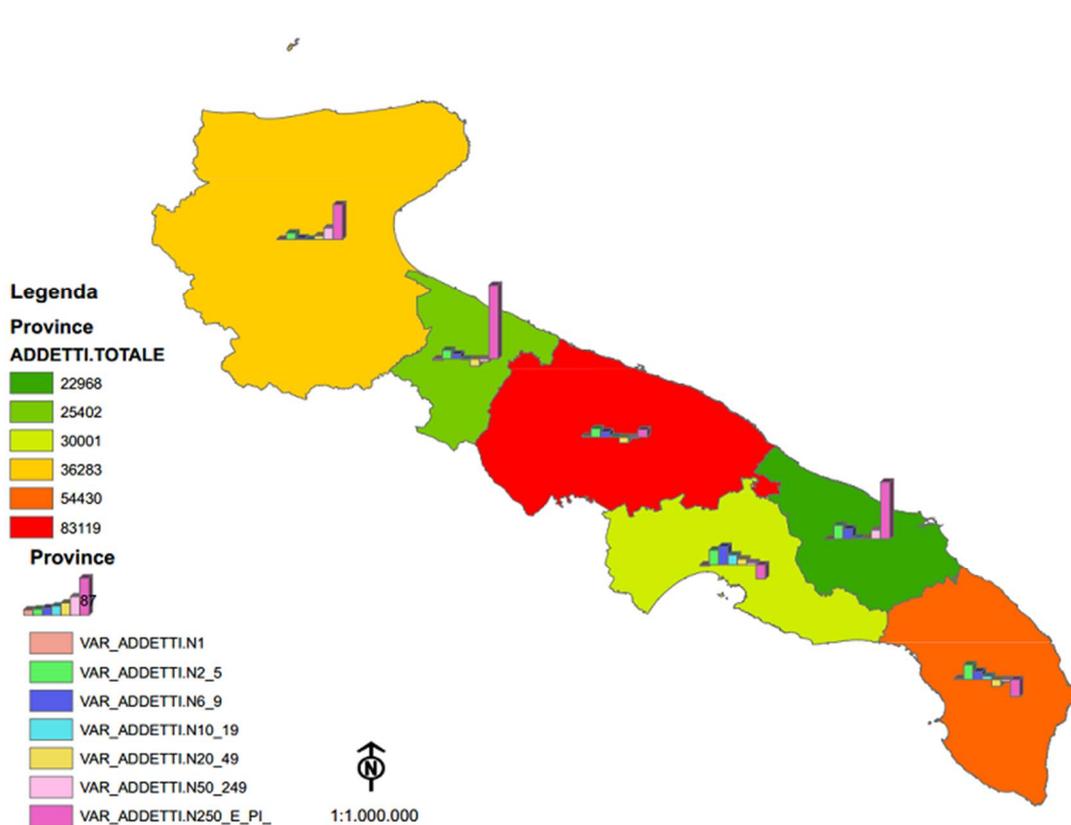


Figura 8. Variazione% degli addetti alle imprese per provincia 2001-2011

I confronti per classe di addetti (Figura 8) evidenziano aumenti di occupati significativi nella micro impresa e una contrazione nelle classi 20-49 e oltre 50 addetti, con variazioni particolarmente consistenti nelle province di Lecce, BAT e Bari. In Figura 9e Figura 10vengono anche evidenziate le variazioni delle imprese e delle unità locali.

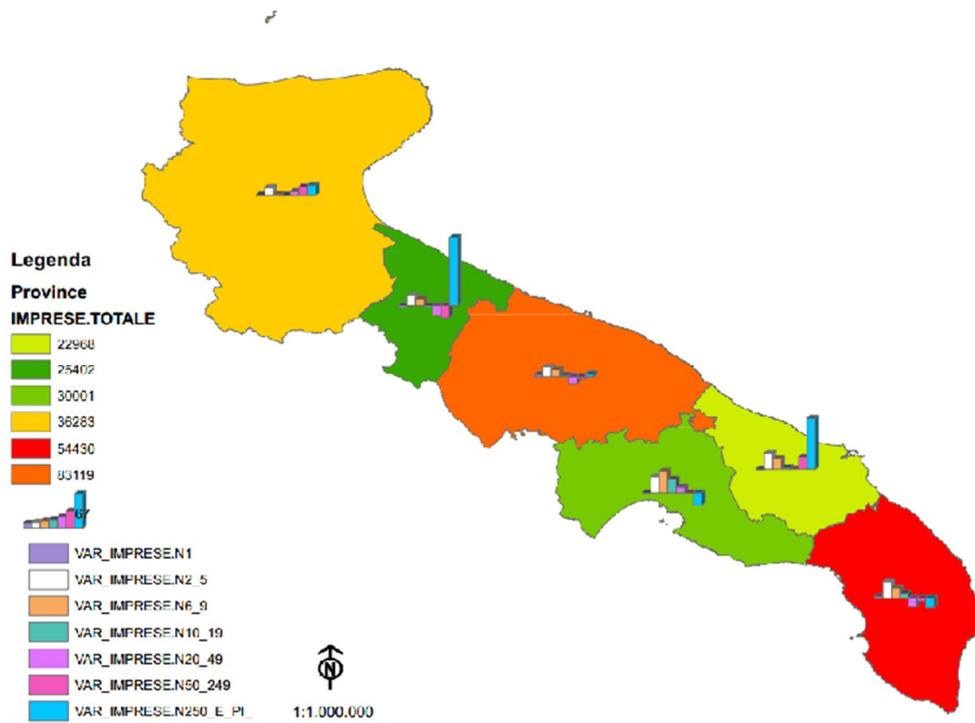


Figura 9. Variazione% delle imprese per provincia 2001-2011

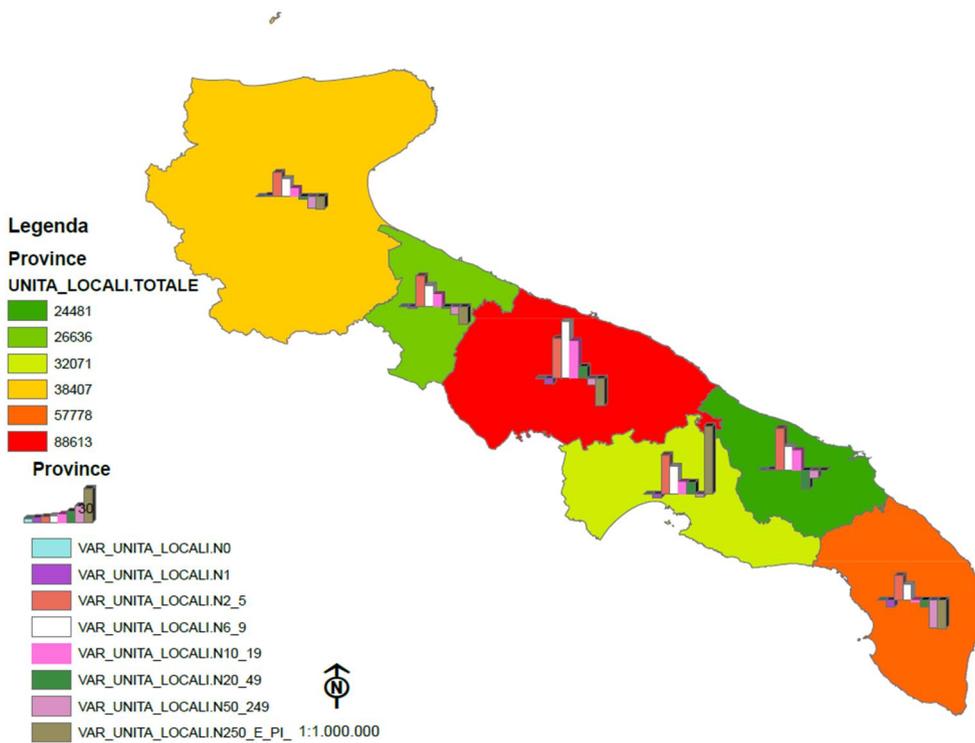


Figura 10. Variazione% delle unità locali per Provincia 2001-2011



3.4 Il settore turistico

Gli elementi distintivi e caratterizzanti il turismo pugliese sono sintetizzabili in: aumento della notorietà, immagine positiva e incremento dei flussi turistici internazionali.

Nel 2012 la Puglia ha superato i 3 milioni di arrivi turistici in totale tra italiani e stranieri, mentre le presenze, ovvero le notti trascorse dai clienti italiani e stranieri negli esercizi ricettivi, hanno superato i 13 milioni in totale.

La crisi economica ha prodotto un impatto maggiore sul mercato italiano, che infatti registra un calo sia nel numero di arrivi che in quello delle presenze rispetto al 2011, a fronte di un incremento dei flussi turistici stranieri, pari al 7% in più degli arrivi e al 5% delle presenze.

Secondo i dati forniti dall'Agenzia regionale per il turismo, gli arrivi in Puglia nel 2012 sono aumentati del 29,8% rispetto al 2005 (Tabella 12). Resta preponderante l'afflusso di turisti italiani, mentre le provenienze dall'estero hanno rappresentato il 18% circa del totale di turisti che hanno deciso di soggiornare nel territorio pugliese.

Per quanto riguarda i Paesi di origine dei turisti stranieri, in prima linea si pongono quelli dell'area UE, soprattutto la Germania; seguono i viaggiatori francesi, inglesi, belgi, austriaci e cechi. Queste sei nazionalità generano il 57% circa di presenze turistiche in Puglia. Fra i Paesi extra UE si annoverano la Svizzera e i più lontani Stati Uniti, Russia e Giappone.

Tabella 12. Variazione% 2005-2012 arrivi turistici in Puglia

2005	2012	Var. %
2.485.407	3.225.976	29,80

Fonte: Agenzia Puglia Promozione, Osservatorio del Turismo

La rilevanza della componente balneare è confermata dalla distribuzione dei flussi tra le principali destinazioni turistiche della Regione e dalla consistenza dei flussi delle province di **Foggia** e **Lecce** che insieme totalizzano il 68,7% e il 57,8% delle presenze e degli arrivi turistici regionali (Tabella 13 e Figura 11). Seguono le province di **Bari**, **Brindisi** e **Taranto**, ultima la provincia di **BAT** con circa 280.000 presenze (Tabella 14 e Figura 12).

Tabella 13. Arrivi turistici per Provincia 2012

REGIONE E PROVINCE	Italiani	Stranieri	Totale
Bari	482.452	167.874	650.326
Brindisi	245.147	70.557	315.704
BAT	99.378	25.873	125.251
Foggia	741.557	126.620	868.177
Lecce	848.923	148.852	997.775
Taranto	213.358	36.568	249.926
Puglia	2.647.695	578.281	3.225.976

Fonte: Agenzia Puglia Promozione, Osservatorio del Turismo

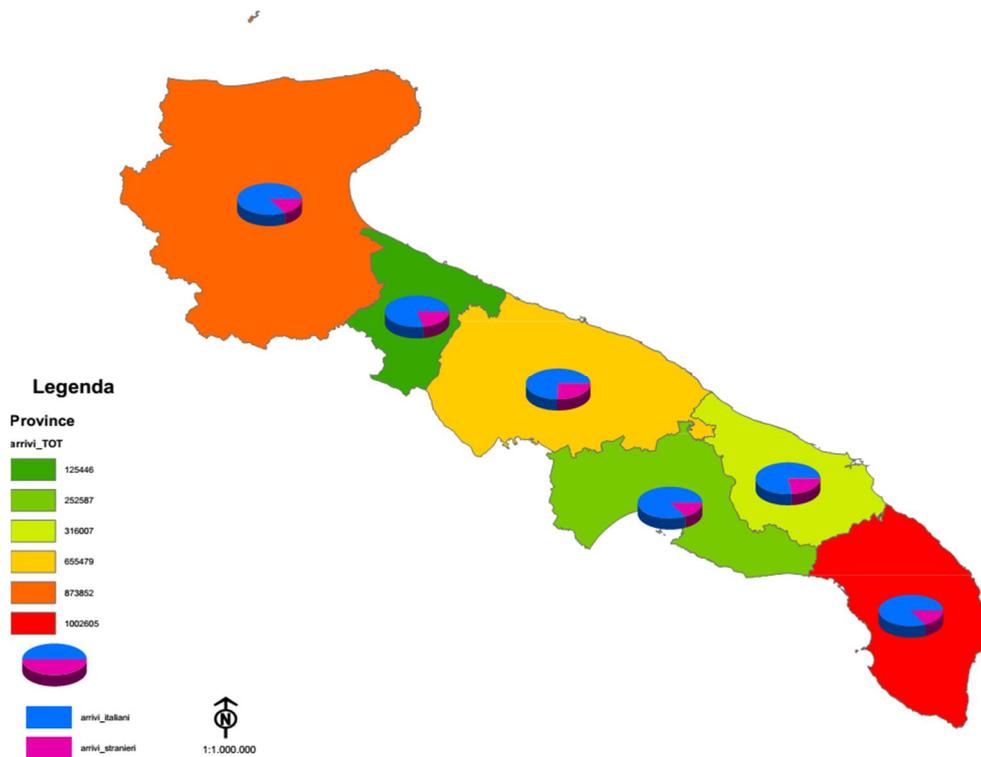


Figura 11. Arrivi turistici per Provincia 2012

Tabella 14. Presenze turistici per Provincia 2012

REGIONE E PROVINCE	Italiani	Stranieri	Totale
Bari	1.059.296	397.213	1.456.509
Brindisi	1.049.147	299.175	1.348.322
BAT	214.007	65.871	279.878
Foggia	3.751.212	663.831	4.415.043
Lecce	4.039.319	674.949	4.714.268
Taranto	847.487	176.989	1.024.476
Puglia	11.005.268	2.286.597	13.291.865

Fonte: Agenzia Puglia Promozione, Osservatorio del Turismo

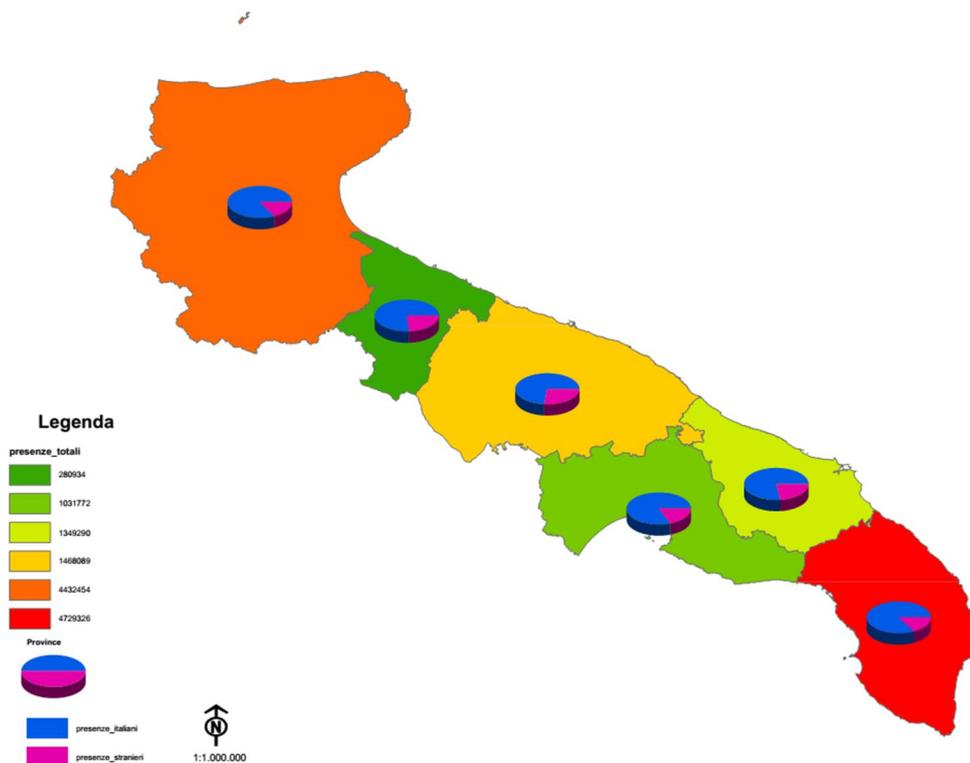
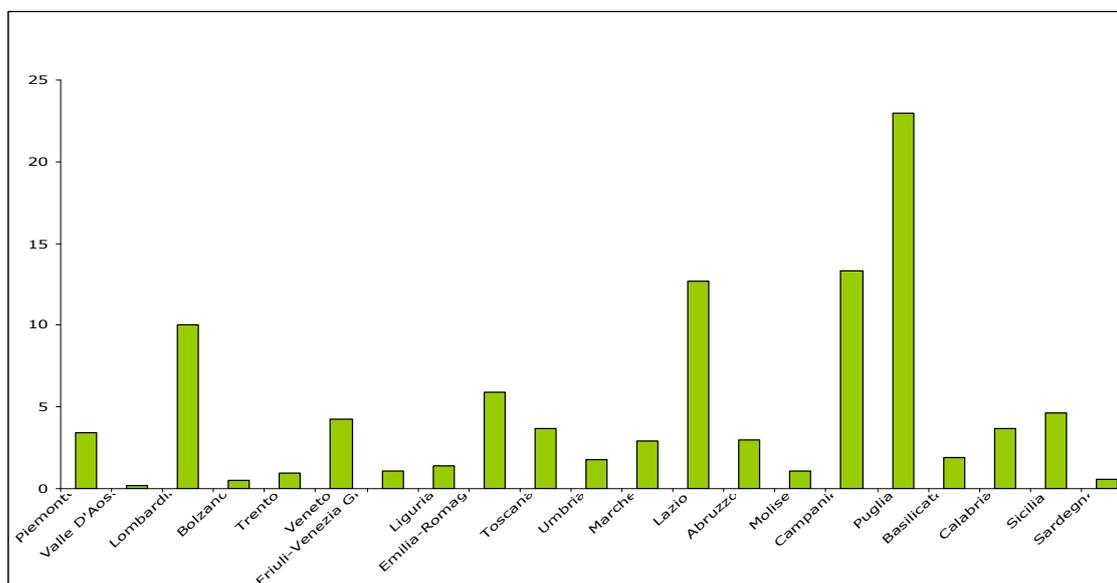


Figura 12. Presenze turistiche per provincia 2012

La quota rilevante degli arrivi in Puglia è costituita dal 23% circa di movimentazioni interne, ovvero dai pugliesi stessi, mentre fra gli altri italiani che scelgono come meta per le proprie vacanze il tacco d'Italia vanno indicati i campani e i laziali, che incidono rispettivamente con un 13,3% e 12,7% sul totale di vacanzieri (Grafico 9).

Grafico 9. Arrivi turistici in Puglia per regione di provenienza 2012 - valori %

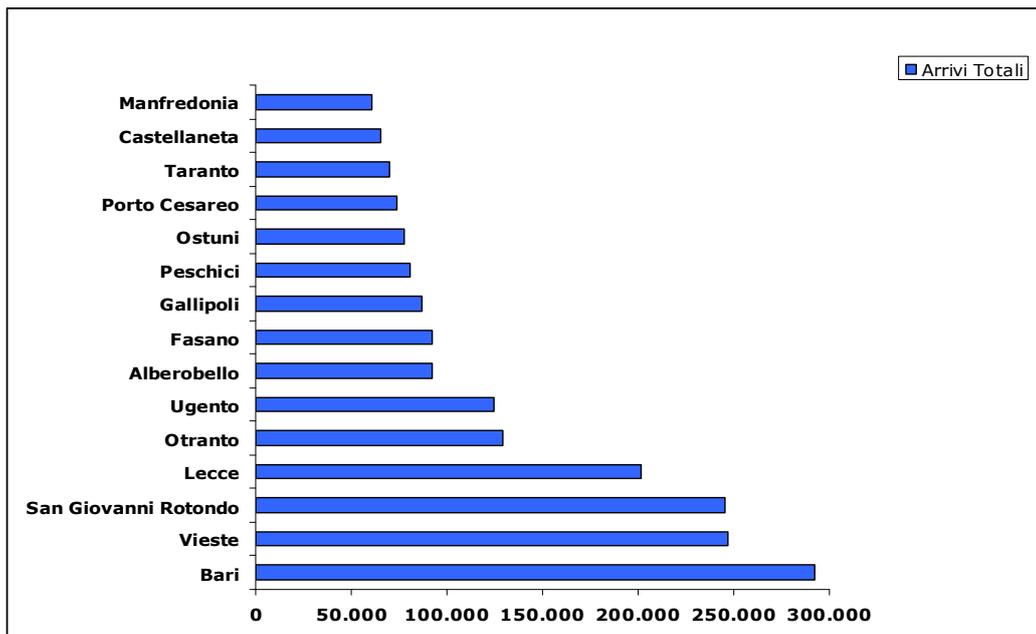


Arrivi turistici in Puglia per regione di provenienza 2012 - valori %



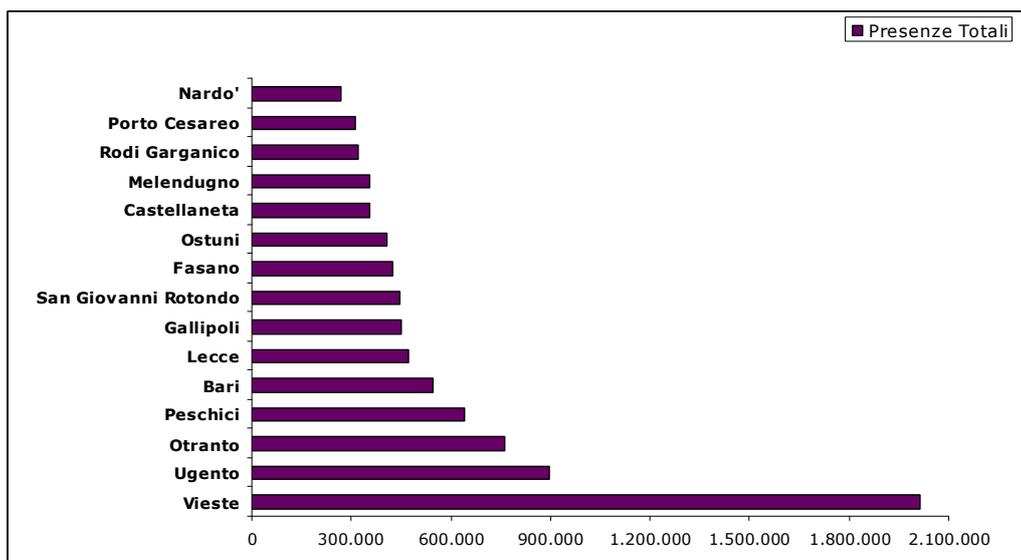
Le 15 principali destinazioni turistiche pugliesi e i 15 comuni con le migliori performance in termini di presenze (Grafico 10 e Grafico 11) accolgono il 60% e il 65% dei vacanzieri totali (il comune di **Bari** si attesta rispettivamente al 9% e 4%). Come prevedibile, i comuni del Gargano e del Salento sono i più dinamici in termini di arrivi; Vieste è invece il comune a cui si attribuisce il maggior numero di presenze, oltre il 15% del totale.

Grafico 10. Arrivi turistici per comune (primi 15) 2012



Fonte: Agenzia Puglia Promozione, Osservatorio del Turismo

Grafico 11. Presenze turistiche per comune (primi 15) 2012

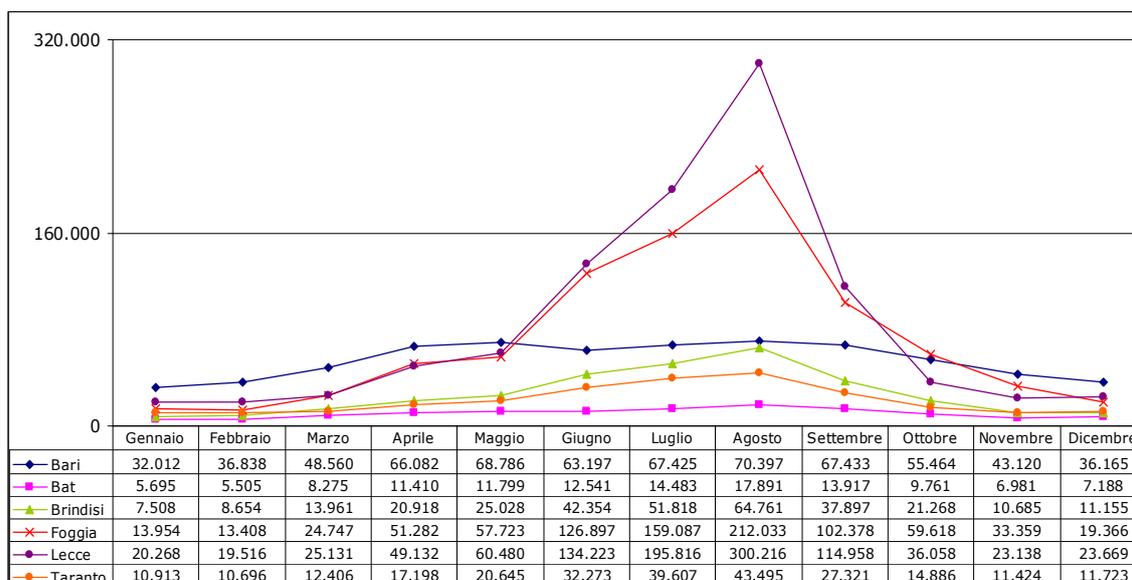


Fonte: Agenzia Puglia Promozione, Osservatorio del Turismo



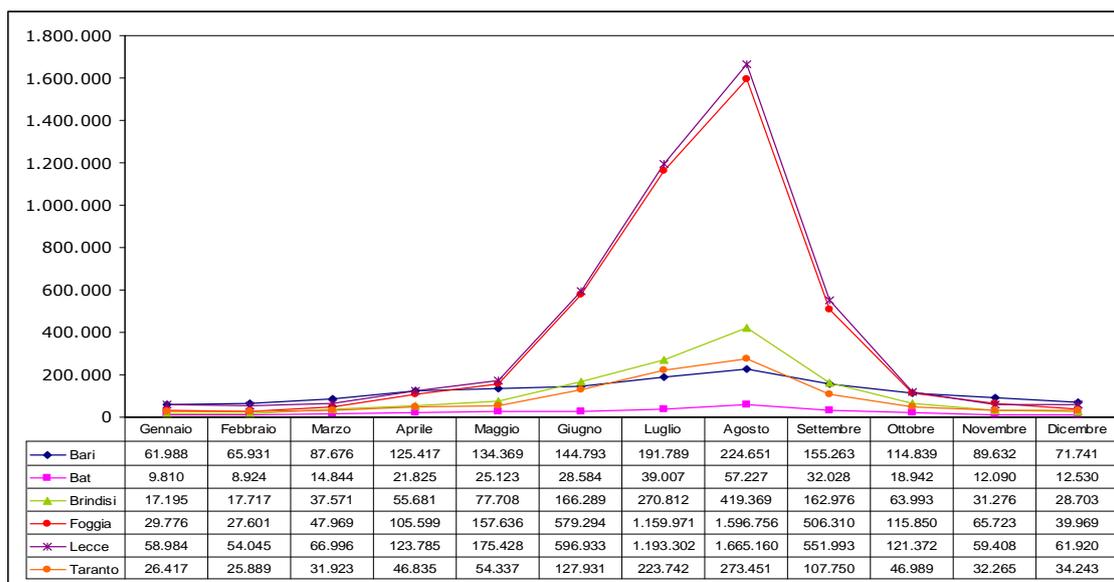
In Puglia, come nel resto d'Italia, la stagionalità è una delle caratteristiche principali del fenomeno turistico (Grafico 12 e Grafico 13). Le presenze si concentrano soprattutto nei mesi da Giugno ad Agosto e principalmente nelle località balneari delle province di **Foggia**, **Lecce** e **Brindisi** (Grafico 14). Il processo di destagionalizzazione è già invece una significativa realtà a **Bari** e nella **BAT**, dove nei mesi non estivi si contano comunque il 51,2% e il 44,2% di ospiti.

Grafico 12. Arrivi turistici 2012 per provincia e per mese



Fonte: Agenzia Puglia Promozione, Osservatorio del Turismo

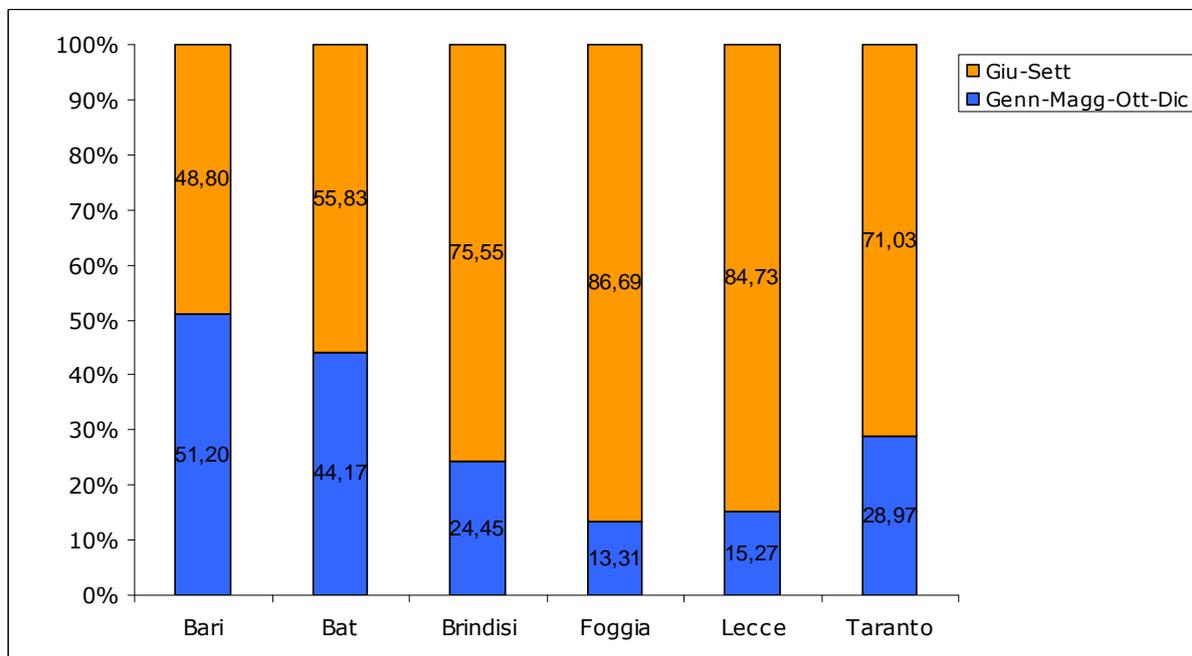
Grafico 13. Presenze turistiche 2012 per provincia e per mese



Fonte: Agenzia Puglia Promozione, Osservatorio del Turismo



Grafico 14. Presenze turistiche 2012 per provincia nei mesi Giugno-Agosto rispetto alle presenze annuali



3.5 Le Infrastrutture sociali

Per stimare il livello di dotazione infrastrutturale della Puglia, in termini comparativi con le altre Regioni italiane e con la media nazionale e del Mezzogiorno, si è fatto ricorso agli indici di **dotazione infrastrutturale** elaborati periodicamente dall'Istituto Tagliacarne e la cui ultima edizione disponibile fotografava la situazione delle regioni italiane al 2011.

In particolare la dotazione regionale delle infrastrutture sociali risulta superiore alla media nazionale nel caso delle **strutture per l'istruzione** e di quelle **sanitarie**.

La dotazione di strutture dedicate all'**istruzione**, pari a 108,61 nel 2011, è leggermente migliorata rispetto al 2009 (107,1). Quanto alla dotazione di **strutture sanitarie**, se nel 2009 la Puglia presentava una dotazione inferiore al valore nazionale (98,75), nel 2011 il valore dell'indice è salito a 102,75.

Di rilievo sono i risultati conseguiti dalle infrastrutture sociali: posta uguale a 100 la media nazionale l'indice di dotazione generale è di 88,2 nel 2012, con risultati eccellenti per quanto concerne in particolare le strutture sanitarie e le strutture per l'istruzione, quest'ultime in particolare nel periodo di riferimento 2001-2012 sono passate da 97,1 a 105,2 (sesta performance nel Paese); più deficitaria la dotazione per le strutture culturali e ricreative che al 2012 è pari a 54,9.

L'analisi relativa al **contesto sociale** evidenzia ancora un certo divario, con un valore pari a 87,5 rispetto alla media italiana. In relazione alla precedente rilevazione il dato è comunque migliorato (85,8 nel 2009) ed è sensibilmente superiore alla media del Mezzogiorno, che si attesta a 80,9.



Mentre appare più che soddisfacente la performance regionale nelle reti dell'istruzione e della sanità, è la **dotazione di strutture culturali e ricreative** (51,3), a incidere negativamente sull'infrastruttura sociale del territorio, determinando l'abbassamento della media generale dell'indicatore pugliese.

Nel complesso, quindi, sul fronte delle infrastrutture ~~economiche~~ e ~~sociali~~, la Puglia si posiziona al di sotto della media nazionale (90,5), ma è riuscita ad ottenere un miglioramento rispetto alla dotazione detenuta nel 2001 (86,05). Preoccupa invece il risultato complessivo del Mezzogiorno, che nel giro di un decennio è rimasto sostanzialmente fermo (79,99 nel 2011 rispetto ad 80,12 nel 2001).

3.6 Le Aree Interne

L'individuazione delle Aree Interne, così come definite e individuate dal DPS (Dipartimento Per lo Sviluppo e la Coesione Economica) - Governo del Ministero dello Sviluppo Economico, parte dal presupposto che il territorio Italiano sia caratterizzato da una rete di comuni (centri di offerta di servizi) attorno ai quali gravitano aree caratterizzate da differenti livelli di perifericità spaziale.

Il carattere di ~~centro di offerta di servizi~~ è riservato esclusivamente a quei comuni in grado di offrire simultaneamente l'offerta scolastica secondaria, sanitaria e nodi di accesso alla rete ferroviaria.

Ne consegue che la definizione di Area Interna è strettamente collegata alla ~~lontananza~~ dai servizi essenziali. Va precisato che Area Interna, in questa concezione, non coincide necessariamente con ~~area debole~~, indicando con questa locuzione le porzioni di territorio che generano o che attraggono volumi di spostamenti molto al di sotto della media regionale.

La distanza dai poli misurata in tempi di percorrenza permette di suddividere le aree interne in: aree peri-urbane, aree intermedie, aree periferiche e aree ultra periferiche.

La classificazione proposta dal DPS dei comuni appartenenti alle aree interne è stata ottenuta sulla base di un indicatore di accessibilità calcolato in termini di minuti di percorrenza rispetto al polo più prossimo. Le fasce che si ottengono sono calcolate usando i terzili della distribuzione dell'indice di distanza in minuti dal polo prossimo, pari circa a 20 e 40 minuti. Una terza fascia, oltre 75 minuti, pari al 95-esimo percentile, è stata introdotta per individuare i territori ultra periferici.

Di seguito si riporta una esemplificazione della classificazione dei comuni in relazione ai tempi di accesso ai relativi poli di riferimento.

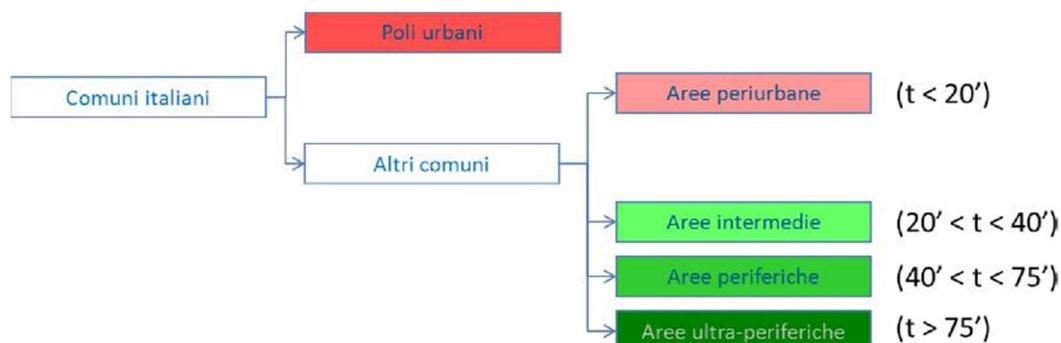




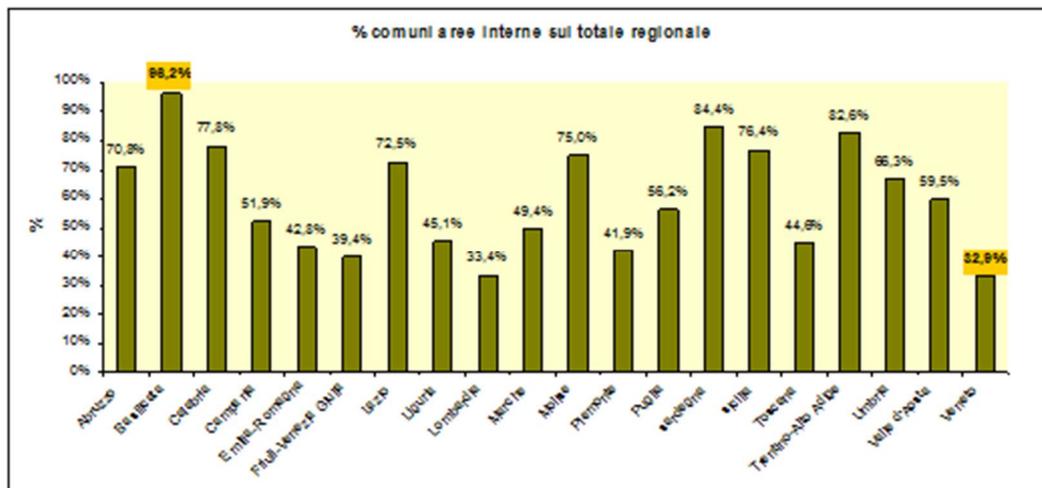
Tabella 15. Numero Comuni ricadenti in Aree Interne- dettaglio per regione. Fonte Dps

Regione	n. comuni in aree interne	n. comuni della regione
Abruzzo	216	305
Basilicata	126	131
Calabria	318	409
Campania	286	551
Emilia-Romagna	149	348
Friuli-Venezia Giulia	86	218
Lazio	274	378
Liguria	106	235
Lombardia	515	1.544
Marche	118	239
Molise	102	136
Piemonte	505	1.206
Puglia	145	258
Sardegna	318	377
Sicilia	298	390
Toscana	128	287
Trentino-Alto Adige	275	333
Umbria	61	92
Valle d'Aosta	44	74
Veneto	191	581
Totale	4.261	8.092

In Italia vive nelle aree interne circa un quarto della popolazione distribuita in più di quattromila Comuni; la Basilicata con il 96.2% dei comuni risulta la regione con la maggiore incidenza di aree interne, di contro solo il 33.2% dei comuni lombardi appartiene alla definizione di area interna.



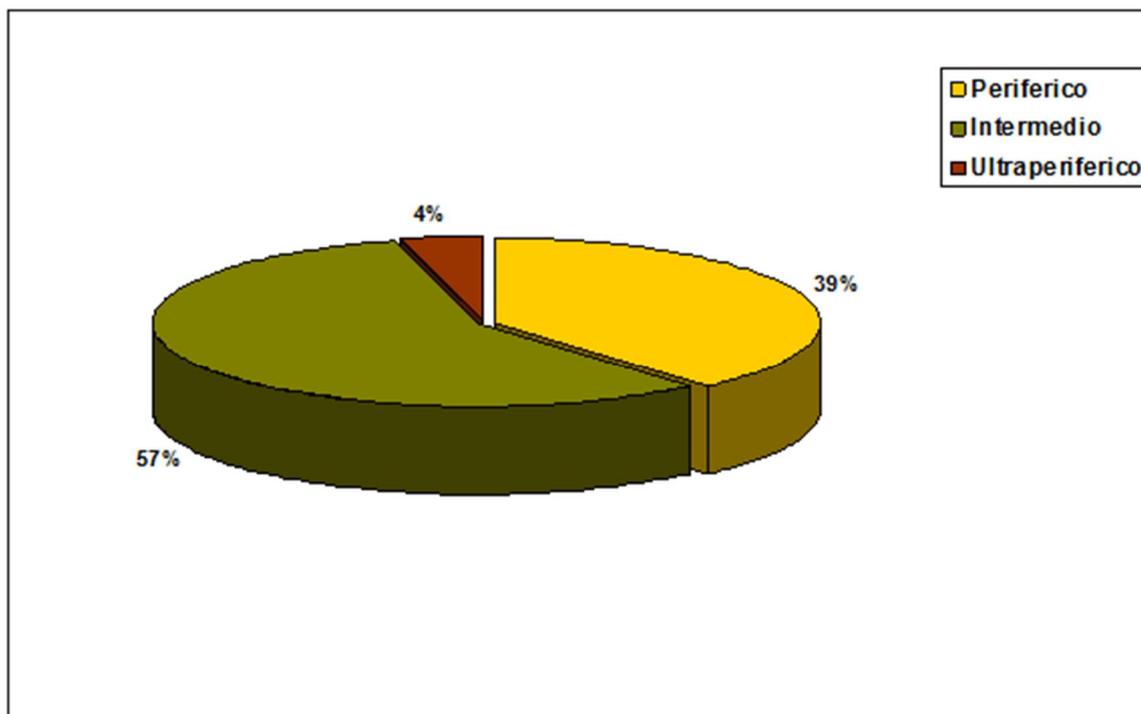
Grafico 15. Comuni Area Interna sul totale regionale. Valore percentuale



3.6.1 LE AREE INTERNE IN PUGLIA

In Puglia, secondo la classificazione proposta dal DPS, 145 comuni risultano essere area interna, il 57% dei quali appartiene al livello Intermedio (tempo di accesso al polo di Riferimento compreso tra 40 e 75 minuti).

Grafico 16. Classificazione dei comuni Area Interna secondo i livelli di perifericità. Puglia. Fonte DPS





L'approfondimento al caso pugliese relativo alle qualità che i servizi di trasporto devono garantire in tali aree interne, suggerisce di indagare la storia demografica dei comuni così definiti. Alla data dell'ultimo censimento i pugliesi residenti nelle aree interne risultano essere in totale 1.180.592.

Nella tabella di seguito, si riportano le variazioni di popolazione alla data degli ultimi due censimenti (2001-2011) dei comuni ricadenti nelle aree interne, dall'analisi si apprezza una generale flessione dei residenti in tali aree, con evidenti ripercussioni sul potenziale generativo rispetto alla domanda di trasporto.

Le variazioni negative della popolazione più significative si registrano nella provincia di Foggia, dove si sono verificate decrementi che superano il 20%.

Tabella 16. Aree Interne È Popolazione Comuni Puglia. Variazione % 2001-2011. Dati Istat

Comune	Popolazione 2001	Popolazione 2011	VAR% 2001-2011
Accadia	2.702	2.418	-10,51
Alberona	1.134	1.002	-11,64
Anzano di Puglia	2.239	1.617	-27,78
Ascoli Satriano	6.373	6.194	-2,81
Biccari	3.070	2.872	-6,45
Bovino	3.991	3.562	-10,75
Cagnano Varano	8.617	7.451	-13,53
Candela	2.823	2.693	-4,61
Carlantino	1.294	1.040	-19,63
Carpino	4.704	4.305	-8,48
Casalnuovo Monterotaro	1.954	1.663	-14,89
Casalvecchio di Puglia	2.167	1.939	-10,52
Castelluccio dei Sauri	1.951	2.119	8,61
Castelluccio Valmaggiore	1.469	1.331	-9,39
Castelnuovo della Daunia	1.763	1.557	-11,68
Celenza Valfortore	1.990	1.724	-13,37
Celle di San Vito	186	172	-7,53
Deliceto	4.117	3.919	-4,81
Faeto	758	644	-15,04
Ischitella	4.562	4.316	-5,39
Isole Tremiti	367	455	23,98
Lesina	6.286	6.319	0,52
Manfredonia	57.704	56.257	-2,51



Comune	Popolazione 2001	Popolazione 2011	VAR% 2001-2011
Mattinata	6.333	6.360	0,43
Monteleone di Puglia	1.413	1.067	-24,49
Monte Sant'Angelo	13.917	13.098	-5,88
Motta Montecorvino	951	768	-19,24
Orsara di Puglia	3.313	2.914	-12,04
Orta Nova	17.665	16.999	-3,77
Panni	976	858	-12,09
Peschici	4.339	4.197	-3,27
Pietramontecorvino	2.972	2.745	-7,64
Rignano Garganico	2.309	2.200	-4,72
Rocchetta Sant'Antonio	2.034	1.954	-3,93
Rodi Garganico	3.778	3.663	-3,04
Roseto Valfortore	1.316	1.149	-12,69
San Giovanni Rotondo	26.106	27.329	4,68
San Marco in Lamis	15.739	14.218	-9,66
San Marco la Catola	1.515	1.082	-28,58
San Nicandro Garganico	18.074	15.927	-11,88
San Paolo di Civitate	6.119	5.935	-3,01
Sant'Agata di Puglia	2.321	2.096	-9,69
Serracapriola	4.356	4.069	-6,59
Troia	7.495	7.330	-2,20
Vico del Gargano	8.107	7.861	-3,03
Vieste	13.430	13.271	-1,18
Volturara Appula	595	481	-19,16
Volturino	1.992	1.781	-10,59
Ordona	2.584	2.654	2,71
Zapponeta	3.013	3.326	10,39
Altamura	64.167	69.529	8,36
Cassano delle Murge	11.958	14.270	19,33
Gioia del Colle	27.655	27.889	0,85
Gravina in Puglia	42.154	43.614	3,46
Grumo Appula	12.431	12.940	4,09
Noci	19.564	19.285	-1,43



Comune	Popolazione 2001	Popolazione 2011	VAR% 2001-2011
Poggiorsini	1.517	1.418	-6,53
Santeramo in Colle	26.050	26.770	2,76
Terlizzi	27.532	26.986	-1,98
Toritto	8.916	8.551	-4,09
Avetrana	7.303	7.024	-3,82
Castellaneta	17.393	17.125	-1,54
Ginosa	22.146	22.582	1,97
Laterza	14.996	15.296	2,00
Lizzano	10.195	10.238	0,42
Maruggio	5.386	5.411	0,46
Mottola	16.575	16.241	-2,02
Palagianello	7.483	7.854	4,96
Palagiano	15.815	16.052	1,50
Torricella	4.082	4.233	3,70
San Pancrazio Salentino	10.551	10.289	-2,48
Acquarica del Capo	4.734	4.898	3,46
Alessano	6.556	6.480	-1,16
Alezio	5.084	5.611	10,37
Alliste	6.054	6.657	9,96
Andrano	5.160	4.962	-3,84
Aradeo	9.676	9.755	0,82
Bagnolo del Salento	1.858	1.879	1,13
Botrugno	3.046	2.851	-6,40
Cannole	1.765	1.754	-0,62
Carpignano Salentino	3.843	3.685	-4,11
Casarano	20.579	20.489	-0,44
Castrignano de' Greci	4.107	4.070	-0,90
Castrignano del Capo	5.474	5.334	-2,56
Collepasso	6.691	6.352	-5,07
Corigliano d'Otranto	5.633	5.771	2,45
Corsano	5.735	5.632	-1,80
Cursi	4.122	4.251	3,13
Cutrofiano	9.089	9.182	1,02



Comune	Popolazione 2001	Popolazione 2011	VAR% 2001-2011
Diso	3.298	3.073	-6,82
Gagliano del Capo	5.660	5.402	-4,56
Galatina	28.081	27.214	-3,09
Galatone	15.895	15.754	-0,89
Gallipoli	20.266	20.398	0,65
Giuggianello	1.286	1.249	-2,88
Giurdignano	1.793	1.928	7,53
Guagnano	6.193	5.900	-4,73
Maglie	15.255	14.819	-2,86
Martano	9.516	9.320	-2,06
Matino	11.615	11.704	0,77
Melendugno	9.307	9.646	3,64
Melissano	7.448	7.307	-1,89
Melpignano	2.209	2.209	0,00
Miggiano	3.753	3.684	-1,84
Minervino di Lecce	3.949	3.729	-5,57
Montesano Salentino	2.765	2.677	-3,18
Morciano di Leuca	3.512	3.416	-2,73
Muro Leccese	5.267	5.091	-3,34
Nardò	30.520	31.688	3,83
Neviano	5.925	5.514	-6,94
Nociglia	2.669	2.456	-7,98
Ortelle	2.489	2.359	-5,22
Otranto	5.282	5.622	6,44
Palmariggi	1.603	1.554	-3,06
Parabita	9.557	9.323	-2,45
Patù	1.747	1.721	-1,49
Poggiardo	6.075	6.119	0,72
Presicce	5.629	5.589	-0,71
Racale	10.321	10.734	4,00
Ruffano	9.530	9.854	3,40
Salice Salentino	8.863	8.642	-2,49
Salve	4.556	4.737	3,97



Comune	Popolazione 2001	Popolazione 2011	VAR% 2001-2011
Sanarica	1.446	1.503	3,94
Sannicola	6.152	5.902	-4,06
Santa Cesarea Terme	3.095	3.032	-2,04
Scorrano	6.755	6.975	3,26
Secli	1.909	1.923	0,73
Sogliano Cavour	4.078	4.065	-0,32
Specchia	4.937	4.807	-2,63
Spongano	3.814	3.742	-1,89
Supersano	4.602	4.509	-2,02
Surano	1.791	1.698	-5,19
Taurisano	12.436	12.643	1,66
Taviano	12.506	12.492	-0,11
Tiggiano	2.871	2.931	2,09
Tricase	17.386	17.665	1,60
Tuglie	5.308	5.264	-0,83
Ugento	10.824	12.001	10,87
Uggiano la Chiesa	4.341	4.479	3,18
Veglie	14.022	14.304	2,01
San Cassiano	2.223	2.105	-5,31
Castro	2.557	2.473	-3,29
Porto Cesareo	4.419	5.448	23,29
Minervino Murge	10.213	9.333	-8,62
Spinazzola	7.362	6.755	-8,25
Totale	1.184.939	1.180.592	-0,37

Nella tabella 3 si è esplorato l'invecchiamento demografico dei comuni ricadenti nella classificazione Area Interna.

Dai dati è emerso che il 92% dei comuni ha subito nel decennio 2001-2011 un incremento della quota di popolazione che supera i 65 anni.

Nelle Province di Bari, Brindisi e Lecce la quota di popolazione appartenente a questa fascia di età ha subito un incremento generale per tutti i comuni.



Tale circostanza rafforza la considerazione inerente la flessione del potere generativo delle aree interne poiché la crescita dell'indice di invecchiamento determina una conseguente contrazione della domanda di mobilità sistemica (gli over 65 è ragionevole che non domandino servizi di trasporto sistematici-pendolari)

La provincia di Foggia, con il comune di Manfredonia (31.66%), Lecce, con il comune di Botrugno (36.20%) e Taranto con il 30.29% di Lizzano, registrano le variazioni positive più significative.

Tabella 17. Quota % over 65 sul totale della popolazione. Variazione 2001-2011. Dati Istat

Comune	% popolazione (over 65) 2001	% popolazione (over 65) 2011	Var% 2001_2011
Accadia	24,20	22,70	-6,20
Alberona	28,04	28,24	0,72
Anzano di Puglia	18,67	21,58	15,61
Ascoli Satriano	19,14	19,34	1,03
Biccari	24,30	23,71	-2,42
Bovino	25,61	28,13	9,85
Cagnano Varano	17,07	22,41	31,29
Candela	20,58	20,39	-0,95
Carlantino	24,34	28,17	15,73
Carpino	25,09	27,18	8,34
Casalnuovo Monterotaro	28,45	29,83	4,82
Casalvecchio di Puglia	21,74	25,01	15,08
Castelluccio dei Sauri	16,81	16,94	0,77
Castelluccio Valmaggiore	24,91	26,45	6,15
Castelnuovo della Daunia	25,13	27,17	8,12
Celenza Valfortore	27,64	32,66	18,16
Celle di San Vito	33,87	34,30	1,27
Deliceto	22,74	22,05	-3,03
Faeto	27,57	25,31	-8,20
Ischitella	22,10	22,68	2,66
Isole Tremiti	20,44	21,98	7,55
Lesina	16,50	21,32	29,22
Manfredonia	13,83	18,21	31,66
Mattinata	17,32	19,50	12,56
Monteleone di Puglia	26,68	22,31	-16,40
Monte Sant'Angelo	20,65	22,48	8,84



Comune	% popolazione (over 65) 2001	% popolazione (over 65) 2011	Var% 2001_2011
Motta Montecorvino	34,91	35,81	2,57
Orsara di Puglia	26,53	27,42	3,35
Orta Nova	12,61	15,06	19,46
Panni	34,12	34,85	2,14
Peschici	15,10	17,80	17,90
Pietramontecorvino	24,29	23,24	-4,33
Rignano Garganico	22,65	24,41	7,76
Rocchetta Sant'Antonio	23,80	26,46	11,19
Rodi Garganico	18,42	19,55	6,10
Roseto Valfortore	31,00	26,98	-12,98
San Giovanni Rotondo	14,17	16,09	13,49
San Marco in Lamis	16,61	19,00	14,42
San Marco la Catola	24,75	31,33	26,58
San Nicandro Garganico	19,24	24,68	28,26
San Paolo di Civitate	17,09	19,09	11,68
Sant'Agata di Puglia	30,81	26,29	-14,66
Serracapriola	25,46	24,38	-4,24
Troia	19,13	20,59	7,60
Vico del Gargano	18,11	18,94	4,60
Vieste	14,67	16,79	14,45
Volturara Appula	43,70	43,45	-0,56
Volturino	27,31	29,65	8,56
Ordona	12,81	14,20	10,89
Zapponeta	11,28	14,70	30,29
Altamura	12,66	14,23	12,39
Cassano delle Murge	14,92	16,16	8,32
Gioia del Colle	18,73	20,90	11,59
Gravina in Puglia	12,82	15,25	18,95
Grumo Appula	15,26	17,20	12,73
Noci	17,56	20,09	14,38
Poggiorsini	15,43	18,05	17,04
Santeramo in Colle	14,46	17,02	17,70
Terlizzi	13,51	15,18	12,36



Comune	% popolazione (over 65) 2001	% popolazione (over 65) 2011	Var% 2001_2011
Toritto	15,32	17,65	15,18
Avetrana	16,68	20,73	24,29
Castellaneta	16,06	20,14	25,42
Ginosa	15,80	18,83	19,21
Laterza	15,15	17,97	18,62
Lizzano	13,23	17,24	30,29
Maruggio	19,29	23,75	23,11
Mottola	16,00	19,74	23,38
Palagianello	12,90	16,16	25,29
Palagiano	12,50	16,51	32,06
Torricella	17,66	21,71	22,92
San Pancrazio Salentino	16,20	20,56	26,91
Acquarica del Capo	17,26	20,78	20,43
Alessano	18,38	21,47	16,79
Alezio	22,17	22,24	0,34
Alliste	18,70	20,37	8,94
Andrano	18,45	21,32	15,57
Aradeo	17,81	20,85	17,09
Bagnolo del Salento	18,46	19,80	7,24
Botrugno	18,52	25,22	36,20
Cannole	18,70	24,91	33,25
Carpignano Salentino	16,89	22,09	30,80
Casarano	15,76	18,86	19,67
Castrignano de' Greci	17,60	22,60	28,40
Castrignano del Capo	21,94	24,92	13,56
Collepasso	20,42	24,51	20,07
Corigliano d'Otranto	17,95	21,26	18,46
Corsano	15,01	17,21	14,60
Cursi	15,60	19,03	22,00
Cutrofiano	18,21	22,38	22,91
Diso	24,08	28,18	17,05
Gagliano del Capo	15,62	19,96	27,77
Galatina	17,98	21,98	22,23



Comune	% popolazione (over 65) 2001	% popolazione (over 65) 2011	Var% 2001_2011
Galatone	16,86	19,28	14,34
Gallipoli	14,83	19,94	34,50
Giuggianello	20,76	23,22	11,83
Giurdignano	16,29	18,88	15,93
Guagnano	21,36	26,61	24,56
Maglie	18,85	23,02	22,17
Martano	18,43	22,47	21,89
Matino	16,32	19,22	17,72
Melendugno	15,82	19,30	22,05
Melissano	16,19	20,47	26,44
Melpignano	18,97	20,91	10,26
Miggiano	15,75	20,25	28,59
Minervino di Lecce	20,33	23,57	15,92
Montesano Salentino	15,33	18,23	18,88
Morciano di Leuca	24,06	29,39	22,16
Muro Leccese	19,56	22,49	15,01
Nardò	17,92	20,93	16,82
Neviano	21,18	24,27	14,56
Nociglia	18,47	20,68	11,98
Ortelle	22,06	24,12	9,35
Otranto	15,56	19,32	24,13
Palmariggi	19,15	24,07	25,67
Parabita	19,41	22,93	18,15
Patù	19,69	22,78	15,68
Poggiardo	18,01	21,29	18,25
Presicce	20,84	26,10	25,27
Racale	15,51	18,80	21,20
Ruffano	17,35	20,13	16,08
Salice Salentino	17,25	21,31	23,55
Salve	22,50	27,21	20,95
Sanarica	19,92	21,69	8,90
Sannicola	22,32	26,30	17,83
Santa Cesarea Terme	18,68	23,78	27,33



Comune	% popolazione (over 65) 2001	% popolazione (over 65) 2011	Var% 2001_2011
Scorrano	15,65	17,75	13,43
Seclì	16,61	21,63	30,27
Sogliano Cavour	18,81	22,31	18,63
Specchia	17,16	18,91	10,22
Spongano	19,27	21,78	13,02
Supersano	17,06	18,41	7,91
Surano	19,49	23,56	20,89
Taurisano	12,35	15,19	22,95
Taviano	16,85	21,46	27,39
Tiggiano	13,69	17,54	28,11
Tricase	15,53	18,92	21,86
Tuglie	21,67	24,11	11,27
Ugento	16,62	19,97	20,17
Uggiano la Chiesa	18,73	22,75	21,48
Veglie	15,83	19,18	21,18
San Cassiano	20,24	24,75	22,27
Castro	16,74	22,64	35,29
Porto Cesareo	13,60	18,04	32,67
Minervino Murge	19,90	21,73	9,21
Spinazzola	20,06	21,15	5,44

3.6.1.1 *La mobilità nelle aree interne.*

Sono 490 mila circa ipugliesi residenti nelle aree interne che ogni giorno si spostano per recarsi sul posto di lavoro e di studio.

Di seguito vengono riportati %generati+distintiper mezzo utilizzato negli spostamenti.

Dai dati emerge come solo una piccola quota predilige l'utilizzo del TPL rispetto all'auto privata od altro mezzo (motocicletta, bicicletta, a piedi, altro).

Tabella 18. Matrice degli spostamenti scuola e lavoro. Dati Istat 2011

Comune	Generati TPL	Generati Mezzo privato	Generati Altro	Generati
Accadia	94	284	477	855
Alberona	57	115	157	329
Anzano di Puglia	101	138	236	475



Comune	Generati TPL	Generati Mezzo privato	Generati Altro	Generati
Ascoli Satriano	411	929	1360	2.700
Biccari	139	387	494	1.020
Bovino	218	471	661	1.350
Cagnano Varano	241	799	1847	2.887
Candela	164	480	596	1.240
Carlantino	59	94	160	313
Carpino	95	525	1071	1.691
Casalnuovo Monterotaro	86	179	302	567
Casalvecchio di Puglia	104	208	329	641
Castelluccio dei Sauri	166	334	420	920
Castelluccio Valmaggiore	82	164	260	506
Castelnuovo della Daunia	80	202	280	562
Celenza Valfortore	70	159	229	458
Celle di San Vito	10	15	11	36
Deliceto	243	536	778	1.557
Faeto	35	65	119	219
Ischitella	182	518	901	1.601
Isole Tremiti	4	21	92	117
Lesina	357	709	1242	2.308
Manfredonia	2.048	7.511	13608	23.167
Mattinata	410	783	1224	2.417
Monteleone di Puglia	66	117	186	369
Monte Sant'Angelo	610	1.644	3066	5.320
Motta Montecorvino	39	100	125	264
Orsara di Puglia	258	406	527	1.191
Orta Nova	977	2.435	4312	7.724
Panni	42	91	178	311
Peschici	56	483	992	1.531
Pietramontecorvino	179	397	513	1.089
Rignano Garganico	170	335	451	956
Rocchetta Sant'Antonio	154	284	323	761
Rodi Garganico	74	429	879	1.382
Roseto Valfortore	27	128	227	382
San Giovanni Rotondo	1.684	3.928	8095	13.707



Comune	Generati TPL	Generati Mezzo privato	Generati Altro	Generati
San Marco in Lamis	860	1.509	3595	5.964
San Marco la Catola	46	140	158	344
San Nicandro Garganico	834	1.758	2648	5.240
San Paolo di Civitate	364	750	1138	2.252
Sant'Agata di Puglia	143	231	389	763
Serracapriola	188	557	847	1.592
Troia	743	1.249	1278	3.270
Vico del Gargano	129	981	1731	2.841
Vieste	306	1.748	2979	5.033
Volturara Appula	10	44	61	115
Volturino	86	240	291	617
Ortona	193	432	720	1.345
Zapponeta	221	299	997	1.517
Altamura	2.398	11.637	19634	33.669
Cassano delle Murge	956	2.764	2963	6.683
Gioia del Colle	1.423	5.309	5961	12.693
Gravina in Puglia	1.957	6.010	11483	19.450
Grumo Appula	976	1.912	2432	5.320
Noci	746	4.076	3835	8.657
Poggiorsini	143	135	290	568
Santeramo in Colle	1.773	4.223	6558	12.554
Terlizzi	2.002	4.069	6000	12.071
Toritto	681	1.157	1640	3.478
Avetrana	375	996	1289	2.660
Castellaneta	755	2.687	3836	7.278
Ginosa	1.367	3.821	4986	10.174
Laterza	932	2.417	3672	7.021
Lizzano	753	1.434	1858	4.045
Maruggio	262	746	879	1.887
Mottola	803	2.592	3580	6.975
Palagianello	558	1.116	1849	3.523
Palagianò	1.071	2.364	3773	7.208
Torricella	266	599	675	1.540
San Pancrazio Salentino	584	1.656	1883	4.123



Comune	Generati TPL	Generati Mezzo privato	Generati Altro	Generati
Acquarica del Capo	238	626	850	1.714
Alessano	233	1.035	1299	2.567
Alezio	241	937	1010	2.188
Alliste	278	1.057	1147	2.482
Andrano	310	839	735	1.884
Aradeo	440	1.556	1786	3.782
Bagnolo del Salento	107	344	343	794
Botrugno	137	441	393	971
Cannole	84	285	297	666
Carpignano Salentino	157	744	543	1.444
Casarano	354	4.287	4249	8.890
Castrignano de' Greci	171	721	630	1.522
Castrignano del Capo	259	777	837	1.873
Collepasso	326	941	989	2.256
Corigliano d'Otranto	279	1.187	909	2.375
Corsano	328	968	1041	2.337
Cursi	102	752	813	1.667
Cutrofiano	385	1.752	1334	3.471
Diso	147	478	380	1.005
Gagliano del Capo	286	777	886	1.949
Galatina	569	5.902	5369	11.840
Galatone	669	2.594	3106	6.369
Gallipoli	326	3.341	4105	7.772
Giuggianello	86	227	166	479
Giurdignano	99	326	348	773
Guagnano	263	1.003	807	2.073
Maglie	255	2.908	3122	6.285
Martano	186	1.708	1873	3.767
Matino	386	2.133	2155	4.674
Melendugno	365	1.933	1563	3.861
Melissano	296	1.111	1225	2.632
Melpignano	84	422	391	897
Miggiano	233	556	542	1.331
Minervino di Lecce	173	596	572	1.341



Comune	Generati TPL	Generati Mezzo privato	Generati Altro	Generati
Montesano Salentino	161	423	484	1.068
Morciano di Leuca	149	461	493	1.103
Muro Leccese	252	983	829	2.064
Nardò	467	6.117	6336	12.920
Neviano	294	876	845	2.015
Nociglia	163	396	384	943
Ortelle	134	362	363	859
Otranto	176	938	1139	2.253
Palmariggi	64	274	269	607
Parabita	388	1.755	1558	3.701
Patù	91	253	265	609
Poggiardo	288	1.104	1076	2.468
Presicce	219	758	898	1.875
Racale	428	1.881	2068	4.377
Ruffano	438	1.559	1837	3.834
Salice Salentino	479	1.537	1301	3.317
Salve	223	659	649	1.531
Sanarica	70	308	244	622
Sannicola	315	958	828	2.101
Santa Cesarea Terme	132	616	458	1.206
Scorrano	297	1.253	1318	2.868
Seclì	106	306	320	732
Sogliano Cavour	118	818	673	1.609
Specchia	253	828	938	2.019
Spongano	218	659	568	1.445
Supersano	233	714	824	1.771
Surano	104	343	249	696
Taurisano	673	2.079	2610	5.362
Taviano	532	2.208	2305	5.045
Tiggiano	135	492	604	1.231
Tricase	516	3.234	3859	7.609
Tuglie	200	934	853	1.987
Ugento	457	1.883	1951	4.291
Uggiano la Chiesa	220	758	685	1.663



Comune	Generati TPL	Generati Mezzo privato	Generati Altro	Generati
Veglie	875	2.606	2450	5.931
San Cassiano	96	374	302	772
Castro	165	379	400	944
Porto Cesareo	285	881	1134	2.300
Minervino Murge	489	1.153	1950	3.592
Spinazzola	427	897	1395	2.719
Totale	54.878	188.342	246.163	489.383

Grafico 17. Percentuale di generati con mezzo privato e TPL sul totale dei generati. Provincia Foggia

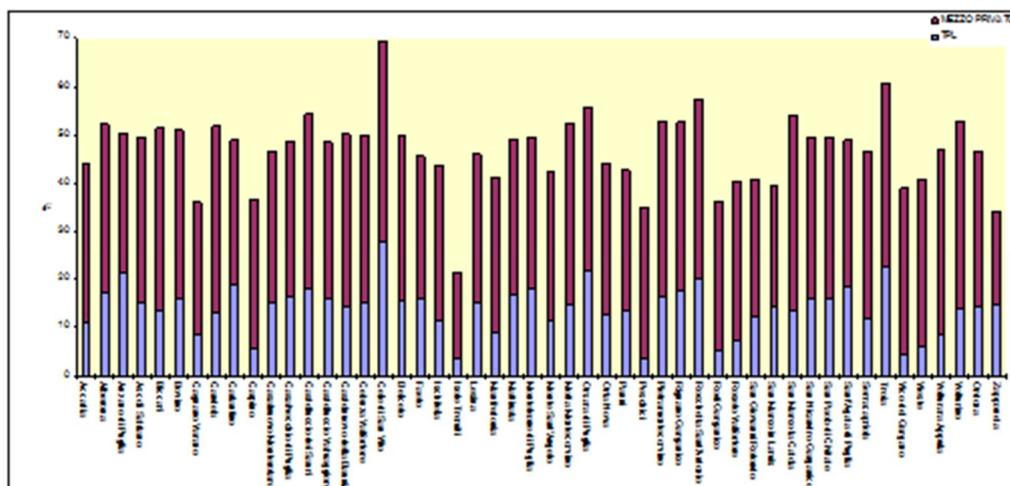
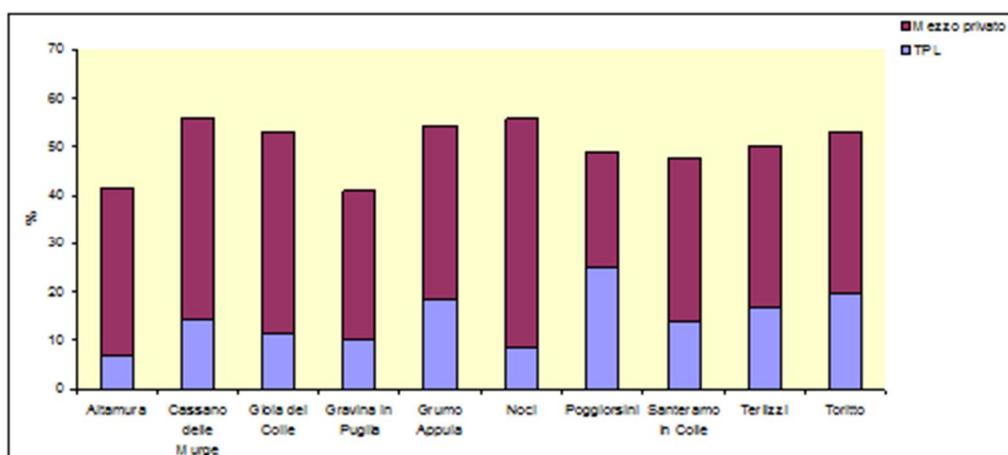


Grafico 18. Percentuale di generati con mezzo privato e TPL sul totale dei generati. Provincia Bari





0-100 saliti medi/giorno	101-200 saliti medi/giorno	201-500 saliti medi/giorno	501-1000 saliti medi/giorno	oltre 1000 saliti medi/giorno
Peschici	Galatina	Gallipoli	Grumo Appula	
Rodi Garganico	Manfredonia		Maglie	
San Marco in Lamis	Minervino Murge		Noci	
San Nicandro Garganico	Nardò		Toritto	
Vico del Gargano	Orta Nova			
Alezio	Palagianello			
Bagnolo del Salento	Parabita			
Cannole	Poggiardo			
Galatone	San Pancrazio Salentino			
Guagnano				
Matino				
Melissano				
Melpignano				
Muro Leccese				
Otranto				
Sanarica				
Sannicola				
Santeramo in Colle				
Spinazzola				
Spongano				
Taviano				
Tiggiano				
Tricase				
Tuglie				
Alessano				
Morciano di Leuca				
Racale				
Salve				

3.6.1.3 *Le distanze delle aree interne dai poli*

Ai fini della Pianificazione dei Servizi di Trasporto Pubblico, nonché degli investimenti sulle infrastrutture stradali si presentano di seguito le effettive distanze, in termini di chilometri e tempi di percorrenza su



strada, tra i comuni appartenenti alla caratterizzazione di Area Interna e i poli di riferimento sede di Istituti di istruzione Secondaria Superiore e di Ospedali.

Provincia di Foggia

Tabella 20. Distanza Aree Interne dai poli sede di Istituti di Istruzione Secondaria Superiore - Fonte: Tempi e distanze ricavati da grafo stradale satellitare del modello regionale trasport-ti/territorio. Elaborazioni A.Re.M.

Aree Interne	Distanza		Polo di Riferimento sede di Istituto di Istruzione Superiore
	Km	Tempi(min)	
Accadia	0,00	0,00	Accadia
Alberona	9,38	10,51	Volturino
Anzano di Puglia	0,00	0,00	Anzano di Puglia
Ascoli Satriano	0,00	0,00	Ascoli Satriano
Biccari	18,26	18,62	Troia
Bovino	0,00	0,00	Bovino
Cagnano Varano	0,00	0,00	Cagnano Varano
Candela	0,00	0,00	Candela
Carlantino	23,68	27,31	Pietramontecorvino
Carpino	0,00	0,00	Carpino
Casalnuovo Monterotaro	9,76	12,92	Pietramontecorvino
Casalvecchio di Puglia	6,13	8,36	Pietramontecorvino
Castelluccio dei Sauri	12,64	10,75	Ordona
Castelluccio Valmaggiore	13,04	18,42	Orsara di Puglia
Castelnuovo della Daunia	5,58	7,21	Pietramontecorvino
Celenza Valfortore	20,39	23,84	Pietramontecorvino
Celle di San Vito	16,41	24,93	Orsara di Puglia
Deliceto	0,00	0,00	Deliceto
Faeto	21,01	28,17	Orsara di Puglia
Ischitella	0,00	0,00	Ischitella
Isole Tremiti	0,76	1,13	Rodi Garganico
Lesina	4,00	5,12	Poggio Imperiale
Manfredonia	0,00	0,00	Manfredonia
Mattinata	16,13	16,01	Manfredonia
Monteleone di Puglia	6,50	6,78	Anzano di Puglia
Monte Sant'Angelo	0,00	0,00	Monte Sant'Angelo
Motta Montecorvino	10,89	11,90	Volturino



Aree Interne	Distanza		Polo di Riferimento sede di Istituto di Istruzione Superiore
	Km	Tempi(min)	
Orsara di Puglia	0,00	0,00	Orsara di Puglia
Orta Nova	0,00	0,00	Orta Nova
Panni	11,44	11,83	Accadia
Peschici	0,00	0,00	Peschici
Pietramontecorvino	0,00	0,00	Pietramontecorvino
Rignano Garganico	0,00	0,00	Rignano Garganico
Rocchetta Sant'Antonio	8,24	8,21	Candela
Rodi Garganico	0,00	0,00	Rodi Garganico
Roseto Valfortore	14,93	16,33	Volturino
San Giovanni Rotondo	0,00	0,00	San Giovanni Rotondo
San Marco in Lamis	0,00	0,00	San Marco in Lamis
San Marco la Catola	18,07	20,70	Pietramontecorvino
San Nicandro Garganico	0,00	0,00	San Nicandro Garganico
San Paolo di Civitate	7,90	10,46	Torremaggiore
Sant'Agata di Puglia	0,00	0,00	Sant'Agata di Puglia
Serracapriola	0,00	0,00	Serracapriola
Troia	0,00	0,00	Troia
Vico del Gargano	0,00	0,00	Vico del Gargano
Vieste	0,00	0,00	Vieste
Volturara Appula	12,24	12,84	Volturino
Volturino	0,00	0,00	Volturino
Ordona	0,00	0,00	Ordona
Zapponeta	22,58	24,20	Manfredonia

Provincia di Lecce

Tabella 21. Distanza Aree Interne dai poli sede di Istituti di Istruzione Secondaria Superiore - Fonte: Tempi e distanze ricavati da grafo stradale satellitare del modello regionale trasporti/territorio. Elaborazioni A.Re.M.

Aree Interne	Distanza		Polo di Riferimento sede di Istituto di Istruzione Superiore
	Km	Tempi	
Acquarica del Capo	1,50	2,70	Presicce
Alessano	3,69	4,92	Tiggiano
Alezio	3,64	4,79	Tuglie
Alliste	3,00	4,19	Racale



Aree Interne	Distanza		Polo di Riferimento sede di Istituto di Istruzione Superiore
	Km	Tempi	
Andrano	2,08	2,97	Diso
Aradeo	5,53	7,79	Galatone
Bagnolo del Salento	6,19	7,25	Maglie
Botrugno	0,00	0,00	Botrugno
Cannole	6,91	9,22	Martano
Carpignano Salentino	3,92	5,63	Martano
Casarano	0,00	0,00	Casarano
Castrignano de' Greci	2,56	3,22	Martano
Castrignano del Capo	8,52	11,31	Tiggiano
Collepasso	0,00	0,00	Collepasso
Corigliano d'Otranto	6,62	5,83	Zollino
Corsano	1,40	2,10	Tiggiano
Cursi	3,44	4,55	Maglie
Cutrofiano	6,73	8,49	Galatina
Diso	0,00	0,00	Diso
Gagliano del Capo	6,29	7,95	Tiggiano
Galatina	0,00	0,00	Galatina
Galatone	0,00	0,00	Galatone
Gallipoli	0,00	0,00	Gallipoli
Giuggianello	4,22	5,39	Poggiardo
Giurdignano	6,18	6,78	Otranto
Guagnano	0,00	0,00	Guagnano
Maglie	0,00	0,00	Maglie
Martano	0,00	0,00	Martano
Matino	2,07	3,55	Parabita
Melendugno	8,29	10,46	Castri di Lecce
Melissano	2,19	3,40	Racale
Melpignano	4,87	6,47	Martano
Miggiano	6,92	8,46	Ruffano
Minervino di Lecce	1,25	2,15	Santa Cesarea Terme
Montesano Salentino	7,36	6,86	Nociglia
Morciano di Leuca	7,39	8,71	Tiggiano
Muro Leccese	5,42	6,83	Maglie



Aree Interne	Distanza		Polo di Riferimento sede di Istituto di Istruzione Superiore
	Km	Tempi	
Nardò	0,00	0,00	Nardò
Neviano	4,24	5,69	Tuglie
Nociglia	0,00	0,00	Nociglia
Ortelle	1,39	2,09	Diso
Otranto	0,00	0,00	Otranto
Palmariggi	6,98	7,49	Maglie
Parabita	0,00	0,00	Parabita
Patù	7,68	10,02	Tiggiano
Poggiardo	0,00	0,00	Poggiardo
Presicce	0,00	0,00	Presicce
Racale	0,00	0,00	Racale
Ruffano	0,00	0,00	Ruffano
Salice Salentino	1,88	3,17	Guagnano
Salve	4,79	5,36	Presicce
Sanarica	3,55	4,52	Botrugno
Sannicola	0,00	0,00	Sannicola
Santa Cesarea Terme	0,00	0,00	Santa Cesarea Terme
Scorrano	3,32	4,31	Maglie
Seclì	3,36	4,83	Galatone
Sogliano Cavour	3,98	5,81	Galatina
Specchia	6,34	8,21	Tricase
Spongano	2,21	3,48	Diso
Supersano	0,00	0,00	Supersano
Surano	1,32	1,76	Nociglia
Taurisano	0,00	0,00	Taurisano
Taviano	2,50	4,51	Racale
Tiggiano	0,00	0,00	Tiggiano
Tricase	0,00	0,00	Tricase
Tuglie	0,00	0,00	Tuglie
Ugento	0,00	0,00	Ugento
Uggiano la Chiesa	6,30	6,66	Otranto
Veglie	6,32	8,30	Leverano
San Cassiano	0,61	1,14	Botrugno



Aree Interne	Distanza		Polo di Riferimento sede di Istituto di Istruzione Superiore
	Km	Tempi	
Castro	3,37	4,72	Diso
Porto Cesareo	8,84	10,54	Leverano

Provincia di Taranto

Tabella 22. Distanza Aree Interne dai poli sede di Istituti di Istruzione Secondaria Superiore - Fonte: Tempi e distanze ricavati da grafo stradale satellitare del modello regionale traspor-ti/territorio. Elaborazioni A.Re.M.

Aree Interne	Distanza		Polo di Riferimento sede di Istituto di Istruzione Superiore
	Km	Tempi	
Avetrana	9,61	9,37	Manduria
Castellaneta	0,00	0,00	Castellaneta
Ginosa	0,00	0,00	Ginosa
Laterza	0,00	0,00	Laterza
Lizzano	5,16	5,91	Faggiano
Maruggio	0,00	0,00	Maruggio
Mottola	0,00	0,00	Mottola
Palagianello	0,00	0,00	Palagianello
Palagiano	0,00	0,00	Palagiano
Torriceia	0,00	0,00	Torriceia

Provincia di Bari

Tabella 23. Distanza Aree Interne dai poli sede di Istituti di Istruzione Secondaria Superiore - Fonte: Tempi e distanze ricavati da grafo stradale satellitare del modello regionale traspor-ti/territorio. Elaborazioni A.Re.M.

Aree Interne	Distanza		Polo di Riferimento sede di Istituto di Istruzione Superiore
	Km	Tempi	
Altamura	0,00	0,00	Altamura
Cassano delle Murge	0,00	0,00	Cassano delle Murge
Gioia del Colle	0,00	0,00	Gioia del Colle
Gravina in Puglia	0,00	0,00	Gravina in Puglia
Grumo Appula	0,00	0,00	Grumo Appula
Noci	0,00	0,00	Noci
Poggiorsini	0,00	0,00	Poggiorsini



Santeramo in Colle	0,00	0,00	Santeramo in Colle
Terlizzi	0,00	0,00	Terlizzi
Toritto	1,97	2,44	Grumo Appula

Provincia di Foggia

Tabella 24. Distanza Aree Interne dai poli sede di Assistenza Ospedaliera - Fonte: Tempi e distanze ricavati da grafo stradale satellitare del modello regionale traspor-ti/territorio. Elaborazioni A.Re.M.

Aree Interne	Distanza		Polo di Riferimento sede di Ospedale
	Km	Tempi	
Accadia	51,33	49,23	Foggia
Alberona	24,67	27,72	Lucera
Anzano di Puglia	63,98	57,02	Cerignola
Ascoli Satriano	31,38	29,02	Foggia
Biccari	20,04	22,28	Lucera
Bovino	35,41	36,13	Foggia
Cagnano Varano	30,24	32,29	San Giovanni Rotondo
Candela	39,14	34,89	Cerignola
Carlantino	25,07	28,4	Castelnuovo della Daunia
Carpino	34,29	36,14	San Giovanni Rotondo
Casalnuovo Monterotaro	4,96	6,015	Castelnuovo della Daunia
Casalvecchio di Puglia	1,34	1,46	Castelnuovo della Daunia
Castelluccio dei Sauri	23,88	21,53	Foggia
Castelluccio Valmaggiore	26,46	27,38	Lucera
Castelnuovo della Daunia	0,00	0	Castelnuovo della Daunia
Celenza Valfortore	21,78	24,92	Castelnuovo della Daunia
Celle di San Vito	31,99	33,89	Lucera
Deliceto	36,20	36,83	Foggia
Faeto	34,39	37,13	Lucera
Ischitella	41,73	38,19	Vieste
Isole Tremiti	36,11	34,47	Vieste
Lesina	24,57	23,55	San Severo
Manfredonia	0,00	0	Manfredonia
Mattinata	16,13	16,00	Manfredonia
Monteleone di Puglia	59,38	57,49	Foggia
Monte Sant'Angelo	0,00	0	Monte Sant'Angelo



Aree Interne	Distanza		Polo di Riferimento sede di Ospedale
	Km	Tempi	
Motta Montecorvino	15,47	17,24	Castelnuovo della Daunia
Orsara di Puglia	33,08	33,99	Lucera
Orta Nova	19,30	18,14	Cerignola
Panni	49,17	50,5	Foggia
Peschici	21,99	19,82	Vieste
Pietramontecorvino	5,58	7,20	Castelnuovo della Daunia
Rignano Garganico	8,39	10,83	San Marco in Lamis
Rocchetta Sant'Antonio	48,77	43,33	Cerignola
Rodi Garganico	36,87	35,60	Vieste
Roseto Valfortore	32,26	34,16	Castelnuovo della Daunia
San Giovanni Rotondo	0,00	0,00	San Giovanni Rotondo
San Marco in Lamis	0,00	0,00	San Marco in Lamis
San Marco la Catola	19,46	21,93	Castelnuovo della Daunia
San Nicandro Garganico	20,73	22,65	San Marco in Lamis
San Paolo di Civitate	7,90	10,45	Torremaggiore
Sant'Agata di Puglia	47,78	46,64	Foggia
Serracapriola	24,42	26,59	Torremaggiore
Troia	18,45	19,31	Lucera
Vico del Gargano	35,17	34,80	Vieste
Vieste	0,00	0,00	Vieste
Volturara Appula	19,10	20,47	Castelnuovo della Daunia
Volturino	19,70	21,66	Castelnuovo della Daunia
Ortona	25,48	23,29	Foggia
Zapponeta	22,58	24,19	Manfredonia

Provincia di Bari

Tabella 25. Distanza Aree Interne dai poli sede di Assistenza Ospedaliera - Fonte: Tempi e distanze ricavati da grafo stradale satellitare del modello regionale trasport-ti/territorio. Elaborazioni A.Re.M.

Aree Interne	Distanza		Polo di Riferimento sede di Ospedale
	Km	Tempi	
Altamura	0,00	0,00	Altamura
Cassano delle Murge	0,00	0,00	Cassano delle Murge
Gioia del Colle	0,00	0,00	Gioia del Colle



Gravina in Puglia	12,74	14,45	Altamura
Grumo Appula	0,00	0,00	Grumo Appula
Noci	0,00	0,00	Noci
Poggiorsini	32,74	35,67	Ruvo di Puglia
Santeramo in Colle	0,00	0,00	Santeramo in Colle
Terlizzi	0,00	0,00	Terlizzi
Toritto	1,97	2,44	Grumo Appula

Provincia di Lecce

Tabella 26. Distanza Aree Interne dai poli sede di Assistenza Ospedaliera - Fonte: Tempi e distanze ricavati da grafo stradale satellitare del modello regionale trasport-ti/territorio. Elaborazioni A.Re.M.

Aree Interne	Distanza		Polo di Riferimento sede di Ospedale
	Km	Tempi	
Acquarica del Capo	13,72	16,90	Tricase
Alessano	6,03	6,82	Gagliano del Capo
Alezio	5,27	6,50	Gallipoli
Alliste	9,67	12,45	Casarano
Andrano	7,33	8,80	Tricase
Aradeo	7,14	9,53	Galatina
Bagnolo del Salento	6,19	7,25	Maglie
Botrugno	4,24	4,90	Scorrano
Cannole	8,99	10,75	Maglie
Carpignano Salentino	10,20	12,73	Maglie
Casarano	0,00	0,00	Casarano
Castrignano de' Greci	8,94	8,87	Maglie
Castrignano del Capo	2,26	3,85	Gagliano del Capo
Collepasso	7,54	11,40	Casarano
Corigliano d'Otranto	7,51	7,71	Maglie
Corsano	3,86	5,85	Tricase
Cursi	3,44	4,55	Maglie
Cutrofiano	6,73	9,59	Galatina
Diso	5,71	7,76	Poggiardo
Gagliano del Capo	0,00	0,00	Gagliano del Capo
Galatina	0,00	0,00	Galatina
Galatone	4,31	5,74	Nardò



Aree Interne	Distanza		Polo di Riferimento sede di Ospedale
	Km	Tempi	
Gallipoli	0,00	0,00	Gallipoli
Giuggianello	4,22	5,39	Poggiardo
Giurdignano	9,88	12,21	Poggiardo
Guagnano	5,32	6,10	Campi Salentina
Maglie	0,00	0,00	Maglie
Martano	12,77	13,02	Galatina
Matino	2,37	3,55	Casarano
Melendugno	17,13	20,92	Maglie
Melissano	5,57	6,90	Casarano
Melpignano	6,09	6,47	Maglie
Miggiano	8,27	10,24	Tricase
Minervino di Lecce	5,98	7,91	Poggiardo
Montesano Salentino	7,45	8,98	Tricase
Morciano di Leuca	6,05	6,96	Gagliano del Capo
Muro Leccese	4,03	5,03	Scorrano
Nardò	0,00	0,00	Nardò
Neviano	10,65	14,44	Nardò
Nociglia	4,48	5,01	Poggiardo
Ortelle	3,35	4,83	Poggiardo
Otranto	17,10	16,30	Maglie
Palmariggi	6,98	7,49	Maglie
Parabita	5,31	8,64	Casarano
Patù	3,04	4,95	Gagliano del Capo
Poggiardo	0,00	0,00	Poggiardo
Presicce	12,64	14,90	Tricase
Racale	8,27	10,71	Casarano
Ruffano	9,58	14,11	Casarano
Salice Salentino	5,06	5,46	Campi Salentina
Salve	8,39	9,95	Gagliano del Capo
Sanarica	4,41	5,84	Poggiardo
Sannicola	8,57	10,29	Gallipoli
Santa Cesarea Terme	3,58	5,42	Poggiardo
Scorrano	0,00	0,00	Scorrano



Aree Interne	Distanza		Polo di Riferimento sede di Ospedale
	Km	Tempi	
Secli	7,71	10,25	Nardò
Sogliano Cavour	3,98	5,81	Galatina
Specchia	6,34	9,19	Tricase
Spongano	5,29	6,25	Poggiardo
Supersano	9,78	11,46	Casarano
Surano	4,12	4,82	Poggiardo
Taurisano	7,83	10,35	Casarano
Taviano	7,85	10,05	Casarano
Tiggiano	1,68	3,07	Tricase
Tricase	0,00	0,00	Tricase
Tuglie	8,00	11,59	Gallipoli
Ugento	7,00	11,83	Casarano
Uggiano la Chiesa	6,00	13,32	Poggiardo
Veglie	5,00	10,80	Campi Salentina
San Cassiano	3,88	5,55	Poggiardo
Castro	3,00	9,91	Poggiardo
Porto Cesareo	2,00	17,82	Copertino

Provincia di Lecce

Tabella 27. Distanza Aree Interne dai poli sede di Assistenza Ospedaliera - Fonte: Tempi e distanze ricavati da grafo stradale satellitare del modello regionale traspor-ti/territorio. Elaborazioni A.Re.M.

Aree Interne	Distanza		Polo di Riferimento sede di Ospedale
	Km	Tempi	
Avetrana	9,61	9,37	Manduria
Castellaneta	0,00	0,00	Castellaneta
Ginosa	0,00	0,00	Ginosa
Laterza	7,28	8,92	Ginosa
Lizzano	17,59	20,90	Grottaglie
Maruggio	9,56	11,17	Manduria
Mottola	0,00	0,00	Mottola
Palagianello	8,22	9,63	Castellaneta
Palagiano	7,51	8,78	Massafra



Aree Interne	Distanza		Polo di Riferimento sede di Ospedale
	Km	Tempi	
Torricella	15,72	19,46	Manduria

Provincia di Brindisi

Tabella 28. Distanza Aree Interne dai poli sede di Assistenza Ospedaliera - Fonte: Tempi e distanze ricavati da grafo stradale satellitare del modello regionale traspor-ti/territorio. Elaborazioni A.Re.M.

Aree Interne	Distanza		Polo di Riferimento sede di Ospedale
	Km	Tempi	
San Pancrazio Salentino	16,09	18,98	Mesagne

3.7 Conclusioni generali e dinamica della situazione attuale

In base ai dati degli ultimi due Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni condotti dall'istat, tra il 2001 e il 2011 la popolazione in Puglia è aumentata in una misura pari a meno dell'1%, frutto di una crescita territorialmente differenziata: i sistemi locali del lavoro specializzati nel made in Italy, i cui poli principali sono Barletta, Putignano e Altamura, hanno registrato l'aumento medio della popolazione più elevato (2,1%) e il processo di invecchiamento meno rapido, viceversa la popolazione è diminuita in alcuni sistemi del sud del Salento, specializzati nel comparto del **tessile** e dell'**abbigliamento**. I sistemi **manifatturieri non specializzati**, soprattutto quelli del nord della regione, hanno registrato invece un calo della popolazione (-3,6% nella provincia di **Foggia**).

Gli andamenti demografici del decennio di riferimento sembrano pertanto riflettere una tendenza all'agglomerazione in alcune aree urbane (**Bari**, **Taranto** e **Lecce**) e nei sistemi ad alta densità di attività manifatturiere della fascia centrale della regione, viceversa lo sviluppo della popolazione è stato meno favorevole nelle aree più distanti dal centro della regione, caratterizzate dall'esistenza più marcata di **attività agricole**.

Secondo il 9° Censimento dell'industria e dei servizi dell'istat, alla fine del 2011 gli addetti alle unità locali attive in Puglia erano 973.000, ovvero 31.000 soggetti in più rispetto al 2001. La crescita complessiva, pari al 3,3%, è stata inferiore rispetto al precedente decennio (6,3%), ma comunque più elevata sia della media italiana che di quella del Mezzogiorno (rispettivamente 2,8 e 3%).

In generale il sistema produttivo regionale ha mostrato un'espansione degli addetti nel settore **terziario**, soprattutto nei comparti a bassa specializzazione, e una riduzione in alcuni settori caratteristici quali **abbigliamento** e **mobile**. Come nel resto del Paese, la dimensione media delle unità locali è rimasta invariata, per effetto netto di una traslazione della riduzione delle dimensioni nel manifatturiero a favore di un aumento nei **servizi**.



La consistente flessione nel settore delle **istituzioni pubbliche** (oltre 28.000 unità in meno) invece riflette anche la trasformazione di numerosi enti di diritto pubblico in enti di diritto privato (o le esternalizzazioni di servizi pubblici a soggetti di natura privata).

Nel confronto con il resto del Paese, l'aumento degli addetti nel decennio è riconducibile alla più rapida espansione registrata in Puglia per alcuni settori; ad esempio il comparto della **ristorazione** è cresciuto del 95,4% (quasi il doppio rispetto alla media nazionale), mentre il **commercio** è aumentato del 21,9% in regione e del 13,2% in Italia. La Puglia è stata invece penalizzata dalla maggiore concentrazione di addetti in settori risultati meno dinamici della media a livello nazionale: costituiscono un esempio i compartimenti della **moda** (-48,2%), delle **costruzioni** (-36,8%) e **Istruzione** (-14,2%).

Tra il 2001 e il 2011, il peso della **manifattura** sul totale degli addetti pugliesi è diminuito dal 20,6 al 15,1% (dal 24,9 al 19,5 in Italia). Il calo è stato più intenso nei comparti a basso contenuto tecnologico, anche se alla fine del 2011, in tali produzioni si concentrava ancora quasi la metà dell'occupazione di categoria in regione (38,6% in Italia), mentre nei restanti comparti è stato più contenuto (poco inferiore al 20%).

Nel complesso si è assistito alla riduzione della quota di lavoratori occupati nelle imprese con oltre 250 addetti, dal 9 al 7%, e a un aumento della quota riferibile a quelle con meno di 10 addetti, dal 56,8 al 60,5 (in questo ultimo caso l'incremento è attribuibile al settore della **fabbricazione**).

Dall'analisi del settore turistico emerge invece la capacità del territorio di attrarre risorse ai fini dello sviluppo dell'economia regionale e provinciale. L'incidenza del turismo sul PIL pugliese ammonta a circa il 7,7% nel 2011.

La Puglia ha ottenuto infatti uno dei più alti tassi di sviluppo del movimento turistico fra le regioni italiane e mediterranee, anche se esistono ulteriori grandi potenzialità di miglioramento del proprio posizionamento, testimoniate dai gap ancora esistenti nel sistema di ospitalità, sul piano delle infrastrutture e nei servizi.

Le statistiche ufficiali delineano un mercato competitivo: la Puglia è stata la regione che ha realizzato il maggior aumento di presenze turistiche: 5,4% a fronte del 2% riscontrabile a livello nazionale, e addirittura nel 2008 a fronte di un andamento negativo livello nazionale, (-2,8% delle presenze), ha registrato un incremento considerevole, pari al 6,1%.

Negli ultimi due anni tuttavia lo scenario socioeconomico pugliese è cambiato. La fase recessiva avviata nel 2012 e innescata da una congiuntura economico-finanziaria nazionale, più che internazionale, ancora molto negativa, e da una crisi economica che ha avuto impatti devastanti sulla quotidianità di tante famiglie, è perdurata anche nel corso del 2013: il valore aggiunto è diminuito del 2,4%, in linea con la situazione del Mezzogiorno, e superiore alla media nazionale.

Il mercato del lavoro ha risentito pesantemente della debolezza del ciclo economico: **tasso di disoccupazione** salito al 19,8%, **numero di occupati** diminuito di 81.000 unità (pari al 6,6% - più che nella media nazionale e delle regioni meridionali, al -2,1 e -4,6 rispettivamente), **ore lavorate** ridotte complessivamente del 7,4%, sono i numeri che dimensionano la preoccupante situazione vissuta in Puglia nel passato recentissimo.



Il calo, che si è in parte attenuato nell'ultimo scorcio dell'anno, si è esteso anche all'**occupazione femminile**, che mostrava una dinamica positiva dal 2010, con una flessione particolarmente intensa per i giovani, non risparmiando neppure i titoli di studio elevato, e generando di conseguenza una riduzione anche nella domanda di istruzione universitaria.

Gli occupati tra i 15 e i 34 anni sono diminuiti del 15,9%, più che in Italia e nel Mezzogiorno (-8,3 e -12%, rispettivamente) e quelli tra i 35 e i 54 anni sono diminuiti del 4,2%, mentre l'occupazione nella fascia di età tra i 55 e i 64 anni è aumentata del 4,3%. L'aumento dell'età media degli occupati riflette anche l'invecchiamento della popolazione. Il tasso di occupazione della popolazione di età compresa tra i 15 e i 64 anni si è ridotto al 42,3% (dal 45% del 2012).

La regressione occupazionale è stata generalizzata in tutti i settori produttivi, più intensa nelle **costruzioni** (-18,9%) e nell'**industria** in senso stretto (-7,5%), mentre per quanto riguarda la posizione nella professione, le unità alle dipendenze sono diminuite più di quelle indipendenti (-7,6 e -3,7%, rispettivamente).

Nel 2013 in Puglia l'**offerta di lavoro** è calata del 0,8%, in linea con il Mezzogiorno e più della media nazionale (-0,4%), mentre il tasso di attività della popolazione tra i 15 e i 64 anni si è ridotto di 0,6 punti percentuali, al 52,9%.

Il numero di disoccupati è cresciuto del 23,9%, più che nel Mezzogiorno e in Italia (incremento ascrivibile principalmente agli ex-occupati che hanno perso il lavoro, aumentati nell'anno del 35,4% e che hanno rappresentato nella media del 2013 oltre la metà del totale dei disoccupati).

A questo si deve aggiungere il dato di coloro senza precedenti esperienze lavorative, aumentati del 19%, e il dato degli inattivi, che è rimasto sostanzialmente stabile rispetto a un anno prima.

Il **tasso di disoccupazione** si è portato nella media del 2013 al 19,8%, in crescita di 4,1 punti percentuali, con un'incidenza superiore alla media nazionale (12,2%).

Si sono ampliati i divari tra i tassi di disoccupazione di categorie di lavoratori diversi per genere, età e titolo di studio. Il tasso di disoccupazione maschile è stato del 17,8% contro il 23,4 di quello femminile.

La disoccupazione ha riguardato il 33,7% dei giovani tra i 15 e i 34 anni e il 15% degli adulti tra i 35 e i 64 anni. Tra i lavoratori in possesso di laurea l'incidenza della disoccupazione è risultata pari a circa la metà di quella dei lavoratori senza diploma o con nessun titolo (12,6 contro 23%); per i diplomati il tasso di disoccupazione è stato pari al 19,4%.

Tabella 29. Occupati e forza lavoro (variazioni percentuali sul periodo corrispondente e valori percentuali)

PERIODI	Occupati						In cerca di occupazione	Forze di lavoro	Tasso di occupazione	Tasso di disoccupazione	Tasso di attività
	Agricoltura	Industria in senso stretto	Costruzioni	Servizi		Totale					
					di cui: com						
2011	0,8	0,9	-1,4	1,3	1,4	1,0	-2,7	0,5	44,8	13,1	51,6
2012	2,2	1,2	-5,8	0,5	0,9	0,2	23,6	3,3	45,0	15,7	53,5
2013	-6,2	-7,5	-18,9	-4,9	-4,6	-6,6	23,9	-1,8	42,3	19,8	52,9



2012 -1°trim	4,5	9,1	-4,4	-0,5	-2,7	1,0	16,7	3,1	44,3	15,6	52,6
2°trim	10,7	-4,3	-11,6	3,2	2,9	1,3	38,0	5,6	46,4	15,2	54,9
3°trim	6,1	0,7	4,3	1,1	4,8	1,8	11,5	3,0	45,7	13,8	53,2
4°trim	-10,7	-0,2	-9,9	-1,8	-2,0	-3,2	29,2	1,4	43,4	18,2	53,2
2013 -1°trim	6,6	-8,9	-9,3	-2,7	0,9	-3,5	24,3	0,8	43,0	19,2	53,3
2°trim	-5,9	-5,9	-27,5	-6,7	-6,6	-8,1	21,1	-3,7	42,9	19,1	53,2
3°trim	-9,3	-12,9	-20,4	-7,5	-10,2	-9,6	33,8	-3,6	41,8	19,2	51,8
4°trim	-14,6	-2,0	-18,8	-2,4	-0,8	-4,9	18,5	-0,6	41,7	21,7	53,4

Fonte: Istat, Rilevazione sulle forze di lavoro

L'attività nel **settore industriale** è rimasta nel complesso debole, risentendo dello scarso sostegno fornito dalla domanda interna ed estera.

Nel **settore turistico** il 2012 è stato contraddistinto da presenze turistiche leggermente calate, in linea con la tendenza manifestatasi a livello nazionale. La crisi economica ha determinato un impatto più marcato sul mercato italiano (primo mercato del turismo in Puglia), che registra una contrazione sia nel numero di arrivi che nella permanenza media, rispetto ad un incremento dei flussi turistici stranieri, soprattutto grazie al traino degli arrivi da Germania (+13,3%), Francia (+22,4%), Svizzera (+21,5%), Regno Unito (+18,3%), Belgio (+30,6%) e USA (+11,5%).

Secondo i dati provvisori forniti dall'Assessorato al turismo della Regione, nel 2013 le presenze sono invece lievemente cresciute 0,5% differenziandosi per un decremento nelle province di **Foggia** e **Lecce**, e un aumento in quelle di **Bari**, **Brindisi** e **BAT**. L'incremento complessivo è attribuibile ai turisti stranieri, che hanno rappresentato il 18,3% delle presenze totali, mentre la dinamica è stata negativa per la componente italiana (-0,8%).

Sul fronte delle infrastrutture sociali, è da premettere che il momento storico nel quale la Puglia arriva ad approvare la sua nuova programmazione sociale regionale (2013-2015) risente dell'ultimo biennio, in cui l'Italia stessa vive il paradosso per il quale proprio quando più sostanziale dovrebbe essere l'aiuto assicurato dal sistema pubblico alle famiglie e alle persone, gli Enti regionali e locali si sono trovati ad operare in condizioni di azzeramento dei fondi sociali ordinari, che solo nella programmazione finanziaria per il 2013 sono stati ripristinati, sia pure parzialmente.

Le politiche di risanamento poste in essere dal Governo nazionale, in particolare dal 2011 in poi, per consentire all'Italia di perseguire in un medio periodo l'obiettivo del pareggio del bilancio con il contestuale rispetto di tutti i vincoli del patto di stabilità interno, hanno imposto tagli lineari che hanno colpito radicalmente la spesa sociale nel Paese.

Tra il 2010 e il 2012 il conto economico della sanità regionale è migliorato, soprattutto per effetto della flessione delle spese convenzionate, in particolare quelle per l'acquisto di farmaci.

È cresciuta anche la qualità nell'erogazione dei servizi sanitari, nella quale permangono tuttavia criticità. Nel 2013, ultimo anno di attuazione del ciclo di programmazione comunitaria, la Puglia ha mostrato una



capacità di spesa nei Programmi Operativi Regionali superiore alla media delle regioni meridionali, superando il livello previsto per evitare il disimpegno automatico, potenziando contemporaneamente la dotazione sanitaria attraverso la creazione di nuove strutture socio-sanitarie.

Per quanto riguarda il rafforzamento e la qualità dell'offerta formativa, essi non possono prescindere dalla qualità delle infrastrutture scolastiche e di tutto ciò che costituisce l'ambiente per l'apprendimento. Per questo la Regione Puglia, in controtendenza rispetto ai recenti tagli governativi che hanno progressivamente ridotto fino ad annullare qualunque finanziamento, ha considerato l'edilizia scolastica una priorità alta della propria agenda politica ed ha investito rilevanti risorse proprie nella messa in sicurezza, adeguamento a norma degli edifici scolastici e riqualificazione, al fine di ridurre i livelli di dispersione scolastica, innalzare qualitativo dell'attività didattica e del miglioramento dell'apprendimento.

Infine, si segnala, tra gli altri, il progetto "Diritti a scuola", volto al recupero di studenti con specifiche lacune e a ridurre i fenomeni di abbandono, che solo fra il 2012 e il 2013 ha impiegato oltre 51 milioni di Euro.

A riprova delle enormi difficoltà del momento, nel 2012 l'incidenza di povertà relativa in Puglia è stata pari al 28,2%, cioè di circa 2 punti percentuali superiore alla incidenza del Mezzogiorno, ma ben 5,5 punti percentuali superiore rispetto all'incidenza registrata per la Puglia nell'anno precedente.

Contrastare la povertà può voler dire anche promozione dell'inclusione sociale, e quindi favoreggiamento dell'accesso alle risorse di base, al mercato del lavoro, ai servizi sociali (istruzione, sicurezza, salute, abitazione, ambiente non inquinato, assistenza sociale) e all'autonomia economica rispetto a fonti di reddito stabili e autonome (lavoro, pensioni).

Appare evidente quindi come l'intero Sistema Puglia versi in una situazione di affanno in tutti i sensi, essendo il ciclo socio-economico in una situazione debitoria senza precedenti.

L'accesso al credito per imprese e famiglie è arduo, di conseguenza da un lato le imprese non riescono a sostenere il proprio sviluppo dimensionale e innovativo e gli enti locali non hanno risorse per sostenere una ripresa delle attività; dall'altro i consumatori risentono di un potere d'acquisto eroso che contribuisce ad indebolire ulteriormente lo stato dell'economia.

In tali condizioni vengono meno anche le iniziative a sostegno dell'internazionalizzazione e di imposizione dei rapporti commerciali con il resto d'Italia.

L'allungamento della catena dei pagamenti fa venire meno un ritorno dei capitali verso il sistema produttivo delle imprese, e mette in discussione la sussistenza delle stesse: tra il 2007 e il 2012 il ricorso alle ore di Cassa Integrazione Guadagni in Puglia è aumentato da 13,2 a 62,8 milioni (CAGR del +36,6%), con un picco della GIC straordinaria (+39,9%) e in deroga (+54,7%).

Ciò comporta inoltre un inasprimento del rischio di esclusione sociale, che va a sommarsi alla ridotta capacità attrattiva dell'offerta formativa regionale e a tutte le situazioni di disagio sociale che trovano terreno fertile in un ambiente di deprivazione economica.



4 La modalità ferroviaria

4.1 Caratteristiche generali della rete ferroviaria

La rete ferroviaria in ambito regionale ha un'estensione pari a circa 1500 km suddivisa, in base all'azienda che gestisce l'infrastruttura, come riportato nella tabella seguente.

Tabella 30. Estensione della rete ferroviaria

Gestore della rete	Operatore dei servizi di TPL	Estensione [km]
FERROTRAMVIARIA spa	FERROTRAMVIARIA spa	70
FERROVIE APPULO LUCANE srl	FERROVIE APPULO LUCANE srl	60
FERROVIE del GARGANO srl	FERROVIE del GARGANO srl	99
FERROVIE del SUD EST srl	FERROVIE del SUD EST srl	473
RFI	TRENITALIA spa	826
Totale		1.528

La porzione di rete regionale gestita da RFI è articolata nelle seguenti linee come individuate nel PIR 2013

Tabella 31. Estensione della rete ferroviaria - RFI

Identificativo linea da PIR 2013	Caratteristica linea da PIR 2013
j67 Ancona Foggia	linea fondamentale
j69 Bari Foggia	linea fondamentale
k159 Gioia del Colle bivio Metaponto Taranto	linea complementare secondaria
k158 Bari Gioia del Colle	linea complementare secondaria
k150 Bari Brindisi	linea complementare secondaria
k 151 Brindisi Lecce	linea complementare secondaria
k263 Foggia Manfredonia	linea complementare a spola
k153 pm Cervaro Rocchetta	linea complementare secondaria
k224 Rocchetta Spinazzola Gioia del Colle	linea complementare a scarso traffico
k198 Barletta Spinazzola	linea complementare a scarso traffico

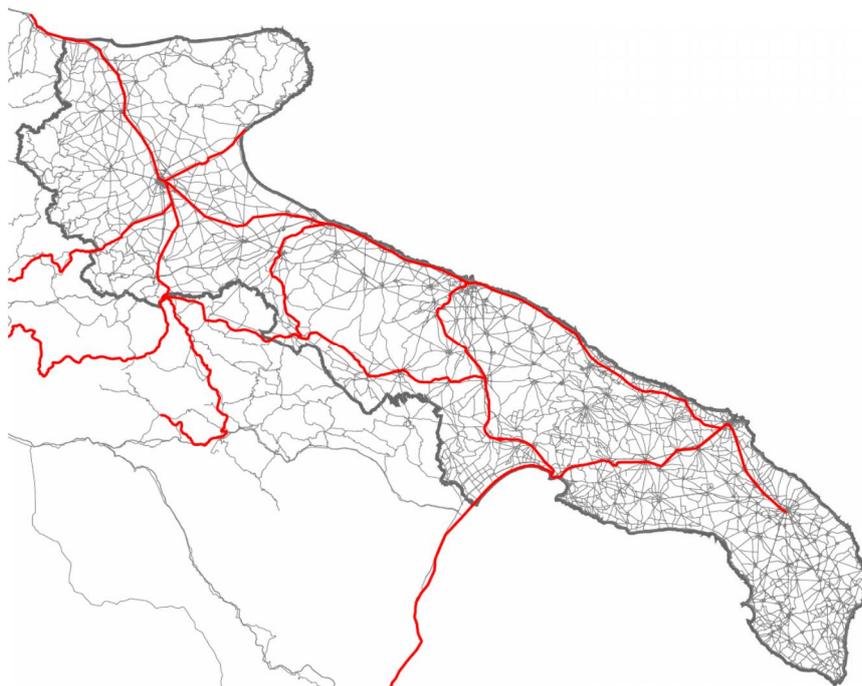


Figura 13. Rete RFI

La porzione di rete regionale gestita da Ferrovie del Gargano è costituita dalla linea San Severo - Peschici a binario semplice scartamento ordinario e interamente elettrificata su cui è previsto entro la fine del 2015 il completamento della cosiddetta variante di Apricena+e dalla linea Foggia Lucera a binario semplice scartamento ordinario interamente elettrificata..



Figura 14: Ferrovie del Gargano s.r.l. È rete ferroviaria.

La porzione di rete gestita da Ferrotranviaria spa che, alla data di sottoscrizione del contratto era costituita dalla linea Bari Barletta e dalla linea bari - quartiere san paolo, si è ampliata nel corso del 2013 a se-



guito del completamento dei lavori di realizzazione del collegamento Bari aeroporto di Palese e risulta oggi interamente elettrificata con tratte a semplice binario di sviluppo complessivo di circa 37 km e tratte a doppio binario di sviluppo complessivo di circa 37 km.

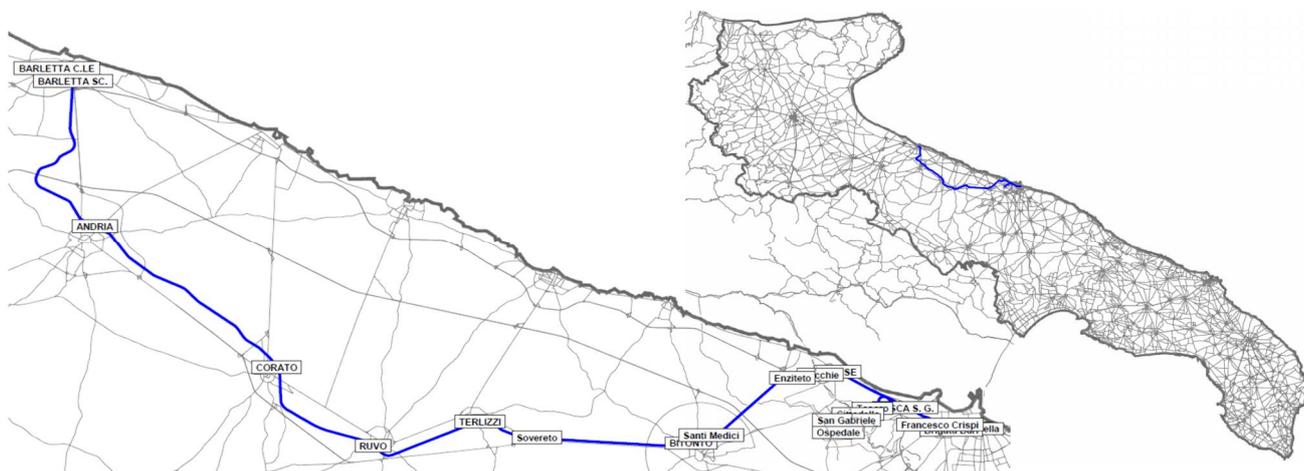


Figura 15. Ferrottramviaria s.p.a.-rete ferroviaria.

La porzione di rete regionale gestita dalle Ferrovie Appulo Lucane è una rete isolata non elettrificata a binario semplice a scartamento ridotto (950 mm.) e si completa nel suo sviluppo infrastrutturale complessivo in territorio lucano.



Figura 16: Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. È porzione pugliese della rete ferroviaria

La porzione di rete regionale gestita dalla società Ferrovie Sud Est è interamente a binario semplice e lungo il suo sviluppo presenta tratte elettrificate e tratte non elettrificate.

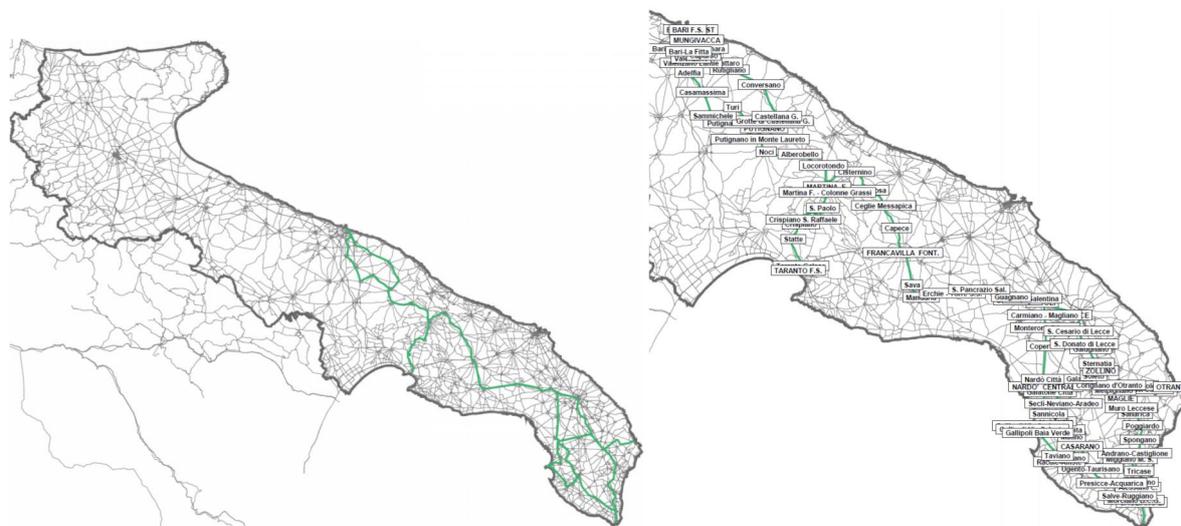


Figura 17. Ferrovie del sud Est e servizi automobilistici s.r.l.-rete ferroviaria.

Per la completa descrizione delle caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria e della relativa dotazione di impianti tecnologici, si rimanda al piano attuativo del piano regionale dei trasporti.

La conformazione geografica della Puglia ha facilitato la realizzazione di una rete ferroviaria regionale estremamente diffusa e capillare: ben 149 dei 258 comuni pugliesi hanno accesso alla rete ferroviaria potendo disporre di almeno una stazione sul proprio territorio comunale distante non più di 3km, in linea d'aria, dal baricentro del centro abitato.

Se si considera che i comuni pugliesi più popolosi (tutti i capoluoghi di provincia, per esempio) appartengono all'insieme dei 149 comuni con accesso diretto alla ferrovia, risulta evidente come la maggior parte della popolazione regionale abbia accesso diretto alla ferrovia: associando ad ogni comune la propria popolazione, si determina infatti una popolazione di 3.271.727 unità (pari all'81,4% della popolazione regionale) appartenente a comuni con accesso diretto alla ferrovia, eventualmente tramite mezzo privato o tramite mezzo pubblico urbano per i comuni che ne sono dotati.

Le considerazioni qui presentate sono riprese dalla documentazione di analisi del Piano Regionale dei Trasporti 2009-2013 e pertanto non considerano la tratta ferroviaria Foggia-Lucera, non ancora operativa al momento della redazione del Quadro Conoscitivo del PRT.

La rete ferroviaria regionale risulta teoricamente estremamente competitiva anche in termini di accessibilità pedonale: la popolazione che dista a non più di 500 metri da una stazione ferroviaria è infatti pari a 643.671 unità (16% della popolazione regionale).



4.2 Offerta di servizi di trasporto ferroviario regionale

I servizi eserciti da Trenitalia sulla rete RFI sono i seguenti

Tabella 32. Trenitalia s.p.a. Sintesi, per direttrice, del programma di esercizio 2012 del contratto di TPRL Regione Puglia

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

I servizi eserciti da Ferrovie del Gargano sono i seguenti

Tabella 33. 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 (prosecuzione autorizzata su rete RFI)	180.090,00
Totale	957.815,66

I servizi eserciti da Ferrotramviaria sono i seguenti

Tabella 34. Ferrotramviaria s.p.a - sintesi, per direttrice, del programma di esercizio (2012) ferroviario.

Linea/Direttrice	servizi contribuiti	servizi non contribuiti	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



I servizi eserciti da Ferrovie Appulo Lucane sono i seguenti:

Tabella 35. Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. - sintesi, per direttrice, del programma di esercizio (2012) ferroviario.

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
totale	734.251,206

I servizi eserciti da Ferrovie del sud Est e servizi automobilistici s.r.l. sono i seguenti:

Tabella 36. Ferrovie del sud Est e servizi automobilistici s.r.l.- sintesi, per direttrice, del programma di esercizio (2012) ferroviario.

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
totale	3.713.292,12
di cui contribuite	3.347.675,12
di cui non contribuite	365.617

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;
- anche su tratte non servite da ferrovia con funzioni di adduzione o risultanti da assegnazioni di concessioni in estensione a quella principale.

A tale proposito si segnala il avviamento del processo di riconversione di tali servizi approvato con D.G.R. 1221 del 01/07/2013 per la 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 37. Servizi automobilistici sostitutivi/integrativi-sintesi sinottica della produzione.

Operatore	percorse (bus*km/anno)	estensione della rete stradale percorsa dai servizi sostitutivi/integrativi	zone territoriali di competenza
Trenitalia s.p.a.	1.666.374	644,70 km	intera regione (e collegamenti interregionali con Termoli e Metaponto)
Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.	1.653.334	453,46 km	prov. di Bari (e collegamenti interregionali con 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).

4.2.1 TRENITALIA

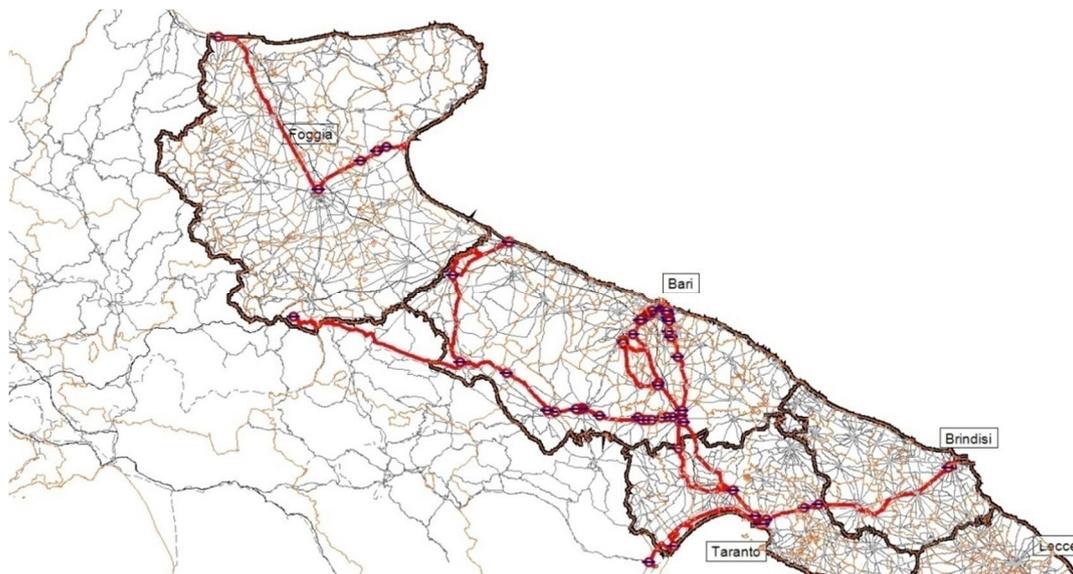


Figura 18. Trenitalia s.p.a. - rete dei servizi automobilistici sostitutivi/integrativi.

Tabella 38. 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 regionale [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 39. Trenitalia s.p.a. È 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

4.2.2 FERROVIE DEL GARGANO

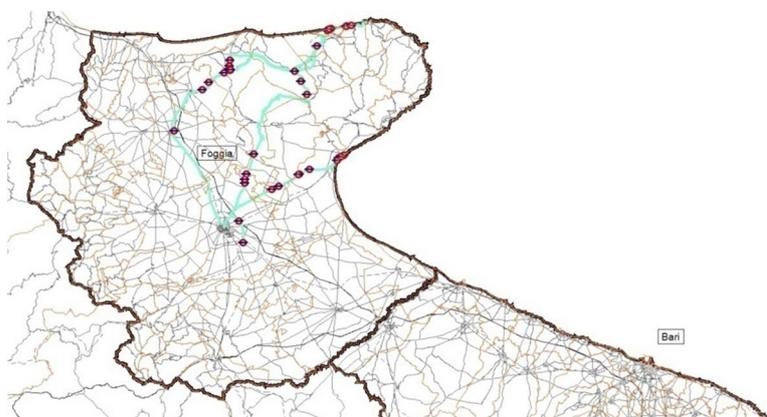


Figura 19. Ferrovie del Gargano s.r.l. È itinerari dei servizi automobilistici sostitutivi/integrativi

Tabella 40. Ferrovie del Gargano s.r.l. È 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 regionale[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 41. 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
totale	274.718

4.2.3 FERROTRAMVIARIA

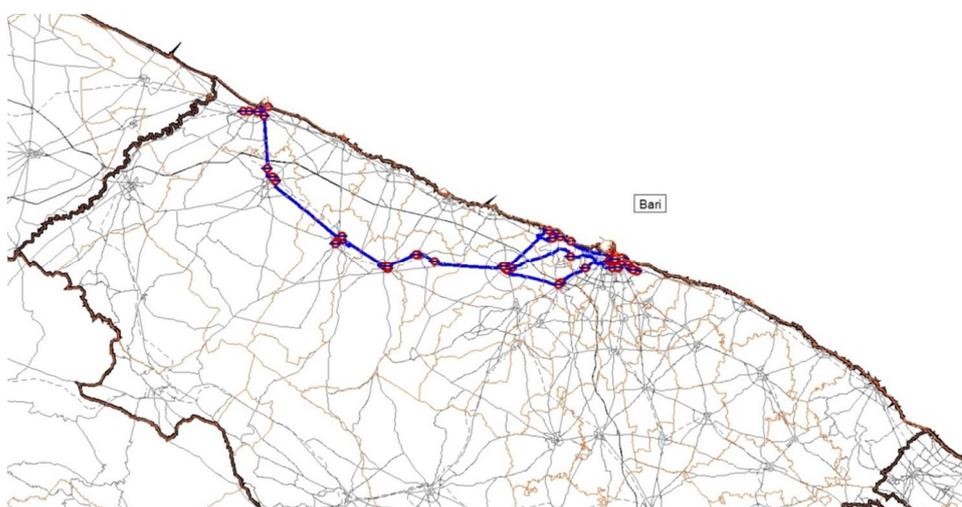


Figura 20. Ferrottramviaria s.p.a. È itinerari dei servizi automobilistici sostitutivi/integrativi

Tabella 42. Tabella 43: Ferrottramviaria s.p.a. È 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 regionale [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 44. Ferrottramviaria s.p.a. - sintesi, per relazione, del programma di esercizio (2012) automobilistico.

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



4.2.4 FERROVIE APPULO LUCANE

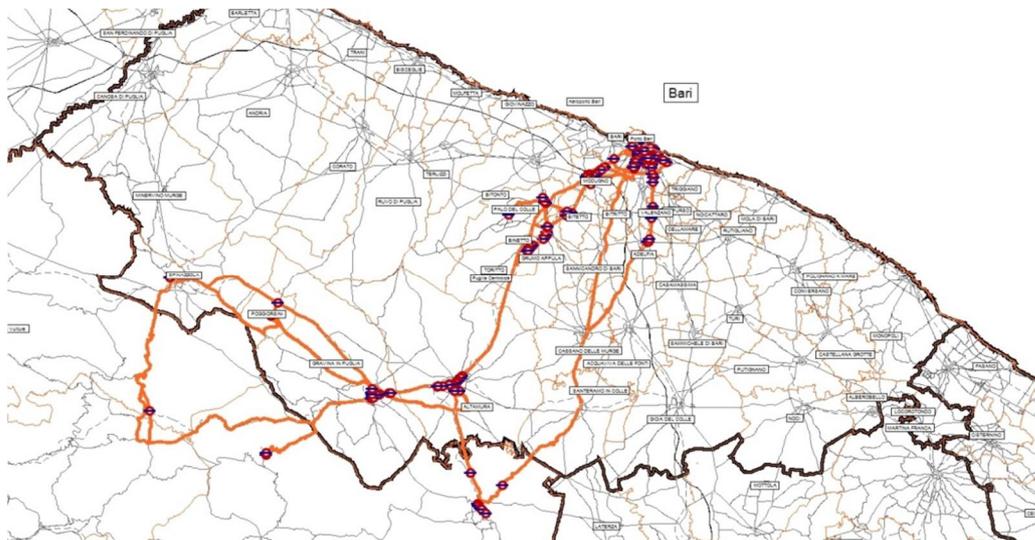


Figura 21. Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. È rete dei servizi automobilistici sostitutivi/integrativi

Tabella 45. Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. È dati di sintesi del servizio automobilistico sostitutivo/integrativo

num. linee (da contratto)	produzione programmata bus*km/anno	Estensione della re- te stradale percorsa dai servizi [P]	Estensione della re- te stradale regionale [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 46. Ferrovie Appulo Lucane s.r.l. È 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



4.2.5 FERROVIE DEL SUD EST

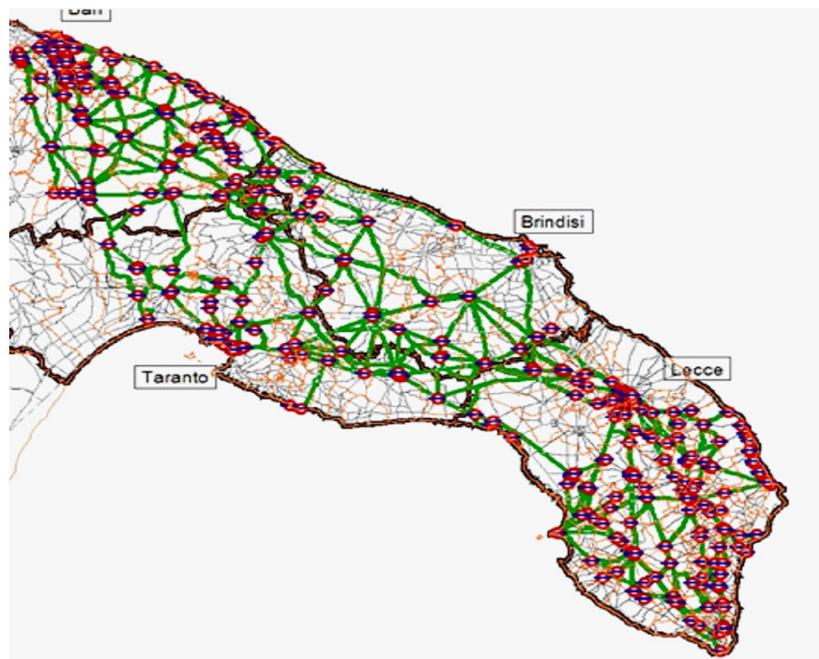


Figura 22. Ferrovie del Gargano s.r.l. È itinerari dei servizi automobilistici sostitutivi/integrativi

Tabella 47. Ferrovie del sud est s.r.l. È 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 regionale [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 contribute pari a 726.850 bus*km/anno:

Tabella 48. 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



Linea/Direttrice		bus*km/anno
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-Nardò	75.696,0
750	Gallipoli-Casarano-Leuca	132.871,0
830	Gallipoli-Nardò-Avetrana	53.406,0
160	Gioia c.-Acquaviva-Monopoli-Torre Canne (prol. Stag.)	297.981,0
981	Iaghi 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-Nardò	25.010,0
F53	Lecce-Presicce	14.880,0
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-Palagianò-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



Linea/Diretrice		bus*km/anno
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
	totale	12.294.250,5



5 La modalità automobilistica

5.1 Trasporto pubblico locale automobilistico e servizi extraurbani

Tabella 49. Indicatori trasporto pubblico automobilistico extraurbano.

Offerta di trasporto		Anno	Fonte
Lunghezza della rete stradale extraurbana regionale incluse penetrazioni urbane (in km)	27.253,77	2012	modello regionale trasporti-territorio
Lunghezza della rete stradale percorsa dei servizi di TPRL automobilistico (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
Bus*km prodotti	50.582.382	2012	modello regionale trasporti-territorio
Domanda di trasporto soddisfatta		Anno	Fonte
Passeggeri*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.

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



Tabella 50. Percorrenze dei servizi automobilistici (CO.TR.A.P.) distinti per competenza contratto di servizio.

competenza linee	Percorrenze contribuite [bus*km/anno]	Percorrenze "aggiuntive" non contribuite [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.R.E.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 51. 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_01	306,08
COTRAP_Taranto_02	589,07

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



5.1.1 RETE REGIONALE (CONTRATTO DI SERVIZIO REGIONE PUGLIA È CO.TR.A.P.)

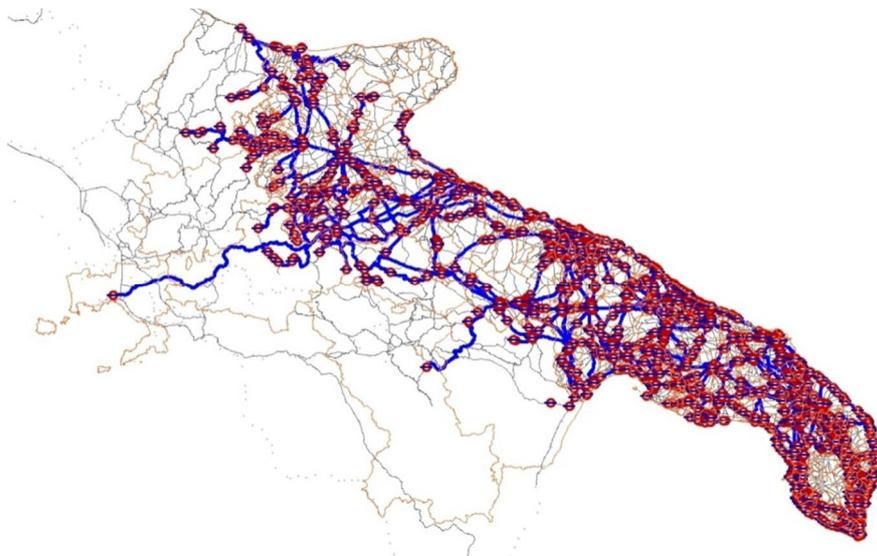


Figura 23.CO.TR.A.P. È rete dei servizi automobilistici per il bacino regionale.

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

Tabella 52. 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	20.478.037bus*km/anno	6.366,40 km	27.253,77 km	0,234



5.1.2 RETE PROVINCIALE DI FOGGIA (CONTRATTO DI SERVIZIO PROVINCIA DI FOGGIA È CO.TR.A.P.)

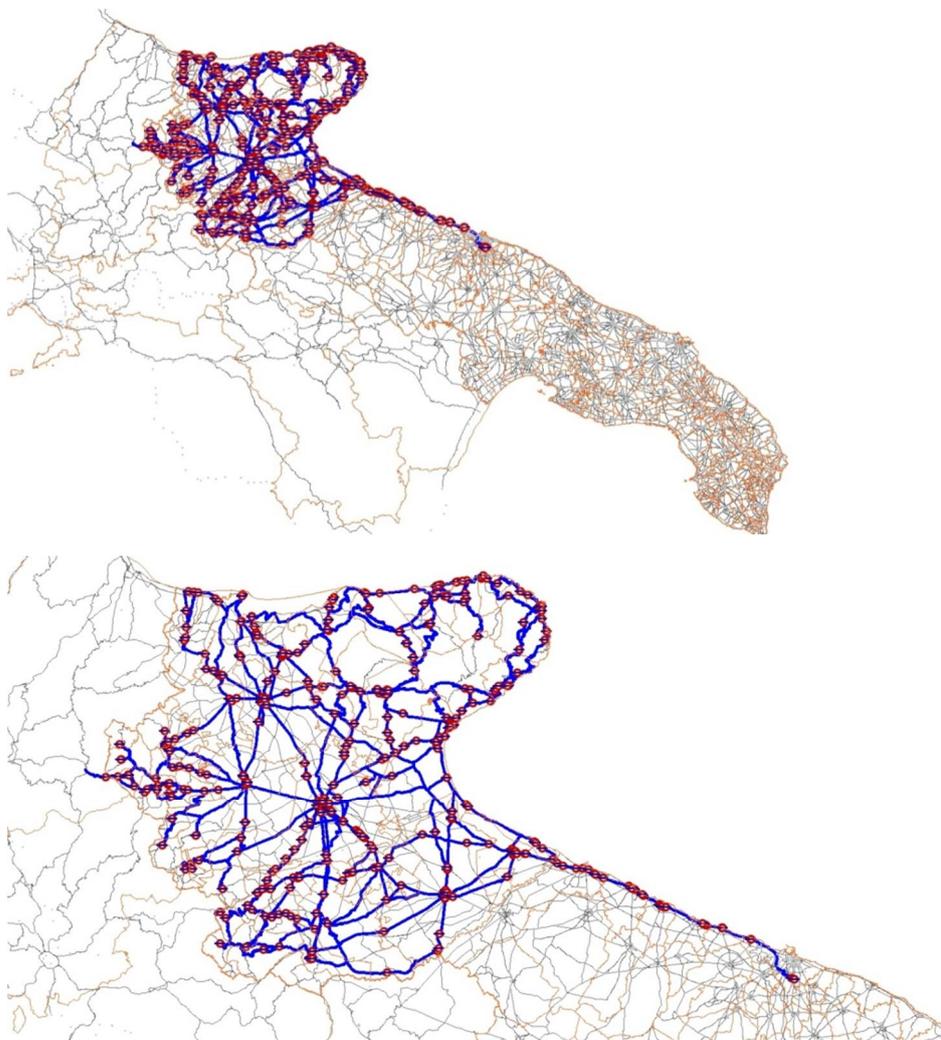


Figura 24. CO.TR.A.P. È rete dei servizi automobilistici per il bacino di Foggia.

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

Tabella 53. 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



5.1.3 RETE PROVINCIALE DI BARI (CONTRATTO DI SERVIZIO PROVINCIA DI BARI È CO.TR.A.P.)

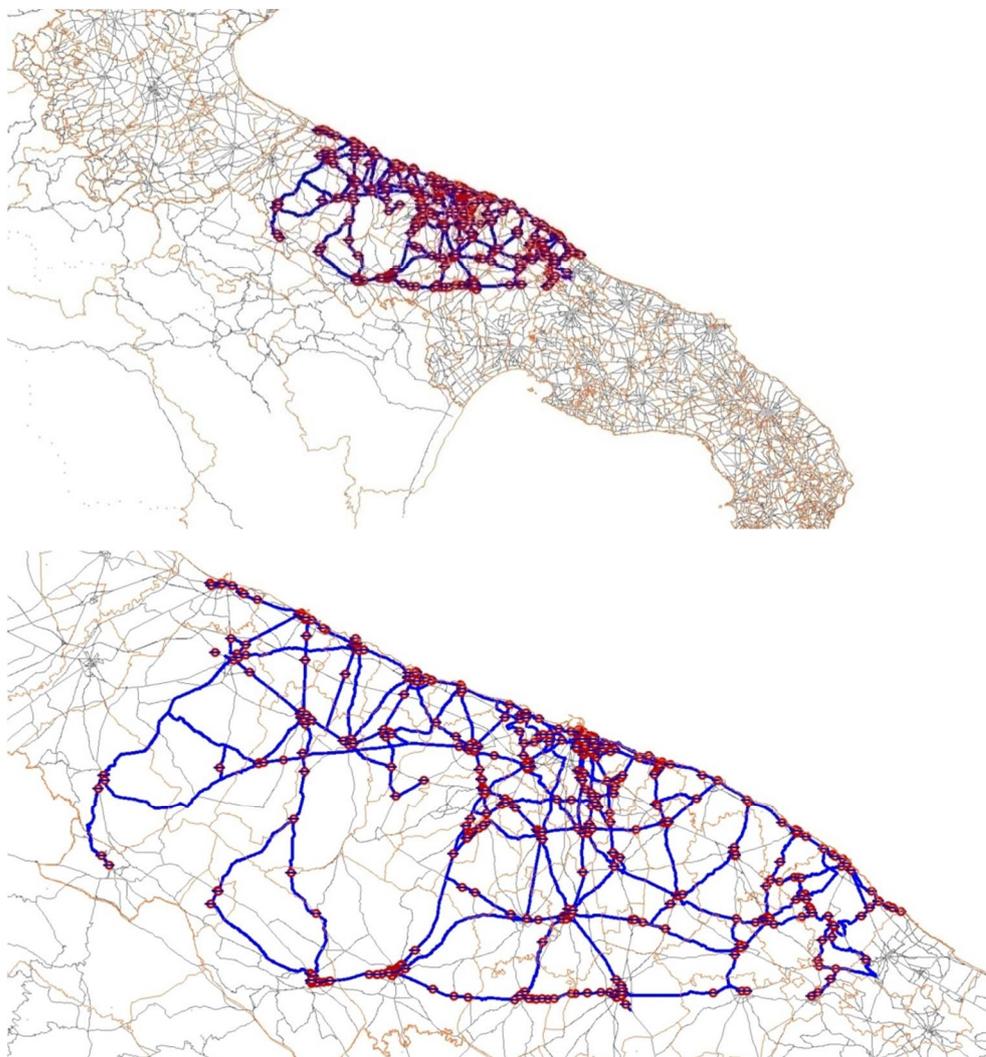


Figura 25.CO.TR.A.P. È rete dei servizi automobilistici per la provincia di Bari.

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

Tabella 54. 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



5.1.4 RETE PROVINCIALE DI BRINDISI (CONTRATTO DI SERVIZIO PROVINCIA DI BARI È CO.TR.A.P.)

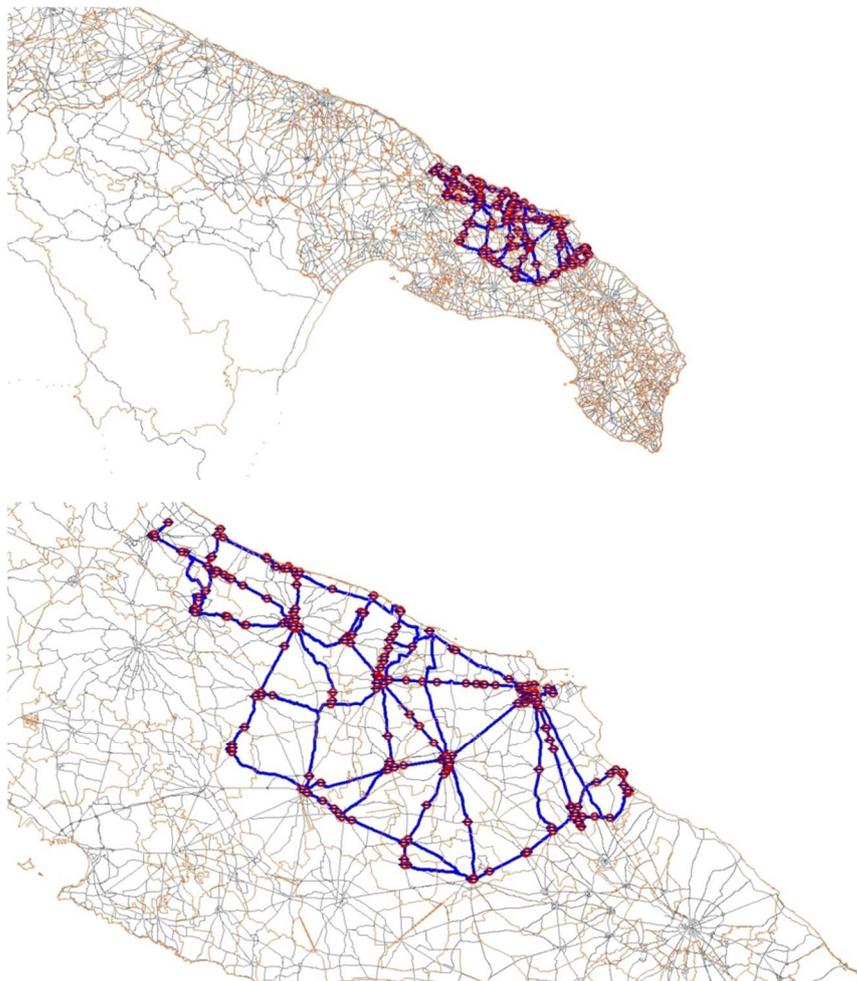


Figura 26. Rete dei servizi automobilistici per la provincia di Brindisi.

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

Tabella 55. 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



5.1.5 RETE PROVINCIALE DI TARANTO (CONTRATTI DI SERVIZIO PROVINCIA DI TARANTO È CO.TR.A.P.)

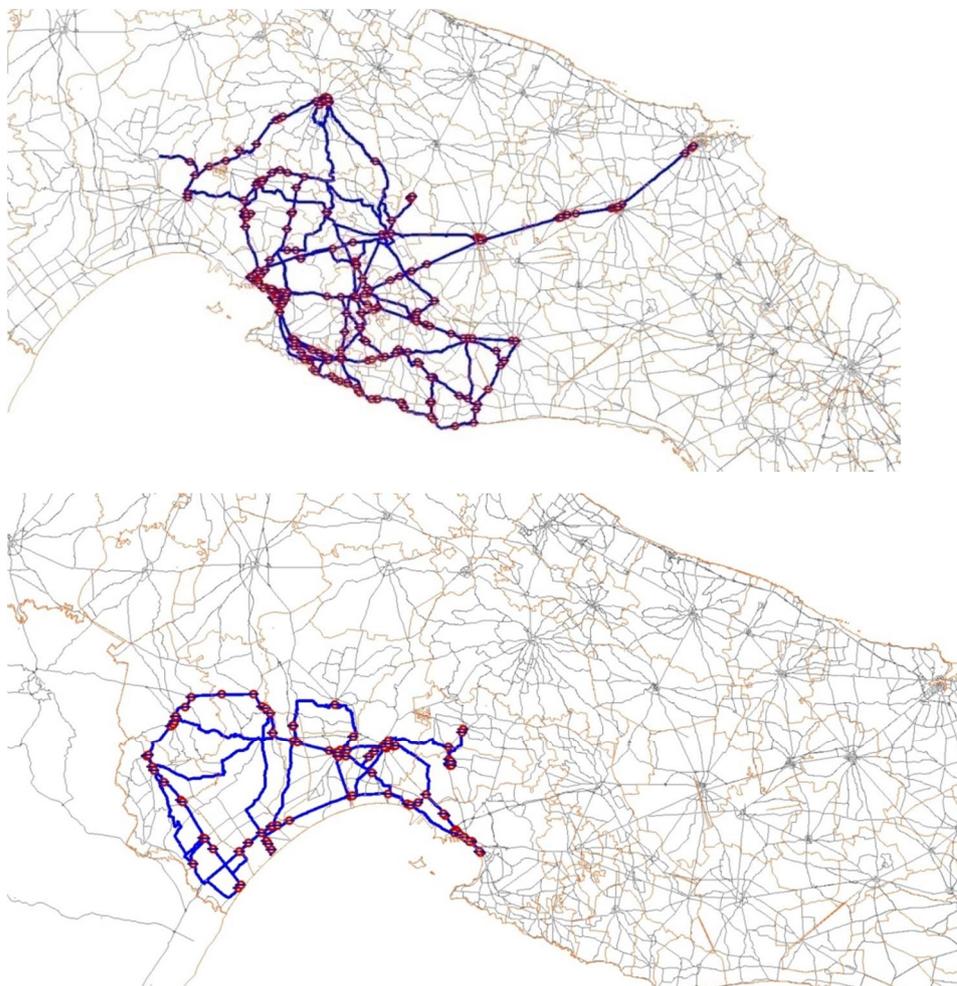


Figura 27.CO.TR.A.P. Reti dei servizi automobilistici per la provincia di Taranto (1 e 2).

La tabella che segue riassume i dati salienti delle reti Taranto 1 e Taranto 2 e dei servizi afferenti ai contratti di servizio.

Tabella 56. Dati di sintesi dei contratti 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



5.1.6 RETE PROVINCIALE DI LECCE (CONTRATTO DI SERVIZIO PROVINCIA DI LECCE È CO.TR.A.P.)

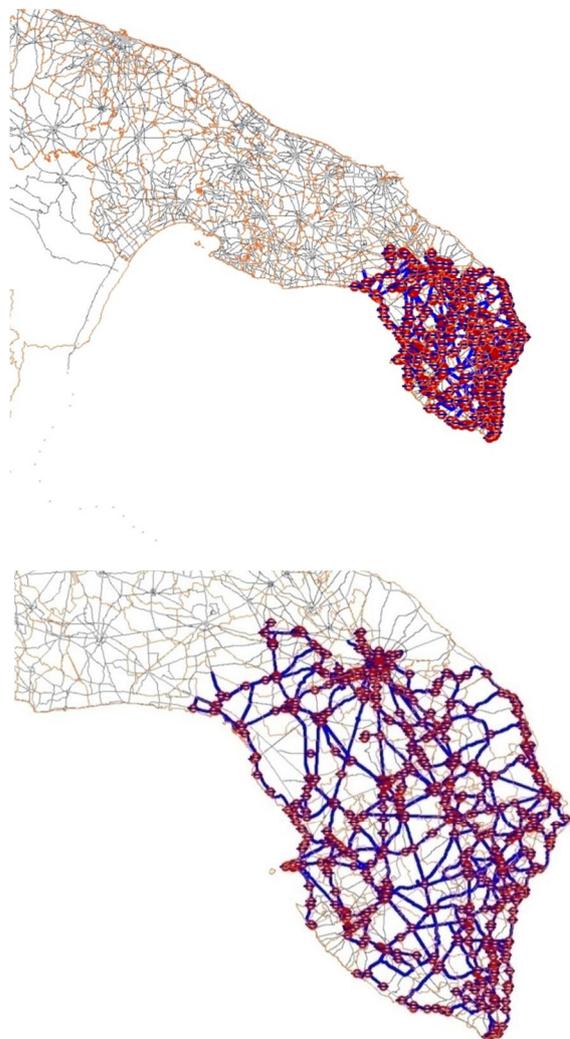


Figura 28.CO.TR.A.P. È rete dei servizi automobilistici per il bacino di Lecce

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

Tabella 57. 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]
86	4.462.150 bus*km/anno	1.535,99 km	7.360,87 km	0,211



5.2 Trasporto pubblico locale automobilistico e servizi urbani

5.2.1 VALORI COMPLESSIVI DEL COMPARTO DEI SERVIZI DI TPL AUTOMOBILISTICO URBANO

Tabella 58. Indicatori trasporto pubblico urbano.

Offerta di trasporto		Anno	Fonte
Numero di comuni pugliesi	258	2012	ISTAT
Numero di comuni con TPL urbano	51	2012	modello regionale trasporti-territorio
Lunghezza della rete viaria urbana	16.660,28	2012	modello regionale trasporti-territorio
Bus* km prodotti	32.008.831(*)	2012	contratti di servizio
Domanda di trasporto soddisfatta		Anno	Fonte
Passeggeri* km	-	-	-
Passeggeri effettivi	28.817.108	-	ricavi da traffico

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

Tabella 59. Quadro del Personale impiegato nelle Aziende che effettuano i servizi di TPRL urbano in Puglia

Comune	Azienda	Data	Dirigenti	Amministrativi e vari	Movimento	Manutenzione	Area sosta regolamentata	Guardiania indonei	Addetti alla verifica	Coordinatore esercizio	Totale
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	10,4	110,3	8,27					129,84
Canosa	Autoservizi CAPUTO	al 31/12/2012	1	1	6						8
Casarano	Tundo Vincenzo srl	al 31/12/2012		2	9						11
Cassano M.	Ditta Autolinee Lio-	al 31/12/2012			1						1



Comune	Azienda	Data	Dirigenti	Amministrativi e vari	Movimento	Manutenzione	Area sosta regolamentata	Guardiania inidonei	Addetti alla verifica	Coordinatore esercizio	Totale
	netti										
Castellana G.	COTRAP	al 31/12/2012			3						3
2,3	Sabato viaggi	al 31/12/2012			2,3						2,3
Cerignola	Società Trasporti Cerignola scrl	al 31/12/2012		2	12	1					15
Conversano	COTRAP	al 31/12/2012			2						2
Corato	COTRAP/Bucci e Tarantini	al 31/12/2012		0,4	4	1					5,4
Fasano	COTRAP	al 31/12/2012		2	11	1					14
Francavilla F.	COTRAP	al 31/12/2012	0,03	0,39	3,09	0,3					3,81
Foggia	COTRAP	al 31/12/2012		18	97	7					122
Galatina	Tundo Vincenzo srl	al 31/12/2012		2	9						11
Gallipoli	COTRAP	al 31/12/2012	1	1	3						5
Gioia del C.	Sabato Viaggi	al 31/12/2012			3						3
Giovinazzo	Miccolis spa	al 31/12/2012			2						2
Gravina in P.	Gramegna Isabella	al 31/12/2012	1	2	1	1					5
Grottaglie	Miccolis spa	al 31/12/2012		1	3						4
Locorotondo	Eredi di Lorusso Paolo	al 31/12/2012		1	1						2
Lucera	Lucera Service scarl	al 31/12/2012	0	0	11						11
Manduria	COTRAP	al 31/12/2012			9						9
Manfredonia	Ferrovie del Gargano	al 31/12/2012			9,1						9,1
Manfredonia	ACAPT (COTRAP)	al 31/12/2012			8						8
Manfredonia	Società Cooperativa Carmine			1	2	1					4



Comune	Azienda	Data	Dirigenti	Amministrativi e vari	Movimento	Manutenzione	Area sosta regolamentata	Guardiania inidonei	Addetti alla verifica	Coordinatore esercizio	Totale
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 rimes-	al 31/12/2012		1	2						3



Comune	Azienda	Data	Dirigenti	Amministrativi e vari	Movimento	Manutenzione	Area sosta regolamentata	Guardiania idonei	Addetti alla verifica	Coordinatore esercizio	Totale
	sa Bruno Sante										
Terlizzi	RTI Alideali										
(Fiore Viaggi)			1	2						3	
Trani	AMET spa	al 31/12/2012		2	5		10				17
Bari	AMTAB	al 31/12/2012	3	46	441	72	124				686
Foggia	ATAF spa	al 31/12/2012	1	20	181	40		10			252
Lecce	SGM spa	al 31/12/2012	1	6	60	6			2	4	79
Taranto	AMAT	al 31/12/2012		58	384	46	70				558



6 La modalità marittima e la modalità elicotteristica

6.1 I servizi marittimi

I servizi minimi forniti con modalità marittimi sono riconosciuti dalla Regione al Comune di Taranto, la cui azienda partecipata di trasporto fornisce dei servizi di idrovia, pari a 8.217 km/anno, per i quali viene corrisposto un trasferimento pari ad " 241.005,00 per anno (29,33 " al km).

6.2 I servizi elicotteristici

Sin dall'anno 2005 la Regione Puglia, ai sensi della L.R. 18/2002, ha incluso tra i servizi minimi di Trasporto Pubblico il servizio elicotteristico. La rete elicotteristica pugliese è schematizzata in figura e collega Foggia, Vieste e l'isola di San Domino, in cui ogni singola tratta ha lunghezza pari a 76 km.

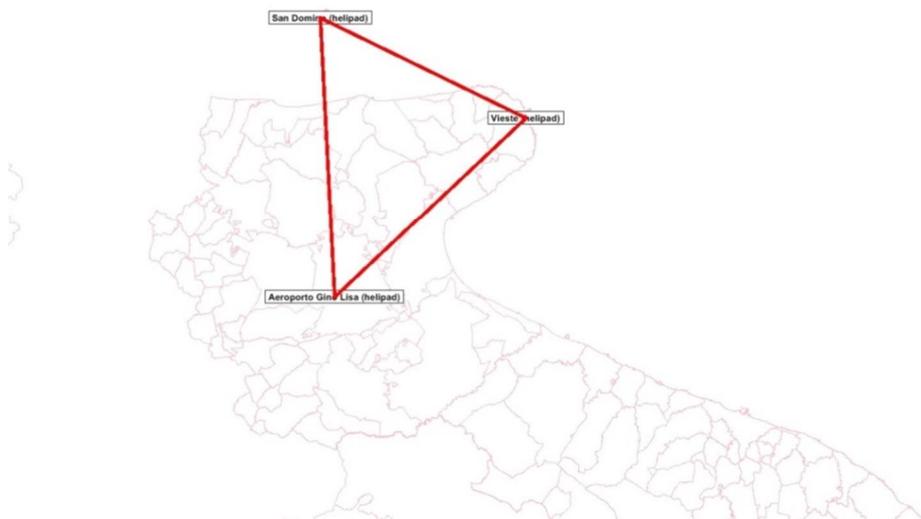


Figura 29. Rete elicotteristica

I servizi elicotteristici minimi sono pari a 141.208 eli*km/annodi cui 6.080 Eli/Km come servizi aggiuntivi offerti.

Nel Giugno 2013 è stata autorizzata la modifica al programma di esercizio, come schematizzato nella tabella successiva, tenuto conto che non ha comportato incrementi chilometrici, contrattuali e di oneri



aggiuntivi, ai sensi dell'art.11 comma 1 del Contratto di Servizio Rep.n.6772 del 10/12/2004, nonché del Contratto di Servizio aggiuntivo del 24/05/2010 Rep. N. 11654.

Tabella 60. I servizi elicotteristici.

PROGRAMMA DI ESERCIZIO ELICOTTERISTICO FOGGIA Aeroporto G. Liusa - ISOLE TREMITI Eliparto S. Domino

SERVIZI MINIMI

VOLI ORDINARI DI LINEA

Voli effettuati tutti i Lunedì e Venerdì dell'anno

A-	Nr. Progr	ID volo LID	DA	h part	A	h arr	Km	Progr. Km. Giornal.	gg*sett 2*52	Nr. Km/ anno
1	111		FOG	8.40	VIE	9.00	76	76		
			VIE	9.10	TRE	9.30	76	152		
2	102		TRE	9.40	FOG	10.00	76	228		
3	103		FOG	18.00	TRE	18.20	76	304		
4	112		TRE	18.30	VIE	18.50	76	380		
			VIE	19.00	FOG	19.20	76	456		
									104	47.424

Voli effettuati tutti i Sabato e Domenica del periodo 15.06 - 20.09

B-	Nr. Progr	ID volo LID	DA	h part	A	h arr	Km	Progr. Km. Giornal.	gg*sett 2*14	Nr. Km/ anno
1			FOG	8.40	VIE	9.00	76	76		
			VIE	9.10	TRE	9.30	76	152		
2	102		TRE	9.40	FOG	10.00	76	228		
3	103		FOG	18.00	TRE	18.20	76	304		
4			TRE	18.30	VIE	18.50	76	380		
			VIE	19.00	FOG	19.20	76	456		
									28	12.768

Voli effettuati tutti i Martedì, Mercoledì e Giovedì dell'anno

C-	Nr. Progr	ID volo LID	DA	h part	A	h arr	Km	Progr. Km. Giornal.	gg*sett 3*52	Nr. Km/ anno
1	101		FOG	8.40	TRE	9.00	76	76		
			TRE	9.10	FOG	9.30	76	152		
2	102		TRE	9.10	FOG	9.30	76	228		
3	103		FOG	8.40	TRE	9.00	76	304		
4	104		TRE	9.10	FOG	9.30	76	380	156	47.424

Voli effettuati tutti i Sabato e Domenica dell'anno

D-	Nr. Progr	ID volo LID	DA	h part	A	h arr	Km	Progr. Km. Giornal.	gg*sett 2*38	Nr. Km/ anno
1	101		FOG	8.40	TRE	9.00	76	76		
			TRE	9.10	FOG	9.30	76	152		
2	102		TRE	9.10	FOG	9.30	76	228		
3	103		FOG	8.40	TRE	9.00	76	304		
4	104		TRE	9.10	FOG	9.30	76	380	76	23.104
			FOG	9.30	TRE	9.00	76	304		
									384	130.720

VOLI STRAORDINARI DI URGENZA/EMERGENZA E/O PER AVVERSE CONDIZIONI METEOMARINE

(DI GIORNO E DI NOTTE: H24)

E-	Nr. Progr	ID volo LID	DA	h part a rich.	A	h arr a rich.	Km	Progr. Km. Giornal.	nr. coppie di voli/anno	Nr. Km/ anno
1	101		FOG	8.40	TRE	9.00	76	76		
			TRE	9.10	FOG	9.30	76	152		
2	102		TRE	9.10	FOG	9.30	76	228	29	4.408
									135.128	Tot. EII*Km/ anno a corrispettivo

SERVIZI AGGIUNTIVI OFFERTI

F-	Nr. Progr	ID volo LID	DA	h part a rich.	A	h arr a rich.	Km	Progr. Km. Giornal.	nr. coppie di voli/anno	Nr. Km/ anno
1	101		FOG	#	TRE	#	76	76		
			TRE	#	FOG	#	76	152		
2	102		TRE	#	FOG	#	76	152	40	6.080
									141.208	Tot. Complessivo EII*Km/anno

1 - Nr. 30 coppie di voli intensificativi nel periodo 15.06 - 15.09

2 - Nr. 10 coppie di voli di urgenza / emergenza sanitaria (H24)

3 - Trasporto gratuito medicinali sui voli di linea

L'operatore esercente i servizi è Alidaunia s.r.l. in virtù dei seguenti contratti:



Tabella 61. 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	percorre per	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

6.2.1 IL PARCO ELICOTTERI

- A 109 POWER . I LIDG. da 6 posti a sedere(come da omologazione), anno immatricolazione 1999
- A 109 POWER I-LIDD anno immatricolazione 2001 - da 6 posti a sedere (come da omologazione), anno immatricolazione 2001
- Augusta AW 139 Marche -I LIDE . da 15 posti a sedere (come da omologazione), anno immatricolazione 2010

6.2.2 PASSEGGERI TRASPORTATI

Nell'anno 2012 i passeggeri trasportati sono stati 6.541 e i ricavi da traffico " 190.163, mentre nell'anno 2013 i passeggeri 5.855 e i ricavi " 165.376.



7 Spesa regionale per l'esercizio dei servizi di TPRL

7.1 Le risorse trasferite e la spesa regionale

Nella tabella sottostante si riporta il quadro delle risorse del TPL trasferite dallo Stato alla Regione nel 2013.

Tabella 62. Quadro delle risorse trasferite

Risorse statali stanziare per il 2013			
Fonti di finanziamento e riferimenti normativi	Risorse (M€)		Note
	Totale nazionale	Quota regionale	
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€	(in base a riparto percentuale del 90% del totale delle risorse stanziare sul fondo, come da Tabella 1 del DPCM 11/3/2013) € 399.269.611,99	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"		€ 9.496.095,60	

La legge regionale 18/2002 prevede che la Regione costituisca annualmente nel proprio bilancio un Fondo regionale trasporti (F.R.T.), destinato all'esercizio e agli investimenti nel settore del T.P.R.L., alimentato dalle risorse trasferite dallo Stato ai sensi del D.Lgs. n. 422/1997 e smi e da risorse proprie.



Il fondo è articolato nei seguenti capitoli di spesa:

- interventi per l'esercizio dei servizi automobilistici, tranviari, filoviari e lacuali, finanziato con risorse proprie sulla base degli oneri relativi ai servizi minimi;
- interventi per l'esercizio dei servizi ferroviari e metropolitani, finanziato con le risorse trasferite dallo Stato alla Regione, ai sensi dell'articolo 20 del D.Lgs. n. 422/1997, per i servizi di cui agli articoli 8 e 9 del medesimo decreto legislativo;
- interventi per l'esercizio dei servizi marittimi e aerei, finanziato con risorse proprie e con eventuali risorse trasferite dallo Stato per i servizi di cui all'articolo 10 del D.Lgs. n. 422/1997;
- interventi per gli investimenti finanziati con risorse regionali, statali o comunitarie;
- interventi a compensazione degli oneri per il rilascio di agevolazioni o gratuità di viaggio sui servizi di trasporto pubblico regionale e locale, finanziato con risorse regionali.

L'articolazione dei capitoli di spesa prevista dalla legge regionale 18/2002 ha subito delle sensibili variazioni a seguito delle disposizioni introdotte nelle leggi di bilancio susseguitesi nel tempo.

Con l'introduzione delle disposizioni di cui al d.lgs. 118 del 23 giugno 2011 e delle disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle regioni, degli enti locali e dei loro organismi, in attuazione degli articoli 1 e 2 della legge 5 maggio 2009, n. 42 che, tra l'altro prevedono che gli schemi di bilancio siano articolati per Missioni e Programmi coerenti con la classificazione economica e funzionale comunitaria (COFOG), è possibile ricondurre al programma "trasporto ferroviario" e al programma "trasporto pubblico locale".

La spesa corrente del bilancio di esercizio 2014 riconducibile all'erogazione dei servizi di trasporto pubblico locale e al trasporto ferroviario è risultata complessivamente pari ad un totale di circa " 503.000.000" dati dalla somma di " 409.000.000" a valere su bilancio vincolato ed " 94.000.000".

Di seguito sono riportati i corrispettivi riconosciuti negli anni 2013 e 2014 alle aziende di trasporto ferroviari
Tabella 63. Quadro dei contratti ferroviari

Operatore	2013						
	corrispettivo (servizi Ferro+Servizi sostitutivi+infrastruttura) oltre iva (*) [€]	percorrenze treno (minimi) (**) [€]	corrispettivo treno (***) [€]	percorrenze treno (contrattualizzate ma non contribuite) (**) [€]	percorrenze bus (minimi) (**) [€]	corrispettivo bus (**) [€]	percorrenze bus (contrattualizzate ma non contribuite) (**) [€]
FdG - S. Severo-Peschici	15.989.835,89	587.238,00	6.623.715,47	-	262.170,00	722.305,68	-
FdG - Foggia-Lucera	5.020.525,88	375.971,00	2.151.845,13	-	-	-	-
FSE	133.743.611,81	3.291.930,00	42.029.186,37	365.617,00	11.664.189,00	37.779.976,00	726.850,00
FNB - BA-Barletta	35.328.069,42	1.511.168,00	12.773.412,11	284.756,00	838.846,00	2.133.502,83	-
FNB - aeroporto (1)	3.615.198,29	124.010,00	3.615.198,29	-	-	-	-
FAL	19.311.919,58	718.165,00	5.669.638,36	-	1.575.610,00	5.640.557,65	-
Trenitalia	€57.363.543,04	6.535.993,32	-	1.666.374,00	-	DGR1512/2013	-

2014						
------	--	--	--	--	--	--



FdG - S.Severo-Peschici	16.181.713,91	587.238,00	6.703.200,05	-	262.170,00	730.973,35	-
FdG - Foggia-Lucera	5.080.772,19	375.971,00	2.177.667,27	-	-	-	-
FSE	135.348.535,15	3.291.930,00	42.533.536,60	365.617,00	11.664.189,00	38.233.335,71	726.850,00
FNB - BA-Barletta	35.752.006,25	1.511.168,00	12.926.693,06	284.756,00	838.846,00	2.159.104,86	-
FNB - aeroporto (2)	3.633.274,28	124.010,00	3.633.274,28	-	-	-	-
FAL	19.543.662,61	718.165,00	5.737.674,02	-	1.575.610,00	5.708.244,34	-
Trenitalia	58.051.905,56	6.524.498,00	-	1.644.791,00	-	-	-

(2) le ulteriori risorse (€ 3.615.198,29) riconosciute a Ferrotramviaria s.p.a. (giusto atto aggiuntivo al contratto rep. n. 015049 del 23/05/2015) coprono la gestione dell'infrastruttura nonché i servizi di trasporto (percorrenze per 124.010 tr*km/anno) relative alla variante aeroporto di Bari.

(*) fonte: Regione Puglia - Servizio programmazione del trasporto pubblico locale (18.03.2015)

(**) fonte: contratti di servizio in essere e relative successive rimodulazioni

(***) fonte: assegnazione della percentuale del corrispettivo totale erogato sulla base dei valori previsti dal contratto di servizio

Di seguito è riportato il corrispettivo riconosciuto negli anni 2013 e 2014 all'azienda di trasporto automobilistico regionale.

Tabella 64. Quadro corrispettivo-percorrenze, per i servizi automobilistici

anni	Corrispettivo oltre iva	Percorrenze (servizi minimi da contratto)
2013	41.452.457,87 €	20.478.037 (al netto di ulteriori autobus km offerti in sede di gara pari a 2.096.916)
2014	41.949.887,37 €	20.478.037 (al netto di ulteriori autobus km offerti in sede di gara pari a 2.096.916)

Di seguito è riportato il corrispettivo riconosciuto negli anni 2013 e 2014 all'azienda di trasporto elicotteri stico.

Tabella 65. Quadro corrispettivo-percorrenze, per i servizi elicotteristici

anni	Corrispettivo oltre iva	Percorrenze (servizi minimi da contratto)
2013	2.143.385,88 €	135.128 eli km (al netto degli ulteriori 6.080 eli km offerti in sede di gara)
2014	2.169.106,51€	135.128 eli km (al netto degli ulteriori 6.080 eli km offerti in sede di gara)

Le risorse trasferite agli enti locali per la erogazione dei servizi minimi di trasporto urbano e extraurbano automobilistico sono state nel 2013 pari ad un totale di " 125.643.483 di cui " 72.536.898 trasferiti ai Comuni ed " 53.106.675 trasferiti alle Province.

7.2 Sistema tariffario

La L.R. n. 18 del 31/10/2002, all'art. 27 c. 2, prevede le seguenti tipologie di titoli di viaggio:

- biglietti di corsa semplice, validi per effettuare una sola corsa;



- abbonamenti settimanali, validi per la settimana di convalida;
- abbonamenti mensili, validi per il mese di convalida;
- abbonamenti settimanali e mensili ridotti, validi per la settimana o mese di convalida, per eventuali servizi utilizzabili per non più di cinque giorni alla settimana.

Lo stesso art. 27 c. 4, stabilisce che le imprese di trasporto possono adottare, previa autorizzazione della Regione o dei Comuni, altre tipologie dei titoli di viaggio in relazione a particolari esigenze dei servizi gestiti.

Secondo quanto indicato nell'art. 26, la Giunta regionale stabilisce 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.

I prezzi minimi dei titoli di viaggio dei servizi interurbani sono commisurati alle basi tariffarie chilometriche adeguate periodicamente (art. 26) e sono calcolati con riferimento alla fascia chilometrica entro la quale ricade la lunghezza della relazione del viaggio (art. 28). Per gli abbonamenti è definita una modalità di calcolo che contempla sconti di carattere commerciale. I prezzi minimi dei titoli di viaggio dei servizi urbani e suburbani sono commisurati al prezzo del biglietto di corsa semplice con criteri stabiliti dagli enti competenti.

Inoltre, l'art. 30 c. 1 della L.R. n. 18/2002 stabilisce che la Regione ha facoltà di disporre **agevolazioni o gratuità tariffarie** in favore di determinate categorie di utenti.

In particolare, con D.G.R. n. 992 del 01/07/2003 sono stati stabiliti criteri e le modalità applicative della norma per le gratuità tariffarie in favore di **utenti con disabilità**. Con D.G.R. n. 1488 del 25/10/2005, è stato disposto che agli **utenti pendolari** venga riconosciuto un abbattimento pari al 10% sul vigente costo degli abbonamenti per i servizi di trasporto pubblico locale interurbani (provinciali e regionali). Le modalità applicative delle suddette agevolazioni tariffarie sono state successivamente disciplinate con D.G.R. n. 1838 del 06/12/2005.

Complessivamente la Regione nel corso del 2014 ha erogato per compensazioni dei minori ricavi da traffico conseguenti al rilascio di titoli di viaggio gratuiti e di titoli di viaggio scontati un totale di circa " 6.500.0000.

Infine, secondo quanto dettato dall'art. 29 della L.R. n. 18/2002, la Regione promuove l'istituzione di un **sistema tariffario integrato** che consenta all'utente l'utilizzo di tutti i servizi di T.P.R.L. sul proprio territorio con il pagamento di un unico titolo di viaggio, anche con carte multiservizi. Il tema dell'integrazione tariffaria è presente anche tra le azioni del Piano di Riprogrammazione dei servizi del trasporto pubblico locale, redatto ai sensi dell'art. 16-bis, comma 4, del D.L. n. 95/2012 (convertito con modificazioni dalla Legge n. 135/2012) e s.m.i., approvato con DGR n.1991 del 25/10/2013.



8 Il quadro degli investimenti sulle infrastrutture e il materiale rotabile attinenti il TPRL

8.1 Gli investimenti in infrastrutture e materiale rotabile ferroviario

8.1.1 INTERVENTI PER L'ADEGUAMENTO DEI SISTEMI DI SICUREZZA DI TERRA E DI BORDO

Anche in prosecuzione e completamento di interventi programmati nell'accordo di Programma del 23 novembre 2002 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Regione, nel 2014 si è dato ulteriore impulso al finanziamento dell'attrezzaggio dell'infrastruttura e della flotta dei treni regionali con sistemi di sicurezza coerenti con gli standard richiesti dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria. Questo intervento, che in prima fase interessa circa 362 km di binari della rete regionale e i sottosistemi di bordo di 105 treni, per un controvalore di circa 83 M", oltre ad innalzare ulteriormente la sicurezza della circolazione ferroviaria, **a partire dal 2019** costituirà il prerequisito indispensabile e generalizzato per accedere ai nodi principali della rete nazionale e, soprattutto a poter circolare su questa stessa rete. Questa flessibilità di esercizio è ritenuta dal P.A. 2015-2019 indispensabile per poter disegnare un modello di esercizio effettivamente rispondente alle caratteristiche della domanda da servire eliminando, ove possibile e giustificato dalla domanda, le rotture di carico oggi necessarie per passare da una sottorete all'altra.

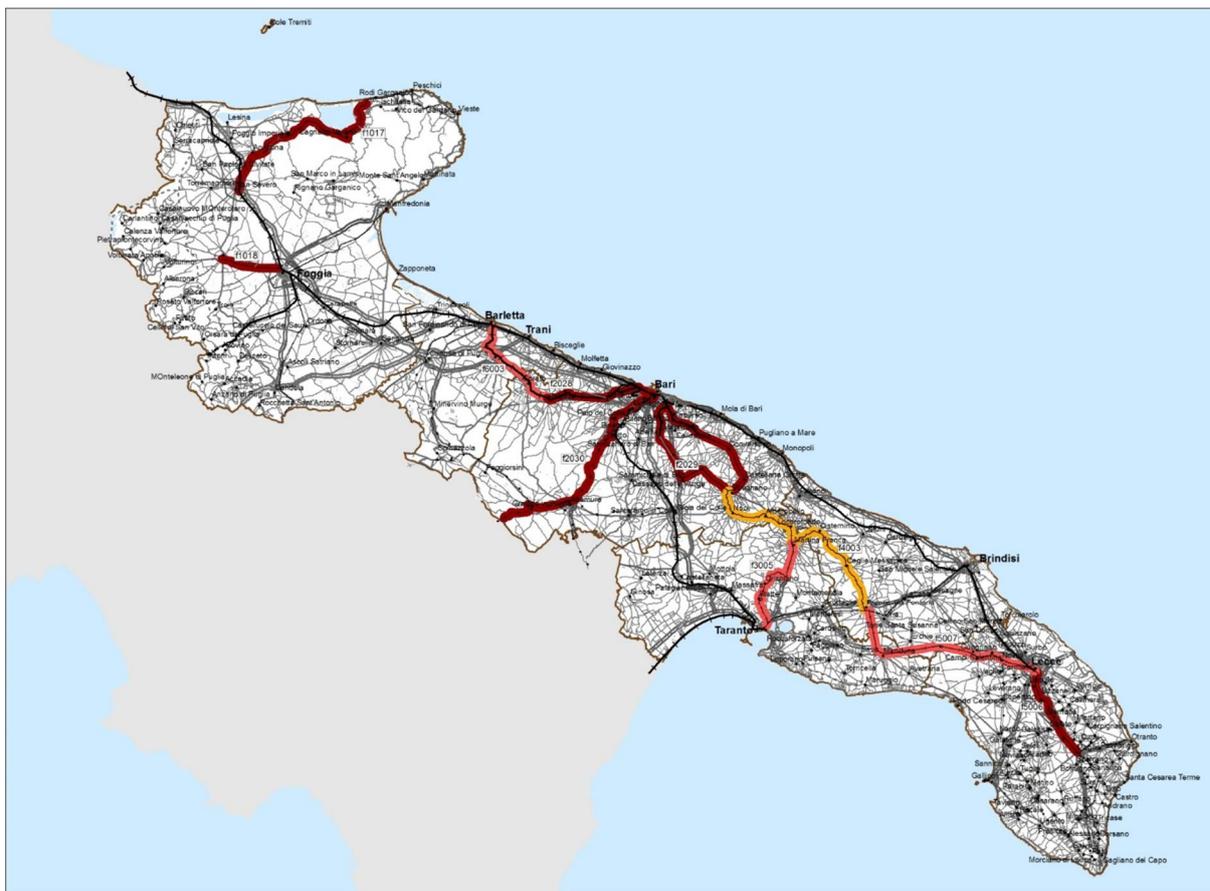


Figura 30. Interventi già finanziati (rosso scuro) e di nuova previsione (rosso chiaro e arancione)

Le interconnessioni tra rete regionale e rete nazionale, già finanziate e in corso di realizzazione in particolare nei nodi di San Severo, Barletta, Bari Centrale e Lecce, unitamente agli interventi complementari individuati dal P.A.2015-2019, consentiranno di instaurare relazioni dirette che sfruttano parte della rete regionale e parte della rete nazionale. Valgono per tutti alcuni esempi di seguito riportati che costituiranno i capisaldi per la definizione del modello di esercizio in vista dei nuovi affidamenti previsti nel 2021 e funzionali anche alla riconversione dei servizi automobilistici sostitutivi/integrativi in servizi ferroviari prevista dalla Ri-classificazione di cui alla DGR 1221/2013:

- Collegamenti Gargano settentrionale-San Severo . Foggia . Cerignola . Barletta . Andria . Bari Aeroporto . Bari;
- Collegamenti Lecce . Brindisi . Brindisi Aeroporto . Bari . Bari Aeroporto;
- Collegamenti Lecce . Brindisi . Brindisi Aeroporto . Francavilla - Taranto
- Collegamenti Taranto Nasisi . Taranto . Gioia del Colle . Bari- Mungivacca;
- Collegamenti Gallipoli-Casarano/Tricase/Otranto . Lecce . Brindisi . Brindisi Aeroporto . Cittadella della Ricerca - Mesagne . Francavilla;
- Collegamenti Lecce . Manduria . Francavilla . Taranto.

Per quanto riguarda l'attrezzaggio della flotta regionale con i sottosistemi di bordo, nella tabella seguente viene offerto un quadro degli interventi già finanziati e programmati.



Tabella 66. Sistemi di Sicurezza a bordo

Sistemi di Sicurezza di Bordo	Fase 1	Fase 2
FdG		2 Elettrotreni ristrutturati
FAL	13 Stadler	6 Binate FIAT 6 Automotrici Diesel 1 Locomotore Diesel
FSE	23 ATR PESA	38 Automotrici Diesel 14 Locomotori Diesel
FNB	12 ALSTOM	

8.1.2 INTERVENTI INFRASTRUTTURALI SULLA RETE REGIONALE

Sulla rete di interesse regionale il P.A. 2015-2019, oltre a prendere atto degli interventi in corso e a riconfermare quelli programmati e dotati di finanziamento, ha introdotto una serie di interventi di nuova previsione finalizzati a completare e a valorizzare il disegno della rete regionale.

- 1) Linea San Severo . Peschici . Ferrovie del Gargano . Le caratteristiche morfologico-insediative del contesto servito dalla linea hanno indotto il P.A. ad affinare le ipotesi di organizzazione del modello di esercizio confermando, da un lato la correttezza della previsione di introduzione della tecnologia Treno-Tram sulla tratta terminale (Ischitella . Peschici Calenella) per integrare maggiormente il trasporto su ferro nell'offerta turistica del litorale e, dall'altro, di rimodulare l'offerta ferroviaria dei collegamenti che percorrono l'intera linea, privilegiando la creazione di servizi veloci che, nelle fasce orarie di punta, mettano in collegamento il Gargano, a partire da Rodi, con San Severo, Foggia, Barletta e l'aeroporto di Bari beneficiando degli investimenti effettuati sull'interoperabilità.
- 2) Linea Foggia . Lucera. Ferrovie del Gargano . Su questa linea è in corso di realizzazione da parte del concessionario un intervento di raddoppio selettivo in corrispondenza del posto di movimento di Vaccarella per consentire l'incrocio dinamico dei treni così da abbattere del 10% i tempi di percorrenza. Questo intervento, il primo del suo genere sulla rete regionale, è considerato dal P.A. una soluzione da adottare anche in altri contesti per ridurre i tempi di percorrenza e incrementare la capacità della linea. Viene confermato, senza conferire ad esso un carattere prioritario anche perché privo di copertura finanziaria, il ripristino dell'attestamento ferroviario con tecnologia Treno-Tram a Porta Troia nella città di Lucera.
- 3) Linea Foggia . Manfredonia - Rete Ferroviaria Italiana. Il P.A. intende imprimere un'accelerazione alla ricerca e alla realizzazione della migliore soluzione di assetto infrastrutturale ed organizzativo dell'offerta di TPL sulla direttrice Foggia-Manfredonia. Gli scenari alternativi messi in campo dal P.A. che si prefiggono di evitare l'effetto cesura prodotto dalla ferrovia all'interno della città di Manfredonia (valorizzando l'investimento effettuato dall'Amministrazione comunale con l'acquisizione delle aree ferroviarie dismesse), sono di seguito descritti in ordine di preferenza.



- Alternativa 1 -Realizzazione di un sistema Treno. Tram mediante Project financing per la costruzione . gestione che presuppone l'eliminazione di tutti i servizi automobilistici extraurbani di TPRL sulla tratta servita e l'integrazione con il servizio urbano di Manfredonia. La proposta prevede il mantenimento della proprietà e della gestione della linea ferroviaria da parte di RFI da Foggia fino alla ex stazione di Frattarolo (diramazione per il porto industriale) e la conversione della tratta Manfredonia Ovest- Manfredonia città in linea con caratteristiche tramviarie.
 - Alternativa 2 - Realizzazione di un sistema BRT (Metrobus), eventualmente anche mediante Project financing per la costruzione . gestione del sistema, che prevede la chiusura della ferrovia al traffico di TPRL, l'eliminazione di ogni forma di sovrapposizione funzionale da parte di altri servizi automobilistici extraurbani sulla tratta servita e l'integrazione con il servizio urbano di Manfredonia. La proposta è da prendere in considerazione nel caso in cui l'alternativa 1 non vada a buon fine nei tempi stabiliti (entro il 2017).
- 4) Linea Barletta . Canosa . Spinazzola - Rete Ferroviaria Italiana. La linea ferroviaria Barletta-Spinazzola, nata per collegare i centri dell'alta Murgia alla dorsale adriatica e al porto di Barletta, è un'infrastruttura a binario unico non elettrificata. Il declino del trasporto merci su ferrovia, soprattutto sulle brevi distanze, ha progressivamente circoscritto la funzione della linea al traffico di trasporto locale. Negli ultimi anni, i crescenti costi di gestione dell'esercizio ferroviario convenzionale hanno indotto la Regione Puglia, a fronte degli obiettivi di efficientamento imposti a livello nazionale, a ridurre progressivamente l'offerta di servizi passeggeri, soprattutto nella tratta più interna da Canosa a Spinazzola, limitandola alle fasce orarie di punta. Le Amministrazioni comunali di Canosa, Minervino e Spinazzola, sui cui territori insiste la linea in questione, hanno da sempre sostenuto con forza l'esigenza di contrastare questa tendenza tanto da manifestare la disponibilità a ridurre il trasporto extraurbano su gomma esistente sulle medesime relazioni servite dalla ferrovia per incrementare l'uso del treno. L'obiettivo è quello di mantenere su ferrovia la principale dorsale della rete di trasporto pubblico locale di collegamento con le aree interne, tenuto conto anche delle maggiori garanzie di regolarità e sicurezza durante tutta la stagione invernale rispetto all'autobus di linea. L'ipotesi messa in campo per rilanciare la linea ferroviaria Barletta-Spinazzola si fonda su una strategia diversificata articolata su una serie di linee di intervento tra loro complementari, elencate nei punti seguenti e successivamente descritte:
- a. accordo con RFI sul nuovo modello gestionale o, in alternativa, trasferimento della linea alla Regione Puglia;
 - b. elettrificazione della linea da Barletta a Canosa per estendere i servizi del trasporto regionale provenienti da Andria ed attualmente attestati a Barletta sino a Canosa;
 - c. introduzione di una tecnologia LRT (Light Rail Transit) con materiale rotabile diesel o bimodale diesel-elettrico per l'esercizio Barletta-Canosa-Minervino-Spinazzola:
 - i. di trasporto pubblico locale durante i giorni feriali;
 - ii. di servizi turistici durante i giorni festivi;



- iii. ripristino di servizi di trasporto merci legati alla creazione di un polo ad elevato contenuto di innovazione nel settore della produzione da materiali da riciclo (vetro, alluminio etc.) nell'area produttiva di Spinazzola.
- 5) Linea Bari . Altamura/Gravina . Matera Ferrovie Appulo Lucane. Gli interventi di nuova previsione completano quelli già programmati ed in corso di realizzazione e sono finalizzati a migliorare i collegamenti sulle relazioni medio-lunghe verso Altamura, Gravina e Matera. Si prevede in particolare la realizzazione di un intervento di raddoppio selettivo, all'altezza di Mellitto, posizione, questa, individuata sulla base del modello di esercizio proposto nel Piano Aziendale da FAL che prevede l'incrocio sistematico dei treni Altamura . Bari in corrispondenza di Mellitto. L'intervento consiste nella realizzazione di un tratto di raddoppio di binario di circa 3 Km che, essendo equidistante rispetto alla stazione attuale, ne estende di fatto i confini tecnologici, consentendo di evitare la fermata dei treni nella stazione di Mellitto. D'altro canto questa stazione è caratterizzata da un traffico molto modesto di viaggiatori. Gli ulteriori interventi previsti riguardano la nuova fermata in prossimità dell'ospedale delle Murge e, nell'area barese, il rifacimento dello scavalco del fascio dei binari RFI tra Bari Scalo FAL e Bari C.le che auspicabilmente, in accordo con il protocollo sull'assetto complessivo della stazione di Bari C.le, stipulato nel 2010, prevede anche la realizzazione di una nuova fermata in corrispondenza del quartiere Libertà.
 - 6) Anello Barese Ferrovie del Sud Est. Il P.A. prevede la sostituzione delle traverse in legno con traverse in C.A. monoblocco e l'eliminazione dei PP.LL. in corrispondenza dell'abitato di Carbonara che oggi precludono un rapido e regolare accesso all'ospedale Di Venere. Gli interventi completano quelli in corso di realizzazione e sono finalizzati a rendere l'infrastruttura totalmente adeguata ai livelli di traffico necessari a soddisfare la domanda da servire.
 - 7) Linea Martina Franca . Francavilla . Manduria - Lecce - Ferrovie del Sud Est. Il Piano Attuativo prende atto della previsione, al momento priva di risorse per la sua realizzazione, inserita nel DL 133/2014 e riguardante l'elettificazione dell'intera linea inserendola tra le opere realizzabili oltre il 2020. Il Piano Attuativo ritiene di più immediata realizzabilità la previsione di un raddoppio selettivo funzionale all'intensificazione delle frequenze dei servizi sulla tratta San Pacrazio-Lecce che, assieme alla Lecce-Maglie-Tricase, è stata individuata come la linea 1 della metropolitana di superficie della penisola salentina. Questa previsione, giustificata dalla domanda potenziale esistente e del numero di servizi automobilistici che possono essere riconvertiti in percorrenze ferroviarie, è in accordo anche con il Piano di Bacino della Provincia di Lecce.
 - 8) Linea Brindisi . Taranto - Rete Ferroviaria Italiana. Il Piano prevede la realizzazione di una nuova stazione dedicata all'interscambio ferro-gomma denominata Taranto-Nasisi. La nuova stazione, ubicata in prossimità del quartiere Paolo VI e facilmente accessibile da tutte le principali direttrici di traffico del quadrante sudorientale della provincia di Taranto, è specificamente pensata per rendere rapido e particolarmente efficiente l'interscambio tra i servizi ferroviari e i numerosi servizi automobilistici extraurbani che penetrano nella città di Taranto provenendo da Est per attestarsi alla stazione centrale. Nella nuova stazione è previsto, in particolare, l'attestamento dei servizi ferroviari



di TPRL Bari-Taranto tra cui, a partire dal 2021, anche quelli scaturiti dalla riconversione dei servizi automobilistici sostitutivi ed integrativi, attualmente in esercizio sulla medesima relazione.

- 9) Linea Lecce . Zollino- Maglie -Tricase-Gagliano del C. Ferrovie del Sud Est. Il Piano Attuativo, su questa linea, prevede la eliminazione di alcuni PP.LL. e la realizzazione di un tratto di raddoppio selettivo funzionale all'intensificazione delle frequenze dei servizi sulla tratta Tricase-Lecce che, assieme alla Manduria-San Pancrazio-Novoli-Lecce, tenuto conto della domanda potenziale esistente e del numero di servizi automobilistici che possono essere riconvertiti in percorrenze ferroviarie, è stata individuata, come la linea 1 della metropolitana di superficie della penisola salentina. Il Piano prende altresì atto della previsione, al momento priva di risorse per la sua realizzazione, inserita nel DL 133/2014 e riguardante la elettrificazione dell'intera linea.

8.1.3 INTERVENTI DI RINNOVO E POTENZIAMENTO DEL MATERIALE ROTABILE DELLA FLOTTA REGIONALE

Nella tabella seguente sono riportate le ipotesi di rinnovo/potenziamento del materiale rotabile ferroviario di cui il P.A. 2015-2019 ha riconosciuto l'opportunità in base al legame con gli interventi infrastrutturali programmati e di nuova previsione. Nella stessa tabella non è incluso il fabbisogno di materiale rotabile per la linea Bari-Bitritto di prossima apertura in quanto tale aspetto andrà approfondito nell'ambito della definizione delle procedure da seguire per l'individuazione dell'affidatario del servizio.

Tabella 67. Previsioni di rinnovo/potenziamento del materiale rotabile ferroviario

Attuale Impresa affidataria	Caratteristiche della fornitura	Finalità
Ferrovie del Gargano	Materiale rotabile con caratteristiche Treno-Tram	Il materiale rotabile è collegato alla previsione di introduzione della tecnologia Treno-Tram sulla tratta Ischitella-Peschici Calenella per mitigare l'effetto barriera sul litorale e aumentare la capillarità del servizio.
Ferrovie del Nord Barese	Non sono richieste ulteriori forniture in quanto quelle in corso completano il fabbisogno attuale segnalato da FNB nel Piano Aziendale	
Ferrovie Appulo Lucane	Omogeneizzazione della flotta con inserzione della terza cassa su tutti gli autotreni di nuova generazione.	L'aumento della capacità dei convogli è finalizzato a ridurre il sovraffollamento dei servizi in area metropolitana (tratta Bari – Toritto) e a garantire, di norma, il posto a sedere sulle percorrenze più lunghe (Bari Altamura-Gravina/Matera)
Ferrovie del Sud Est	Materiale rotabile a trazione elettrica	Il materiale rotabile a trazione elettrica è correlato all'intervento di elettrificazione dell'anello Barese e all'esigenza di trasferire nel breve-medio periodo una parte significativa degli ATR di nuova acquisizione



Attuale Impresa affidataria	Caratteristiche della fornitura	Finalità
		nell'area Salentina (Metropolitana di superficie di Lecce).

8.1.4 NODI DI INTERSCAMBIO E INTEGRAZIONE CON LE ALTRE MODALITÀ DI TRASPORTO

La modalità ferroviaria, nella visione del PRT, rappresenta la struttura portante della rete di trasporto pubblico regionale, rispetto alla quale vanno ridisegnati e ricalibrati i servizi svolti da tutte le altre modalità di trasporto potenzialmente integrabili.

Per massimizzare la sua efficienza, il sistema ferroviario necessita di essere integrato con gli altri sistemi di trasporto sulle relazioni o sulle tratte parziali che la ferrovia non è in grado di servire.

Per quanto riguarda gli indirizzi operativi per la riorganizzazione e l'efficientamento della rete dei servizi ferroviari e dei automobilistici extraurbani/urbani di TPRL si rimanda alle previsioni contenute nel **Piano Triennale dei Servizi Minimi 2015-2017**.

Si sintetizzano qui invece le proposte del Piano Attuativo in merito all'integrazione del Servizio ferroviario con altre modalità di trasporto.

Terminal intermodali passeggeri

Il Piano Attuativo ha individuato la rete dei nodi di interscambio di TPRL: treno-treno, treno-aereo, treno-bus, treno-auto privata, treno-bici. In corrispondenza di questi nodi il Piano prevede di impostare gli orologi+del rendez-vous tra servizi ferroviari e con i servizi automobilistici. I nodi individuati, procedendo da Nord a sud, sono: San Severo, Lucera, Foggia, Barletta, Andria Sud, Bari Terminal Lamasinata, Altamura, Gioia del Colle, Taranto Nasisi, Brindisi, Lecce, Maglie.

Treno-Treno

Nei nodi in cui è prevista una rilevante domanda di trasbordo tra servizi ferroviari il Piano raccomanda, ove possibile, l'interscambio a marciapiede, in alternativa il miglioramento dei percorsi di collegamento tra marciapiedi. In tutti i casi dovrà essere previsto il progressivo abbattimento delle barriere architettoniche eventualmente ancora presenti.

Treno-Bus

Nei nodi in cui è prevista una rilevante domanda di trasbordo tra servizi ferroviari e automobilistici urbani ed extraurbani, il Piano raccomanda, ove possibile, l'interscambio a marciapiede per agevolare il rendez-vous; in alternativa si dovranno prevedere adeguati spazi di fermata che, in alcuni casi (capolinea automobilistici) rendano possibile anche la sosta inoperosa.

Treno-Auto privata

In tutti i nodi in cui è prevista una rilevante domanda di scambio con il trasporto privato la programmazione subordinata degli Enti Locali dovrà individuare aree da destinare a parcheggi di scambio la cui collocazione, dimensione e caratteristiche rispondano alle specifiche funzioni da svolgere. I parcheggi dovranno



essere dotati o garantire la compatibilità con la futura installazione di postazioni di car sharing e charging hub.

La localizzazione dei parcheggi di interscambio e i relativi dimensionamenti dovranno essere definiti sulla base di valutazioni sia trasportistiche che urbanistiche, in accordo con gli strumenti elaborati a livello provinciale (PTCP, Piani di Bacino) e comunale (Piani Urbani dei Parcheggi, PUM) dagli enti locali.

Le tariffe dovranno essere calibrate in modo tale da far preferire all'utente pendolare diretto in città dal territorio provinciale il parcheggio di interscambio situato presso le stazioni della rete ferroviaria territoriale piuttosto che quelli interni all'area urbana. L'efficacia di questa misura nell'incidere sulla ripartizione modale dei flussi in accesso alle aree urbane è fortemente legata all'implementazione e al controllo di politiche di regolamentazione della circolazione e della sosta nelle aree urbane stesse, da prevedere di conseguenza nei PUM in coordinamento con quanto disposto dal PRT.

Mobilità ciclistica

Il Piano riconosce al trasporto intermodale treno-bici (bike&ride e bici al seguito) un ruolo di rilievo per favorire la diversione dall'auto privata verso il trasporto pubblico, soprattutto in connessione alla rete ferroviaria territoriale. Tenuto conto che circa l'80% della popolazione pugliese risiede in comuni serviti dalla ferrovia in cui la stazione non dista più di 3 km dal baricentro del centro abitato, ed essendo generalmente considerati i 4 km la soglia di accessibilità ciclistica di una stazione ferroviaria (bacino di influenza), possiamo rilevare come la bicicletta possa essere considerato un mezzo ad altissimo potenziale in Puglia se ben integrato con la rete ferroviaria. Il Piano propone lo sviluppo di una rete diffusa rete di Velostazioni presso i nodi di interscambio, ma anche in corrispondenza di alcune delle stazioni minori della rete ferroviaria che intersecano la rete degli itinerari ciclistici europei (vedi capitolo **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**). La promozione del ricorso intensivo al binomio treno-bici può infatti essere garantito esclusivamente se, all'attrezzaggio dei treni per il trasporto delle bici al seguito, si accompagna la previsione di strutture per il deposito custodito delle biciclette, anche attraverso l'utilizzo di dispositivi automatici di accesso, prelievo e riconsegna.

Per la realizzazione dei nodi di scambio andrà privilegiato l'uso delle aree ferroviarie non più funzionali all'esercizio. In tal caso, attesa la finalità dell'intervento, è da ricercare ogni possibile concorso, anche economico, da parte dei soggetti gestori dell'infrastruttura.

8.1.5 PROPEDEUTICITÀ INFRASTRUTTURALI E ALLOCAZIONE DELLE RISORSE NELLA RICONVERSIONE DEI SERVIZI SOSTITUTIVI/INTEGRATIVI IN PERCORRENZE FERROVIARIE

Per completare il quadro e cogliere le correlazioni esistenti tra azioni infrastrutturali del P.A. 2015-2019 e il PTS 2015-2017, è stata costruita una matrice a doppia entrata finalizzata ad evidenziare le interdipendenze esistenti tra quantificazione/qualificazione degli attuali servizi automobilistici sostitutivi/integrativi riconvertibili in percorrenze ferroviarie ai sensi della D.G.R. 1221/2013, le tratte su della rete ferroviaria regionale su cui ne è prevista l'allocazione e i connessi interventi infrastrutturali propedeutici sulla infrastruttura. Esso rimanda, da un lato, alla relazione tecnica di accompagnamento della DGR 1221 per



L'individuazione dei centri urbani verso i quali tali risorse sono state indirizzate, nonché il riparto del contributo fra gli stessi centri urbani, sono stati effettuati attraverso l'applicazione di criteri che tengono conto di parametri ambientali, territoriali e trasportistici.

La scelta dei centri urbani fra i quali ripartire i contributi assegnati alla Regione Puglia è stata effettuata tenendo conto di due fattori:

- la zonizzazione del territorio regionale, contenuta nel Piano Regionale per la Qualità dell'Aria+- PRQA, approvato con Regolamento Regionale n. 6 del 21/05/2008;
- l'Inventario Regionale Emissioni in Atmosfera+- IN.EM.AR. Puglia, messo a punto nel 2007 dalla Regione Puglia insieme con il Centro Regionale Aria dell'ARPA Puglia.

Si è ritenuto opportuno individuare i centri urbani beneficiari del contributo fra quelli il cui apporto percentuale di emissioni di PM10 al totale regionale risulta superiore o uguale al 2%.

Ne deriva che i centri urbani beneficiari sono i seguenti (fra parentesi la quota parte di inquinamento da PM10 apportata dal comune rispetto al totale regionale):

Tabella 68. Centri urbani beneficiari

1.	Bari	7,87%
2.	Taranto	4,75%
3.	Foggia	3,71%
4.	Andria	2,38%
5.	Lecce	2,26%
6.	Barletta	2,25%
7.	Brindisi	2,18%

Le modalità per definire il riparto del contributo fra i 7 centri urbani individuati sono state definite attraverso la definizione di un set costituito dai seguenti 5 indicatori:

- vetustà parco mezzi;
- percorrenza chilometrica urbana dei servizi minimi;
- densità abitativa;
- emissioni di PM10 nei comuni capoluoghi di provincia per comparto trasporti (URBANO + EXTRAURBANO)- Anno 2007 (Ton);
- superamento del valore limite dei 35 superamenti di 50 g/m³ per PM10 allegato XI del 155/10.

Sono state previste premialità nel caso di acquisto di mezzi aventi le seguenti caratteristiche:

- sistema conta passeggeri;
- sistemi di videosorveglianza;
- modulo Crash Box;



- sistemi di rilevamento AVM con specifiche tecniche che permettano
- la totale interoperabilità con i sistemi già forniti dalla Regione Puglia con DGR n. 477 del 31/03/2005;

Successivamente le amministrazioni comunali beneficiarie del contributo hanno inviato ciascuna una scheda progettuale, descrivendo la quantità e le caratteristiche dei mezzi che intendono acquistare.

Il programma è attualmente in corso e le operazioni di acquisto dovranno terminare entro il 31/12/2015.

Risorse di cui all'art. 1, c. 83 della legge n. 147 del 27/12/2013

È in corso di definizione un Decreto del *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti* di concerto col *Ministero dell'economia e delle Finanze* per provvedere alla programmazione del riparto, tra le Regioni, delle risorse di cui all'art. 1, c. 83 della legge n. 147 del 27/12/2013, rifinanziate e destinate al rinnovo dei parchi automobilistici destinati al TPL regionale e interregionale ai sensi della legge n. 190 del 23/12/2014.

Gli autobus destinati al rinnovo dei parchi automobilistici avranno le seguenti caratteristiche:

- Più recente classe di emissione di gas di scarico;
- Dotazione di dispositivo di conteggio dei passeggeri in salita e discesa;
- Dispositivo rilevamento posizione durante la corsa;
- Validazione elettronica a bordo collegabile al remoto.

Per l'anno 2015, è allo studio una ripartizione del fondo per il rinnovo dei parchi autovericoli con i seguenti **criteri**, per le percentuali attribuite a ciascuno di essi:

- Miglior rapporto tra passeggeri trasportati e posti km prodotti (20% del fondo);
- Vetustà dell'attuale parco automobilistico (30% del fondo);
- Entità del cofinanziamento regionale (10% del fondo);
- Posti km prodotti (40% del fondo).



9 Misurazione dell'efficiamento e razionalizzazione dei servizi

Gli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione contenuti nel processo di riforma avviato con il Decreto Legge 6 luglio 2012, n. 95, come evidenziato nel precedente paragrafo 2 nel contesto normativo nazionale e regionale di riferimento per il PTS 2015-2017+, investono, ovviamente, anche i servizi di trasporto locale urbano.

Al fine di costruire un sistema di monitoraggio sui livelli di efficienza del servizio di trasporto urbano, la Regione ha avviato, a partire dall'anno 2012, la raccolta sistematica di dati di natura economico-transportistica, relativi al servizio (numero di linee, percorrenze da realizzare, posti offerti per chilometro, passeggeri trasportati, eventuale presenza di servizi aggiuntivi e/o speciali e loro eventuale quantificazione, ricavi da traffico, ecc.).

L'alimentazione dei dati è proseguita anche nel corso del 2013, attraverso l'invio del modello di scheda di rilevazione utilizzato dall'Osservatorio Nazionale sulle Politiche per il Trasporto Pubblico Locale, contenente i dati utili a monitorare il raggiungimento dei livelli di efficientamento e razionalizzazione del sistema di trasporto definiti dal DPCM 11 marzo 2013, relativi agli anni 2012 e 2013.

Questa raccolta di dati è stata anche propedeutica all'elaborazione del Piano di Riprogrammazione, approvato con DGR n. 1991 del 25 ottobre 2013, garantendo anche, con la sua approvazione, al raggiungimento delle condizioni definite utili, per l'anno 2013, per ottenere il completo trasferimento delle risorse assegnate alla Regione dal Fondo Nazionale Trasporti.

Nel corso dell'anno 2014 la Regione ha chiesto alle amministrazioni Comunali destinatarie di risorse per il trasporto pubblico locale, la redazione di un Piano di Efficientamento del trasporto pubblico locale urbano+, che contenesse anche un insieme di azioni di efficientamento già attuabili nel 2014.

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 69. 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%
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 stabi-



tivi 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.

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

$\frac{\sum_{i=1}^n \text{Passeggeri}_i \times \text{Distanza}_i}{\sum_{i=1}^n \text{Passeggeri}_i} \times 0,85$

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

$\frac{\sum_{i=1}^n \text{Passeggeri}_i \times \text{Distanza}_i}{\sum_{i=1}^n \text{Passeggeri}_i} \times 0,85 \geq \text{Obiettivo}$

$\frac{\sum_{i=1}^n \text{Passeggeri}_i \times \text{Distanza}_i}{\sum_{i=1}^n \text{Passeggeri}_i} \times 0,85 \geq \text{Obiettivo}$

$\frac{\sum_{i=1}^n \text{Passeggeri}_i \times \text{Distanza}_i}{\sum_{i=1}^n \text{Passeggeri}_i} \times 0,85 \geq \text{Obiettivo}$

L'indicatore 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 %la 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.

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

9.2.1 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 triennio, su base regionale, il TPRL pugliese deve guadagnare circa 2,5 milioni di unità (viaggi=passeggeri), che corrispondono ad un aumento medio pari a circa 0,8% all'anno. In realtà nell'arco di un solo anno, l'incremento dei passeggeri che si è verificato è stato complessivamente pari al 3,3%, quindi più del triplo di quanto previsto per ciascun anno. Nella tabella 1 vengono evidenziati gli indicatori distinti per ATO: in verde quelli che sono cresciuti rispetto al 2013 almeno dello 0,8%, in rosso gli altri.

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

Per quanto riguarda l'indicatore 2, l'obiettivo di crescita è distinto a seconda del range dell'indicatore nel 2012, come richiesto dal DPCM 11/3/2013. Anche in questo caso, oltre al valore complessivo regionale, vengono indicati i valori distinti per ATO evidenziando in verde quelli che hanno rispettato l'obiettivo di crescita ed in rosso gli altri. Per questo indicatore, però, è in discussione da parte dell'Osservatorio la possibilità di considerare come obiettivo del 2013, solo 1/12 (un dodicesimo) di quanto richiesto dalla norma annualmente, in quanto il Piano di riprogrammazione è stato emesso a fine 2013 e quindi i margini di azione sul 2013 stesso, erano di conseguenza molto limitati.

I dati 2013 sono stati forniti all'Assessorato ai Trasporti della Regione Puglia tramite pec nel corso del 2014.

9.2.3 INDICATORE 3 - OBIETTIVI DI CUI AL PUNTO D) DELL'ART. 16-BIS DEL DL 95/2012 È 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.



Tabella 70. Indicatore 1: Passeggeri trasportati. Anno 2012-2013

TIPO	SOCIETA	Indicatore 1 PASSEGGERI 2012	Indicatore 1 PASSEGGERI 2013	VERDE >= 0,8% ROSSO < 0,8%
ATO REGIONALE	Servizi Trenitalia (ferroviarie e sostitutivi/integrativi)	10.683.721	10.890.987	1,9%
	Servizi ferroviari regionali	13.779.584	14.056.609	2,0%
	Servizi automobilistici Sostitutivi/Integrativi dei servizi ferroviari	13.715.914	13.204.696	-3,7%
	Servizi automobilistici extraurbani (competenza regionale)	10.152.944	10.368.879	2,1%
	TOTALE ATO REGIONALE	48.332.163	48.521.171	0,4%
ATO FOGGIA	BUS provincia Foggia	6.688.019	6.792.817	1,6%
	URBANO	4.126.838	4.913.226	19,1%
	TOTALE ATO FOGGIA	10.814.857	11.706.043	8,2%
ATO BARI	BUS provincia Bari	6.246.916	6.500.453	4,1%
	URBANO	14.300.507	16.274.482	13,8%
	TOTALE ATO BARI	20.547.423	22.774.935	10,8%
ATO BRINDISI	BUS provincia Brindisi	2.281.211	2.418.325	6,0%
	URBANO	1.283.751	1.425.852	11,1%
	TOTALE ATO BRINDISI	3.564.962	3.844.177	7,8%
ATO TARANTO	BUS provincia Taranto	3.499.961	3.549.128	1,4%
	URBANO	7.618.702	6.942.513	-8,9%
	TOTALE ATO TARANTO	11.118.663	10.491.642	-5,6%
ATO LECCE	BUS provincia Lecce	4.553.151	4.826.736	6,0%
	URBANO	1.487.310	1.589.826	6,9%
	TOTALE ATO LECCE	6.040.461	6.416.563	6,2%
Totale complessivo		100.418.528	103.754.531	3,3%



Tabella 71. Indicatore 2: Ricavi / (Ricavi + Corrispettivo) . Anno 2012-2013

TIPO	SOCIETA	Indicatore 2	Indicatore 2	Indicatore 2	Indicatore 2	Indicatore 2
		R / (R+C)	R / (R+C)	<= 0,20	> 0,20 e < 0,35	>= 0,35
		[2012]	[2013]	[obj: + 0,03]	[obj: + 0,02]	[obj: + 0,00]
ATO REGIONALE	Servizi Trenitalia (ferroviarie e sostitutivi/integrativi)	0,29	0,28		-0,01	
	Servizi ferroviari regionali	0,19	0,20	0,01		
	Servizi automobilistici Sostitutivi/Integrativi dei servizi ferroviari	0,21	0,20		-0,01	
	Servizi automobilistici extraurbani (competenza regionale)	0,26	0,26		0,00	
	TOTALE ATO REGIONALE	0,23	0,23		0,00	
ATO FOGGIA	BUS provincia FG	0,34	0,35		0,01	
	URBANO	0,17	0,21	0,04		
	TOTALE ATO FG	0,28	0,30		0,02	
ATO BARI	BUS provincia BA	0,37	0,38			0,01
	URBANO	0,20	0,20		0,00	
	TOTALE ATO BA	0,24	0,25		0,01	
ATO BRINDISI	BUS provincia BR	0,28	0,30		0,02	
	URBANO	0,11	0,12	0,01		
	TOTALE ATO BR	0,20	0,22		0,02	
ATO TARANTO	BUS provincia TA	0,23	0,24		0,01	
	URBANO	0,24	0,25		0,01	
	TOTALE ATO TA	0,23	0,25		0,02	
ATO LECCE	BUS provincia LE	0,37	0,39			0,02
	URBANO	0,15	0,22	0,07		
	TOTALE ATO LECCE	0,31	0,34		0,03	
Totale complessivo		0,24	0,25		0,01	



10 Il processo di riorganizzazione del TPRL

Il Piano Triennale dei Servizi 2015-2017 pur operando in vigenza dei contratti automobilistici (prorogati al 30 giugno 2018) e di quelli ferroviari (rinnovati al 31 dicembre 2021 quelli delle imprese regionali e in corso di valutazione di sussistenza dei requisiti per analogo provvedimento quello di Trenitalia), si deve far carico di delineare il processo di riorganizzazione e potenziamento dei servizi TPRL di qui alle prossime importanti scadenze rappresentate dalle complesse procedure dei futuri affidamenti. Ciò in quanto alcune attività propeedeutiche debbono essere impostate e perseguite con continuità sin dal prossimo triennio secondo un approccio caratteristico di un piano-processo in cui sono coinvolti tutti i soggetti aventi titolo.

Tale processo ha preso le mosse nello scorso triennio dai seguenti provvedimenti regionali destinati ad avere un notevole impatto sulla riorganizzazione del sistema del TPRL:

- Legge Regionale 24/2012 che 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 e segnatamente dei servizi di raccolta e smaltimento dei rifiuti e i servizi di trasporto pubblico locale prevedendo che i servizi siano 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 e che la programmazione e l'organizzazione dei servizi pubblici locali sia riservata all'Organo di governo d'ambito, nel rispetto delle prerogative assegnate alla Regione dalla legislazione statale.
- DGR 1221 del 1 luglio 2013 di 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;
- DGR 1453 del 2 agosto 2013 di autorizzazione alla prosecuzione dei contratti regionali dei servizi di trasporto pubblico in essere;
- DGR 1991 del 29 ottobre 2013 di adozione del piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale ai sensi dell'art. 16 bis del d.l. 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni, dalla legge 7.8.2012, n. 135, così come sostituito dall'art. 1, comma 301 della legge 24.12.2012, n. 228.

A completare questo quadro è intervenuta un'azione organica di stabilizzazione del settore del TPRL da parte della Regione Puglia che, in un frangente di scarsità di risorse a livello nazionale, in coerenza con le stra-



tegie intentate negli ultimi dieci anni per il rilancio e il potenziamento del TPRL, per consentire l'adeguamento dei corrispettivi dei servizi automobilistici di qui sino ai nuovi affidamenti che prevedibilmente verranno effettuati sulla base dei costi standard indicati dal Governo nazionale, con l'art. 30 della Legge Regionale 30 dicembre 2013, n. 45, ha destinato 18 M€ agli Enti Locali che prorogheranno i contratti di servizio in corso sino al 30 giugno 2018.

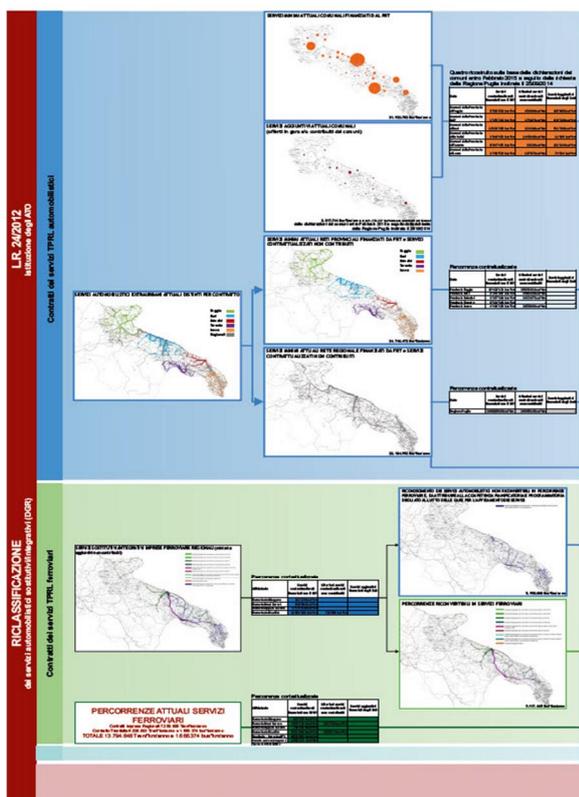
La costituzione degli ATO provinciali e la decisione di trasferire ad essi le competenze di pianificazione dei servizi automobilistici che non richiedono un esercizio unitario a livello regionale, ha avviato un processo che ha richiesto al PTS 2015-2017 di implementare una procedura finalizzata a riconoscere i servizi automobilistici urbani ed extraurbani ordinari da assegnare a ciascun ATO provinciale. Su questi servizi, gli ATO provinciali sono chiamati ad assumere un ruolo comprimario rispetto alla regione nel conseguimento degli obiettivi fissati dall'art. 16 bis c.4 L.135/2012 e ss.mm.ii. nel periodo precedente i nuovi affidamenti dei servizi automobilistici.

Il Piano di Riclassificazione dei servizi sostitutivi e integrativi dei servizi ferroviari, modalità di trasporto che in Puglia assume un peso estremamente significativo (oltre 14 milioni di bus*Km/anno) varato dall'Amministrazione regionale nel luglio 2013, ha in primo luogo distinto i servizi in base alla loro possibilità di essere o meno riconvertiti in servizi ferroviari. Da questo primo screening è risultato che poco meno di 6 milioni di bus*Km/anno sono effettuati in aree e su relazioni che non possono essere garantite da servizi ferroviari. Per tali servizi si è provveduto dunque ad individuare gli ATO che, a partire dai nuovi affidamenti, ne assumeranno la piena competenza incorporandoli tra i servizi automobilistici ordinari.

Il complessivo processo, che con il presente PTS si intende avviare e che impegnerà la comunità regionale nei prossimi 6 anni, è schematizzato in una tavola in grande formato che costituisce parte integrante e sostanziale del presente PTS. La tavola in primo luogo riassume i contenuti delle attività già avviate, a partire dalla ricognizione dei servizi di TPRL eserciti sul territorio regionale e delle procedure di riconoscimento dei servizi da assegnare alla competenza pianificatoria di ciascun ATO anche alla luce della riclassificazione dei servizi sostitutivi/integrativi. Successivamente illustra il processo che andrà attivato nei prossimi 6 anni che si compone delle azioni di efficientamento finalizzate a cogliere il duplice obiettivo di rispettare i target fissati dal Piano di Riprogrammazione regionale e di definire la struttura delle reti dei servizi automobilistici da mettere a gara nel 2018 e della progressiva riconversione dei servizi sostitutivi/integrativi in percorrenze ferroviarie man mano che gli interventi sull'infrastruttura e il materiale rotabile verranno completati il cui punto di approdo è la definizione del modello di esercizio regionale e dei programmi di esercizio da mettere a gara nel 2021.



Entrando nel dettaglio, il PTS 2015 2017 ha individuato in primo luogo la consistenza e le caratteristiche delle reti di ATO, inclusa quella di competenza regionale, costituite dai servizi minimi e dai servizi aggiuntivi effettuati a vario titolo (perché offerti in sede di gara o perché finanziati tramite il bilancio autonomo degli Enti) **i quali concorrono a definire l'attuale offerta di trasporto pubblico locale automobilistico.**



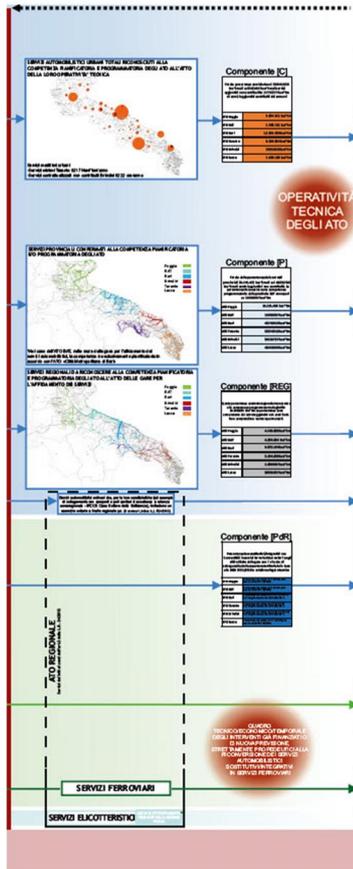
➤ Servizi automobilistici e marittimi di competenza comunale

➤ Servizi automobilistici di competenza provinciale

➤ Servizi automobilistici di competenza regionale

➤ Servizi sostitutivi e integrativi dei servizi ferroviari regionali

➤ Servizi ferroviari



I servizi di competenza degli **ATO provinciali** sono costituiti dai:

- **Servizi urbani** attualmente di competenza dei Comuni ricadenti nell'ATO
- **Servizi extraurbani** di attualmente di competenza della Provincia
- **sottoreti dei servizi attualmente di competenza della Regione** revenienti dal processo di devoluzione agli ATO di parte della rete di TPRL
- **sottoreti di attuali servizi automobilistici sostitutivi/integrativi** riconosciuti come non riconvertibili in servizi ferroviari (Riclassificazione di cui alla DGR 1221/2013)

Per la determinazione la costruzioni delle sotto reti sono stati utilizzati in forma integrata i seguenti criteri:

- **soddisfaccimento della domanda** (identifica l'effettivo bacino di domanda per il quale la singola corsa è effettivamente operata)
- **destinazione delle corse** (identifica la specializzazione della corsa all'interno della stessa funzione)
- **cabotaggio di prossimità** (tale criterio contribuisce a chiarire l'effettiva assegnazione della corsa all'ATO dove è effettuato il maggior numero di fermate)
- **percordanza prevalente** (si basa sul riconoscimento dell'ambito geografico dove si sviluppa la maggiore percordanza della corsa)

I servizi di competenza dell'**ATO regionale** sono costituiti dai:

- **Servizi ferroviari**
- **Servizi automobilistici ordinari** che, per le loro caratteristiche (ad esempio di collegamento con aeroporti o poli sanitari di eccellenza a valenza sovraregionale - IRCCS Casa Sollievo della Sofferenza), **richiedono un esercizio unitario a livello regionale** (art. 23 comma 1, lettera b, L.R.24/2012)
- **Servizi elicotteristici**

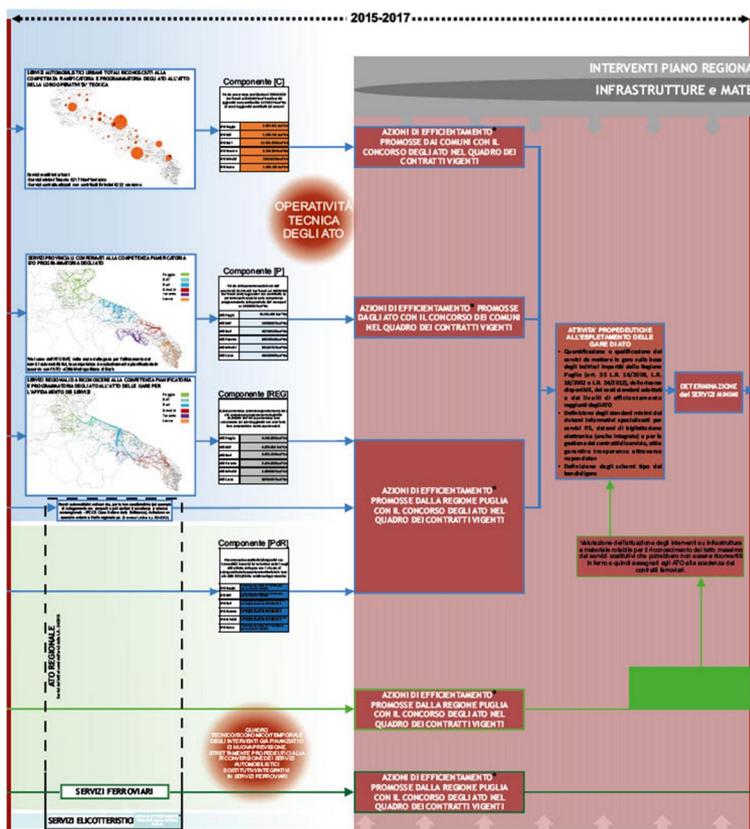
Questo riferimento costituisce l'indispensabile punto di partenza per due attività che gli ATO sono chiamati ad effettuare nel triennio di vigenza del PTS 2015-2017 e comunque brevemente descritte nei punti seguenti:

- Azioni di efficientamento, nel quadro dei contratti vigenti, in coordinamento con la regione al fine di cogliere gli obiettivi di efficientamento del sistema del TPRL rispetto ai quali la Regione non potrà che applicare il principio della sussidiarietà in caso di sanzioni o riduzioni dei trasferimenti operati dallo Stato derivanti dal non rispetto dei target minimi fissati ;
- Definizione, tenendo conto anche delle azioni di efficientamento di cui al punto precedente, dei programmi di esercizio da mettere in gara al termine del 2017. Le gare di ATO, per dimensioni, richiedono infatti una periodo minimo di svolgimento di 6 mesi con il ché, attesa la scadenza degli attuali contratti prorogati al giugno 2018, i programmi di esercizio che costituiscono parte integrante e sostanziale dei capitolati tecnico-prestazionali dovranno essere predisposti entro il 2017.

Ferme restando le effettive disponibilità di risorse che il bilancio regionale destinerà nel tempo ai servizi di trasporto pubblico locale, per le azioni di efficientamento effettuate in vigenza e nel quadro degli attuali contratti di servizio su tutti i servizi riconosciuti alla futura competenza degli ATO ma attualmente inclusi nei contratti della Regione Puglia, è indispensabile un coordinamento tra Regione ed ATO, per la pianificazione



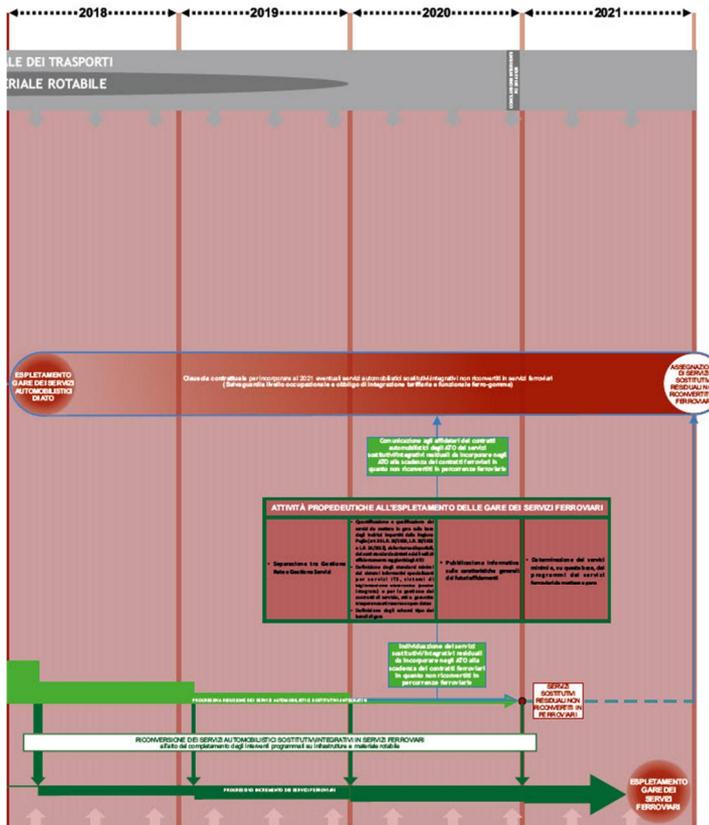
della nuova rete da mettere a gara, comprendente sia la rete dei servizi extraurbani che quelle dei servizi urbani dei comuni aventi titolo ai sensi della L.R.18/2002, gli ATO procederanno nel rispetto dei principi e degli indirizzi operativi fissati dall'art. 35 della L.R.16/2008, dell'impegno a cogliere gli obiettivi di efficientamento secondo le previsioni della DGR 1991/2013 nonché delle competenze programmatiche mantenute in capo alla Regione secondo le disposizioni della L.R. 24/2012 nelle modalità previste nel Titolo III (Programmazione) della legge regionale 31 ottobre 2002, n. 18.



Nel triennio 2015-2017 sono previste:

- azioni di efficientamento dei servizi promosse dagli Enti attualmente titolari dei contratti di affidamento dei servizi di TPRL in concorso con gli ATO di competenza nell'ambito del Piano di Riprogrammazione
- Attività propedeutiche all'espletamento delle gare di ATO:
 - Quantificazione e qualificazione dei servizi da mettere a gara
 - Definizioni degli standard minimi sistemi informativi specializzati
 - Definizione degli schemi di contratto
 - Valutazione dell'attuazione degli interventi su infrastruttura e materiale rotabile per il riconoscimento del tetto massimo dei servizi sostitutivi che potrebbero non essere riconvertiti in ferro e quindi assegnati agli ATO alla scadenza dei contratti ferroviari
 - Quantificazione dei servizi minimi

Il processo avviato con il presente PTS deve essere portato avanti con continuità nel quadriennio 2018-2021 come risulta dall'immagine seguente.



Nel periodo 2018-2021 le azioni previste sono:

- **2018** espletamento gare per i servizi di competenza degli ATO ed affidamento degli stessi
- **2018-2021** progressiva riconversione dei servizi automobilistici sostitutivi/integrativi in servizi ferroviari
- Attività propedeutiche all'espletamento delle gare per i servizi ferroviari:
 - **2019** - separazione tra gestione infrastruttura e gestione servizi ferroviari
 - **2020** - quantificazione e qualificazione preliminare dei servizi da mettere a gara
 - **2020** - definizioni degli standard minimi sistemi informativi specializzati
 - **2020** - definizione degli schemi di contratto
 - **2020** – pubblicazione informativa gara servizi ferroviari
 - **2021** – Determinazione dei servizi minimi e dei servizi da mettere a gara
- **Entro il 2020** determinazione dei servizi sostitutivi/integrativi non riconvertibili i servizi ferroviari e relativa comunicazione agli affidatari dei servizi automobilistici
- **Entro il 2021** espletamento delle gare per i servizi ferroviari
- **2022** affidamento dei servizi ferroviari e conseguente assegnazione dei servizi sostitutivi/integrativi agli affidatari dei servizi automobilistici

In dettaglio le Miles Stones del processo intentato dal PTS sono:

- Screening entro il primo semestre 2015, dello stato di attuazione, degli interventi già programmati, finanziati e in corso di attuazione e della loro propedeuticità alla riconversione dei servizi automobilistici sostitutivi ed integrativi in percorrenze ferroviarie nell'arco della validità dei contratti ferroviari vigenti e, in ogni caso, alla loro scadenza ai sensi del Piano di Riclassificazione;
- Valutazione, entro il 2015, della sostenibilità tecnico-economica degli ulteriori interventi propedeutici alla effettiva riconversione dei servizi sostitutivi e integrativi in servizi ferroviari alla luce degli interventi in corso, dei Piani Aziendali e delle risorse disponibili.
- Azioni di progressivo efficientamento dei servizi ferroviari tra il 2015 e il 2021 anche attraverso il trasferimento delle percorrenze ferroviarie da relazioni a scarso traffico e/o caratterizzate da bassa velocità commerciale a relazioni caratterizzate da domanda elevata esistente/potenziale e/o sulle quali l'infrastruttura ferroviaria è stata oggetto di interventi di potenziamento.
- Progressiva riconversione tra il 2015 e il 2021 dei servizi sostitutivi percorrenze ferroviarie
- Azioni di efficientamento, tra il 2015 e il 2017, nel quadro dei contratti vigenti sui servizi automobilistici extraurbani ordinari della rete regionale e dalle reti provinciali attualmente gestiti dal COTRAP;



- Azioni di efficientamento, tra il 2015 e il 2017, nel quadro dei contratti vigenti sui servizi automobilistici urbani nel quadro dei contratti vigenti.
- Azioni di efficientamento, tra il 2015 e il 2017, nel quadro dei contratti vigenti sull'insieme dei servizi automobilistici sostitutivi e integrativi che la Riclassificazione operata dalla DGR 1221/2013 ha individuato come da trasferire alla competenza degli ATO all'atto della celebrazione delle gare dei servizi automobilistici
- Definizione, entro il 2017, dei programmi di esercizio delle reti integrate extraurbano-urbano dei servizi automobilistici degli ATO provinciali.
- Definizione, entro il 2017, del programma di esercizio della eventuale rete automobilistica che richiedendo l'esercizio unitario a livello regionale, è di competenza della Regione Puglia.
- Pubblicazione Informativa sulle caratteristiche generali dei futuri affidamenti dei servizi automobilistici dodici mesi prima della pubblicazione delle gare.
- Indicazione, entro il 2017, del tetto massimo degli eventuali servizi sostitutivi ed integrativi che potrebbero non essere riconvertiti in percorrenze ferroviarie al fine di offrire un riferimento ai concorrenti sull'entità massima degli ulteriori servizi che potrebbero essere chiamati ad assumere, nel corso della vigenza del proprio contratto, alla scadenza dei contratti di servizio ferroviari attuali al 2021.
- Determinazione entro dicembre 2017 dei servizi minimi alla luce dei costi standard, delle risorse disponibili, del quadro socioeconomico e dei livelli di efficientamento raggiunti da ciascun ATO.
- Definizione, entro dicembre 2017, delle reti di servizi minimi ed eventuali aggiuntivi automobilistici da mettere a gara da parte dei singoli ATO sulla base dei costi standard, delle risorse disponibili, del quadro socioeconomico e dei livelli di efficientamento raggiunti da ciascun ATO.
- Espletamento delle gare dei servizi automobilistici (giugno 2018)
- Piena operatività, entro novembre 2019, della separazione tra gestione dell'infrastruttura e gestione dei servizi ferroviari.
- Definizione, entro giugno 2020, del modello di esercizio ferroviario regionale
- Comunicazione entro giugno 2020, agli affidatari dei servizi automobilistici di ATO delle eventuali percorrenze residuali di servizi automobilistici sostitutivi ed integrativi che alla scadenza dei contratti di servizio ferroviari non essendo riconvertite verranno incorporate nelle reti di ATO. Per tali servizi dovrà essere garantito l'obbligo di integrazione funzionale e tariffaria con i servizi ferroviari e quello di mantenimento dei livelli occupazionali ai sensi delle vigenti normative.
- Determinazione dei servizi minimi entro dicembre 2020 dei servizi minimi alla luce dei costi standard, delle risorse disponibili, del quadro socioeconomico e dei livelli di efficientamento raggiunti da ciascun ATO, e, su questa base, dei programmi di esercizio ferroviari da mettere a gara;



- Espletamento delle gare per l'affidamento dei servizi ferroviari entro il 31/12/2021 previo Informativa delle caratteristiche generali dei futuri affidamenti dei servizi ferroviari effettuata dodici mesi prima della pubblicazione delle gare.

10.1 Procedura per la costruzione delle reti di ATO e il processo di devoluzione delle competenze.

Il Consiglio Regionale pugliese, con la L.R. 24/2012, ha individuato, in sede di prima applicazione, come ottimale l'attuale organizzazione del servizio di TPL automobilistico in ambiti (bacini) di ampiezza provinciale, considerando, questi ultimi, come unità organizzative minimali nelle quali è possibile perseguire politiche di gestione efficaci ed orientate al recupero di efficienza in ragione delle economie di scala e di differenziazione con cui il sistema può misurarsi rispetto alle dimensioni geografiche delle reti. Tale disposizione normativa, atta a riorganizzare il servizio di trasporto pubblico in Ambiti Territoriali Ottimali (ATO), trova già parziale attuazione nell'attuale assetto organizzativo del TPRL pugliese che vede titolari dei servizi automobilistici, oltre alla Regione, anche le Province e i Comuni.

Un'attività preordinata alle azioni di Piano è quella di riconoscere, classificare e ricomporre le reti del trasporto pubblico automobilistico al fine di assegnare ai rispettivi ATO le singole reti di competenza programmatoria. In particolare, l'assetto attuale del TPRL pugliese si articola nelle seguenti sotto reti automobilistiche da assegnare agli ATO:

- a) l'attuale rete già di competenza delle singole Province **[P]**;
- b) l'attuale rete già di competenza dei Comuni ricadenti nell'ATO di riferimento **[C]**;
- c) le sotto rete dei servizi automobilistici² sostitutivi/integrativi riconosciuti come non riconvertibili in servizi ferroviari dal Piano di Riclassificazione di cui alla DGR 1221/2013 **[PdR]**;
- d) le sotto reti dei servizi automobilistici rivenienti dal processo di devoluzione agli ATO di parte della rete di TPRL attualmente di competenza della Regione **[REG]**

² Tali servizi, erogati con modalità automobilistica, sono parte degli obblighi di servizio pubblico in capo agli operatori ferroviari. Tali servizi, adempiendo al disposto normativo di cui al Decreto-legge 179/12, art. 34-octies, sono stati classificati dalla DGR 1221/2013 al fine di riconoscerne l'effettiva natura: puramente automobilistica o riconvertibile in servizi ferroviari propriamente intesi.

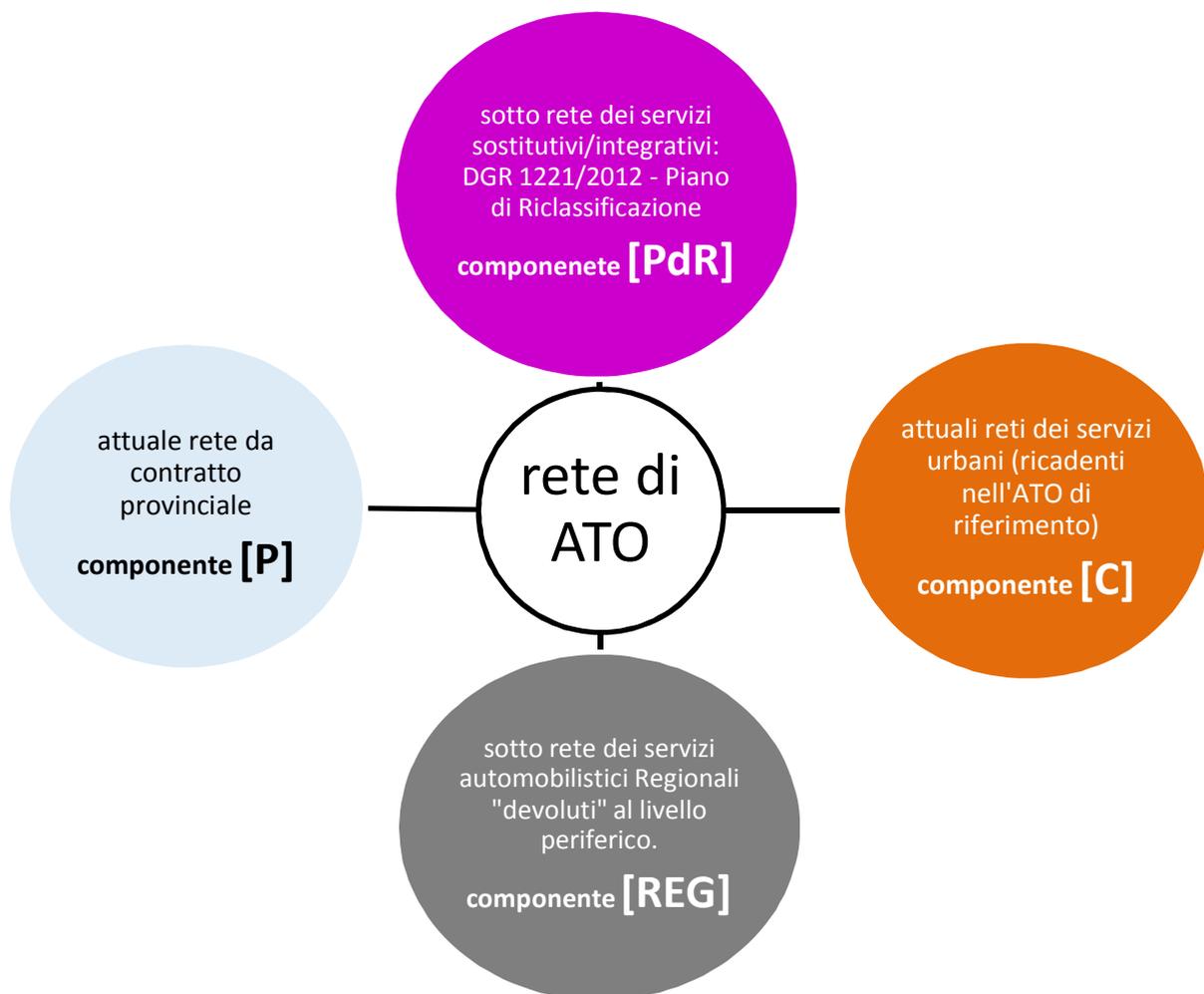


Figura 31.: identificazione delle quattro componenti delle reti dei servizi automobilistici di ATO

È opportuno notare che il processo di cui al p.to d) è una delle Azioni più importanti che il Piano si ripropone. In particolare tale approccio è coerente alla previsione normativa della L.R. 24/2012 in quanto ~~è~~ ~~trae~~ alle competenze della Regione gran parte delle percorrenze automobilistiche attualmente in capo ad essa trasferendole alle competenze degli ATO. Questa operazione estende le reti, ed i relativi servizi, di competenza degli stessi Ambiti sino a ricomprendere nella competenza di ognuno, oltre alla rete attualmente in capo alle Province e ai Comuni, le porzioni di rete automobilistica³ individuate dalla DGR 1221/2013 e dal presente PTS opportunamente trasferita dalla competenza regionale all'Ambito di riferimento.

La devoluzione agli ATO provinciali della competenza pianificatoria su parte degli attuali servizi regionali ~~impulso~~ riorganizzatore della L.R. 24/2012 emanata al fine di consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza ~~nella~~ erogazione dei servizi di trasporto pubblico, quali servizi pubblici locali a rilevanza economica, del servizio e che la programmazione e

³ Oltre che delle sotto-reti dei servizi sostitutivi/integrativi già individuate dal Piano di Riclassificazione di cui alla DGR 1221/2013 come immediatamente trasferite agli ATO competenti.



l'organizzazione di tali servizi sia riservata all'Organo di governo d'Ambito, nel rispetto delle prerogative assegnate alla Regione dalla legislazione statale. È evidente che il processo di riorganizzazione/decentralizzazione della competenza sulle reti, e sul relativo volume di servizi, dovrà essere completato entro giugno 2017, quando saranno identificate, una volta per tutte, le condizionalità necessarie a quantificare il volume effettivo di servizi oggetto di nuovo affidamento da parte degli ATO. Nella fattispecie tali condizionalità sono:

- 1) la determinazione, da parte degli Enti di Governo d'Ambito, degli obblighi di servizio pubblico ed universale (L.R. 24/2012, art. 6);
- 2) le modalità standardizzate per il calcolo del costo del servizio di trasporto pubblico locale secondo le previsioni normative nazionali attualmente in fase di discussione ;

l'effettiva capienza del Fondo Regionale Trasporto (FRT) che è fortemente condizionato dalla dotazione del Fondo Nazionale Trasporti (FNT), dalle sue modalità di riparto tra le Regioni che, oltre ai parametri di efficienza di cui al DPCM 11/03/2013⁴ risentiranno del costo standardizzato di cui al punto precedente in questo scenario le operazioni di razionalizzazione delle reti e delle percorrenze (sia proprie sia quelle devolute dalla Regione) diventano un passo intermedio necessario al fine di organizzare reti d'Ambito non sovrapponesi, anche funzionalmente.

Quindi nel triennio 2015-2017, che costituisce un transitorio rispetto all'individuazione dell'assetto definitivo delle reti di ATO entro il 2017, è necessario cogliere gli obiettivi fissati dal DPCM 11/03/2013 in base ad un principio di sussidiarietà secondo il quale tutti gli enti affidanti dei contratti vigenti dovranno provvedere alle azioni necessarie per rispettare gli indicatori fissati dal DPCM 11/03/2013 e dalla DGR 1991/2013 al fine di scongiurare possibili riduzioni dei trasferimenti.

Di seguito, distinti per componente+ ([P], [C], [PdR] e [REG]), si presentano le consistenze massime delle sotto reti di TPRL che concorrono a quantificare le intere reti degli ATO. Restano valide le considerazioni relative alle percorrenze effettivamente assegnate da quantificare⁵ in ragione dei precedenti p.ti 1,2 e 3.

Inoltre per le componenti ([PdR] e [REG]) che rivengono, invece, dal processo di devoluzione dalla Regione agli ATO, ove non espressamente indicato, come nel caso della Riclassificazione (DGR 1221/2013), l'attribuzione delle competenze amministrative agli ATO delle sotto-reti di TPRL in fase di devoluzione è stata operata secondo i seguenti criteri:

1. **soddisfacimento della domanda:** è il criterio più importante; identifica l'effettivo bacino di domanda per il quale la singola corsa è effettivamente operata. Agisce sulla coppia di indicatori: origine della corsa e di partenza. (esempio: una corsa da Martina Franca a Fasano delle ore 7.10 appartiene di

⁴ I parametri su cui l'art. 16-bis del D.L. 95/2012 (convertito con modificazioni dalla l. n. 7.8.2012, n. 135 e sostituito dall'art. 1, comma 301 della l. 24.12.2012, n. 228) e il D.P.C.M. 11/03/2013 fonda il recupero di efficienza dei servizi sono: i) il progressivo accrescimento del rapporto tra ricavi da traffico e la somma tra ricavi da traffico e corrispettivo; ii) la crescita del load factor dei servizi; iii) il mantenimento dei livelli occupazionali.

⁵ Le effettive percorrenze che comporranno le reti di ogni ATO, ai fini dei nuovi affidamenti, saranno effettivamente quantificate a seguito di un adeguato processo di razionalizzazione dei servizi concertato tra Regione ed Enti di Governo d'Ambito necessario anche minimizzare le eventuali sovrapposizioni funzionali tra servizi oltre che a rispettare i criteri di efficientamento di cui all'art. 16-bis del D.L. 95/2012.



certo al servizio scolastico dei martinesi che frequentano Fasano; stessa cosa si potrà dire della corsa delle 13.50 da Fasano a Martina F., ritorno della prima).

2. **destinazione delle corse:** identifica la specializzazione della corsa all'interno della stessa funzione. Le corse a servizio delle zone industriali, ad esempio, garantiscono un servizio specializzato tra quelle destinate al pendolarismo classico perché servono zone delle città tipicamente non servite da altre tipologie di trasporto (urbano, per esempio) nelle fasce orarie di interesse, tipicamente molto presto al mattino e cadenzate secondo i turni delle aziende;
3. **cabotaggio di prossimità:** tale criterio contribuisce a chiarire l'effettiva assegnazione della corsa all'ATO dove è effettuato il maggior numero di fermate. Se per esempio una corsa tra Barletta e Bari compie il maggior numero di fermate nella Città Metropolitana di Bari è evidente che, sebbene valga il criterio n.1, questa corsa soddisfa anche esigenze di domanda del bacino ove effettua più fermate;
4. **percorrenza prevalente:** è l'ultimo criterio tenuto in considerazione, utilizzato per rafforzare l'assegnazione operata secondo i criteri precedenti. Si basa sul riconoscimento dell'ambito geografico dove si sviluppa la maggiore percorrenza della corsa. La corsa è assegnata all'ATO in cui la stessa sviluppa il percorso più lungo.

10.1.1 LE COMPETENZE DI ATO SULLE RETI PROVINCIALI E COMUNALI: LE COMPONENTI [P] E [C].

Le componenti [P] (servizi provinciali) e [C] (servizi comunali) sono assorbite in toto alle competenze dei rispettivi ATO secondo il procedimento che segue. La tabella seguente riporta le percorrenze dei contratti provinciali⁶, pari a 34.746.472 bus×km/anno, di cui 4.828.785 bus×km/anno di servizi aggiuntivi non contribuiti. Le percorrenze trasferite alla provincia BAT sono pari a: 1.568.997 bus×km/anno

Tabella 72. Componente [P] delle reti di ATO

	percorrenze [bus×km/anno]
ATO Foggia	14.111.464
ATO BAT	1.568.997
ATO Bari	4.275.016
ATO Taranto	6.324.318
ATO Brindisi	3.618.727
ATO Lecce	4.847.950

La tabella che segue riporta le percorrenze dei servizi urbani, pari a 33.941.526 bus×km/anno di cui 242.467 bus×km/anno di servizi aggiuntivi non contribuiti e 1.775.277 bus×km/anno di servizi aggiuntivi contribuiti dai comuni (al netto dei servizi a chiamata di San Giovanni Rotondo).

⁶ I contratti provinciali in essere non contemplano la provincia BAT. Pertanto, la consistenza indicata per la rete di BAT (1.568.997 bus×km/anno da rete regionale) è frutto (nota Regione Puglia prot. AOO_148/1016) della procedura metodologica con la quale la stessa Provincia ha costruito il Piano di Bacino provinciale che ha previsto di riconoscere la competenza programmatica su di una sotto rete oggetto di concertazione tra le Province di Bari e BAT con il supporto della Regione Puglia.



Tabella 73. Componente [C] delle reti di ATO

	percordanze [bus*km/anno]
ATO Foggia	5.894.542
ATO BAT	1.988.352
ATO Bari	12.895.590
ATO Taranto	8.309.824
ATO Brindisi	3.002.939
ATO Lecce	1.850.280

10.1.2 LE COMPETENZE DI ATO SUI SERVIZI RICLASSIFICATI: LA COMPONENTE [PDR]

La Riclassificazione (DGR 1221/2013) ha già sancito la seguente redistribuzione fondata sull'applicazione, al caso pugliese, del principio enunciato all'art. 34-octies del Decreto-legge 179/12 come convertito dalla legge n. 221, 17 dicembre 2012.

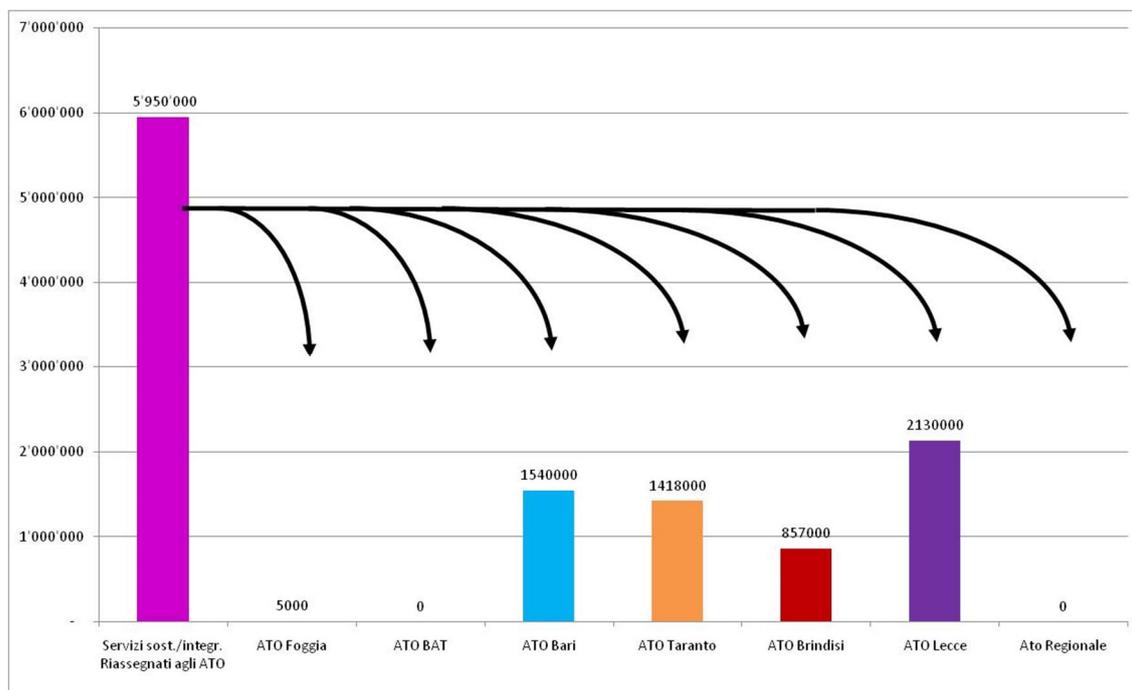
Tabella 74. Servizi riclassificati, riconosciuti di competenza degli ATO. Fonte DGR 1221/2013

	percordanze [bus*km/anno]
ATO Foggia	5.000
ATO BAT	0
ATO Bari	1.003.000
ATO Taranto	1.036.000
ATO Brindisi	654.000
ATO Lecce	2.050.000
ATO Regionale	1.179.000

Come si vede, il Piano di Riclassificazione riconosceva anche all'ATO Regionale la competenza su una sotto rete residuale di servizi sostitutivi/integrativi prevalentemente di stretta adduzione ai servizi ferroviari e/o a carattere interprovinciale localizzato (e, ovviamente, il corrispondente volume di percordanze) che, il presente Piano Triennale dei Servizi propone di devolvere alla competenza degli ATO in coerenza dei principi della L.R. 24/2012. Pertanto risultano da assegnare agli ATO provinciali le seguenti sotto-reti dei servizi integrativi e sostitutivi del servizio ferroviario (componente [PdR]).



Grafico 21. Ipotesi di distribuzione dei riclassificati degli ATO in funzione della completa eliminazione della componente regionale. Componente [PdR]



La componente [PdR] di ogni ATO ha dunque la seguente consistenza:

Tabella 75. Servizi sost./integr. riconosciuti, nel breve periodo, di competenza degli ATO, dopo la riassegnazione delle competenze dell'ATO Regionale

	percorrenze [bus×km/anno]
ATO Foggia	5.000
ATO BAT	0
ATO Bari	1.540.000
ATO Taranto	1.418.000
ATO Brindisi	857.000
ATO Lecce	2.130.000
ATO Regionale	0

10.1.3 LE COMPETENZE DI ATO SULLE SOTTO RETI REGIONALI AUTOMOBILISTICHE: LA COMPONENTE [REG]

Come si è detto, una delle azioni fondamentali del presente Piano è la devoluzione delle competenze pianificatorie anche sul trasporto automobilistico extraurbano dalla Regione agli ATO. A questo proposito, le reti di ATO saranno ulteriormente ~~in~~ rinforzate, anche dalla componente [REG] di cui si è detto sopra.

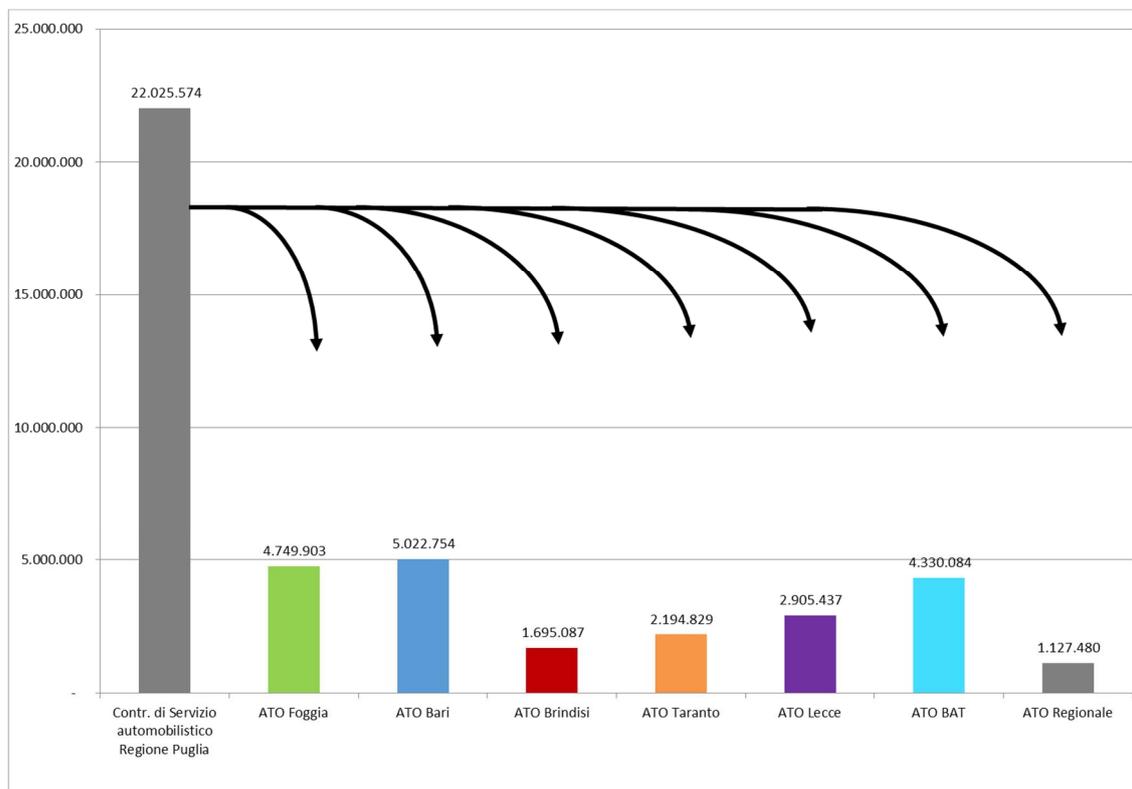
Di seguito si riporta la proposta della devoluzione agli ATO delle sotto reti di TPRL attualmente oggetto dei contratti di servizio automobilistico in capo alla Regione che assomma a 22.025.574 bus×km/anno⁷.

⁷ In tali percorrenze non sono compresi i servizi sperimentali assentiti con:



L'applicazione dei criteri, utilizzati in questo Piano per proporre la assegnazione delle competenze ai singoli ATO, all'attuale rete di competenza regionale conduce al seguente sub-scenario:

Grafico 22. Ipotesi di riassegnazione dei servizi sostitutivi ed integrativi agli ATO. Componente [REG]



- DGR 135/2014 - servizio sperimentale: autolinea TA-BR aeroporto e intensificazione FG-BA aeroporto per 507.360busxkm/anno, e con
- DGR 136/2014 - servizio sperimentale arretramento a Monte S. Angelo del capolinea dell'autolinea regionale Manfredonia - Barletta . Bari per 155.490busxkm/anno.



10.1.4 LE RETI DI ATO: SCENARIO DI PIANO

Lo scenario sin qui rappresentato porta a configurare le consistenze delle reti di TPL automobilistico, per ogni ATO, così come di seguito:

Grafico 23. Composizione delle reti di ATO

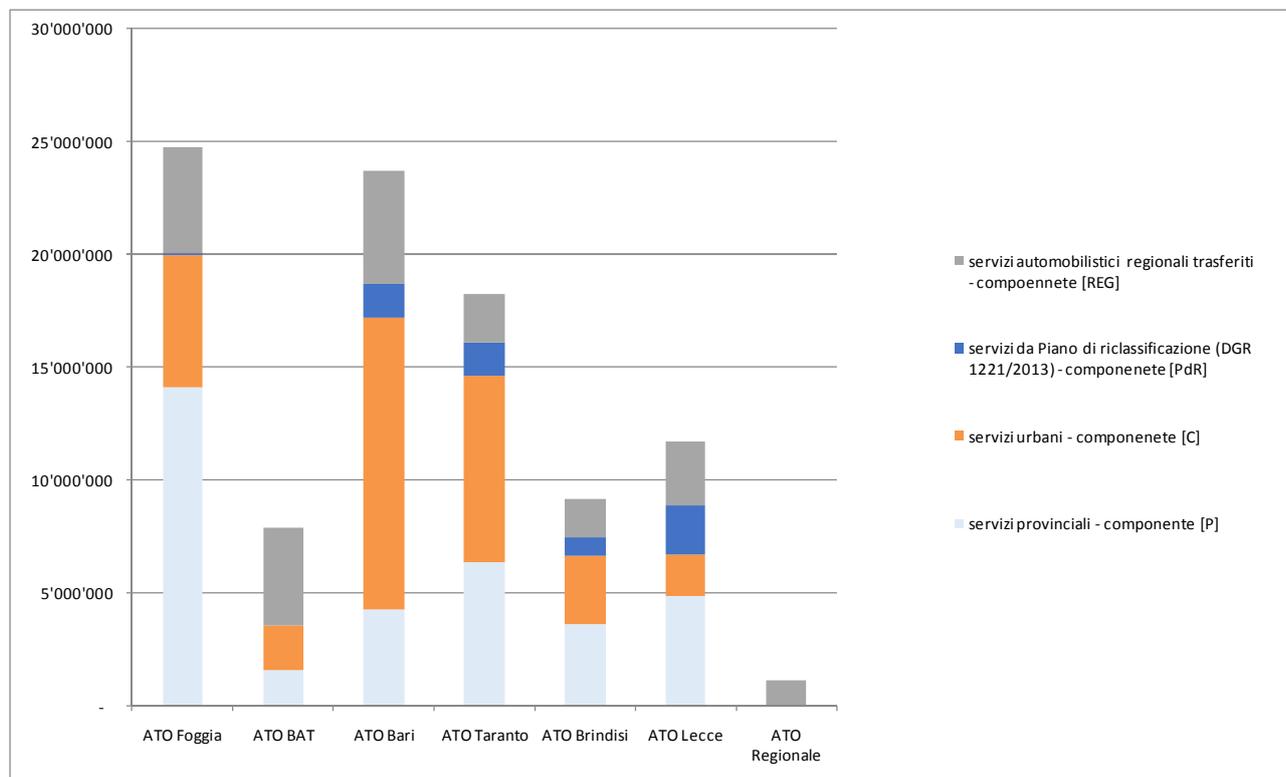


Tabella 76. Riepilogo percorrenze

ATO	percorrenze [bus*km/anno]	
	attuali	Effettive
ATO Foggia	24.760.000	da quantificare
ATO BAT	7.890.000	da quantificare
ATO Bari	23.730.000	da quantificare
ATO Taranto	18.250.000	da quantificare
ATO Brindisi	9.170.000	da quantificare
ATO Lecce	11.730.000	da quantificare
ATO Regionale	1.130.000	da quantificare

Restano valide le considerazioni fatte circa la dimensione effettiva delle reti di ambito e i volumi delle relative percorrenze in regione della determinazione degli obblighi di servizio pubblico ed universale operate dagli Enti di Governo d'ambito a seguito dell'efficientamento delle reti di propria competenza, della determinazione dei costi standardizzati del servizio nonché dell'effettiva disponibilità di risorse (capienza del Fondo Regionale Trasporti).



11 Indirizzi operativi per le azioni di efficientamento

Nel presente capitolo sono prefigurati gli indirizzi operativi formulati dal PTS 2015-2017 per supportare la azione di efficientamento sulla rete del TPRL da parte degli ATO. Tali linee di intervento discendono dalle strategie delineate dal Piano di Riprogrammazione Regionale, i cui obiettivi e azioni sono totalmente confermati, e ne costituiscono una ulteriore declinazione attraverso l'individuazione di azioni relative a specifici ambiti di intervento territoriali o tematici.

Nella tabella seguente vengono elencate le azioni che il PTS mette in campo rappresentando un riferimento strategico, ma certamente non esaustivo, nella azione di pianificazione da parte della Regione e degli ATO con l'obiettivo di cogliere, anno dopo anno, i target fissati dal Piano di Riprogrammazione.



Soggetto Competente	Denominazione dell'azione	Codifica	Soggetti destinatari	Orizzonte di prima attuazione	Descrizione sintetica dei contenuti
Regione sentigli ATO	Modello di esercizio ferroviario sulla dorsale adriatica	Regione 1	Trenitalia	Nell'ambito del rinnovo del contratto di servizio di Trenitalia e prima della scadenza dei contratti dei servizi automobilistici vigenti (entro il giugno 2015)	L'azione prevede che, nell'ambito del Rinnovo del Contratto di Servizio di Trenitalia al 2021, venga definito un modello di esercizio complessivo sulla dorsale adriatica gerarchicamente strutturato su tre livelli: Servizi Regionali Veloci Foggia-Barletta-Bari-Brindisi-Lecce; Servizi Territoriali Barletta-Bari e Fasano-Bari Servizi Metropolitan Molfetta-Bari-Mola
Regione	Definizione puntuale delle azioni propedeutiche alla riconversione dei servizi automobilistici sostitutivi in servizi ferroviari entro il 2021	Regione 2	Aziende ferroviarie regionali	Nel quadro e prima della scadenza dei contratti dei servizi automobilistici vigenti (entro il 2015)	La Regione, sulla base degli esiti della valutazione dei piani aziendali redatti ai sensi della DGR 1221/2013, di concerto con le imprese ferroviarie, dovrà individuare e vagliare la fattibilità tecnica ed economica degli interventi propedeutici alla riconversione dei servizi sostitutivi/integrativi in servizi ferroviari. Gli interventi individuati devono infatti trovare adeguata copertura nei canali di finanziamento disponibili per garantire l'effettiva riconversione delle percorrenze automobilistiche in ferroviarie. Tale azione è funzionale e propedeutica all'azione Regione 12.
Regione Ministero Infrastrutture e Trasporti	Acquisizione al Demanio e Patrimonio regionali di beni e infrastrutture ferroviari	Regione 3	Regione	Prima della scadenza dei contratti di servizio ferroviario (entro il 2019)	La Regione in base al DPCM 16/11/2000 promuoverà il completamento del trasferimento di beni e infrastrutture ferroviari nella prospettiva di definire le future modalità di gestione della rete e degli impianti correlati.
Regione Aziende ferroviarie	Separazione tra gestione dell'infrastruttura e gestione dei servizi in capo alle aziende ferroviarie regionali	Regione 4	Aziende ferroviarie regionali	Prima della scadenza dei contratti di servizio ferroviario (entro il 2019)	Separazione tra gestione dell'infrastruttura e gestione dei servizi da parte delle aziende ferroviarie regionali in modo da pervenire, con il necessario anticipo, ad un assetto coerente e compatibile con qualsivoglia ipotesi procedurale riguardo i nuovi affidamenti



Soggetto Competente	Denominazione dell'azione	Codifica	Soggetti destinatari	Orizzonte di prima attuazione	Descrizione sintetica dei contenuti
Regionesentite leaziende ferroviarie regionali	Indicazione del tetto massimo di percorrenze automobilistiche sostitutive ed integrative che potrebbero non essere riconvertite in servizi ferroviari al termine dei contratti ferroviari	Regione 5	Aziende ferroviarie regionali Futuri affidatari dei servizi automobilistici	Nel quadro e prima della scadenza dei contratti dei servizi automobilistici vigenti (entro il 2017)	L'azione è finalizzata a fornire, nei bandi di gara dei servizi automobilistici ordinari, una stima del tetto massimo di percorrenze automobilistiche di servizi sostitutivi/integrativi che per carenza di risorse potrebbero non essere riconvertite in servizi ferroviari. Tale dato consentirà di offrire ai partecipanti alle gare un primo riferimento sull'entità massima e la possibile dislocazione dei servizi automobilistici che verrebbero conferiti alla scadenza dei contratti di servizio ferroviari con l'obbligo di mantenere una piena integrazione funzionale e tariffaria con i servizi su ferrovia che si svolgono sul medesimo corridoio
Regione	Definizione delle caratteristiche generali dei programmi di esercizio ferroviari da mettere a gara	Regione 6	Ramo gestione infrastruttura delle aziende ferroviarie regionali	Prima della scadenza dei contratti di servizio ferroviario (entro giugno 2020)	L'azione è finalizzata a definire le caratteristiche generali dei programmi di esercizio ferroviari da mettere a gara nel 2021 tenendo conto: dell'attuazione degli interventi programmati sull'infrastruttura e il materiale rotabile delle percorrenze di servizi sostitutivi/integrativi effettivamente riconvertibili in servizi ferroviari.
Regione	Definizione dei programmi di esercizio ferroviari e delle offerte migliorative	Regione 7	Futuri affidatari dei servizi ferroviari	Prima delle gare per l'affidamento dei servizi ferroviari	La Regione definisce i programmi di esercizio ferroviari da mettere a gara e la natura e l'entità minima degli investimenti in materiale rotabile e tecnologie da richiedere ai partecipanti
Regione sentiti gli ATO	Definizione dei servizi della rete automobilistica di competenza regionale	Regione 8	Futuri affidatari dei servizi automobilistici	Prima della scadenza dei contratti dei servizi automobilistici	In vista delle gare per l'affidamento dei servizi automobilistici ordinari la Regione, sentiti gli ATO, individua gli eventuali servizi che, richiedendo l'esercizio unitario a livello regionale (cfr. art.23 L.R. 24/2012), sono di sua competenza.



Soggetto Competente	Denominazione dell'azione	Codifica	Soggetti destinatari	Orizzonte di prima attuazione	Descrizione sintetica dei contenuti
Regione	Comunicazione dei servizi sostitutivi/integrativi che non sarà possibile riconvertire in servizi ferroviari nell'ambito dei nuovi programmi di esercizio	Regione 9	Futuri affidatari dei servizi automobilistici	Prima della scadenza dei contratti di servizio ferroviario (Giugno 2020)	L'azione è finalizzata a comunicare ai soggetti aggiudicatari dei contratti di servizio automobilistico di ATO, la consistenza e le caratteristiche dei programmi di esercizio dei servizi automobilistici saranno chiamati a gestire alla scadenza dei contratti di servizio ferroviario assumendo anche l'obbligo di totale integrazione funzionale e tariffaria con i servizi ferroviari. Essa è conseguente alla definizione delle caratteristiche generali dei programmi di esercizio ferroviari da mettere a gara e alla definitiva individuazione dei servizi sostitutivi/integrativi di cui non si prevede la riconversione in servizi ferroviari per limiti di capacità dell'infrastruttura, carenza di materiale rotabile disponibile (tenendo conto anche di quello che ragionevolmente potrebbe essere richiesto in sede di gara) o inadeguatezza della domanda servire. La comunicazione è prevista all'atto della pubblicazione preliminare dovuta per le gare dei servizi ferroviari (12 mesi prima dell'avvio delle gare)
Regione	Riconversione dei servizi sostitutivi/integrativi in servizi ferroviari sulla direttrice Peschici-San Nicandro San Severo Foggia (*)	Regione 10	Ferrovie del Gargano	Prima della scadenza dei contratti dei servizi automobilistici (entro giugno 2016)	L'azione è finalizzata ad eliminare tutti i servizi sostitutivi/integrativi sulla direttrice Peschici-San Nicandro San Severo Foggia all'atto dell'apertura al traffico della variante San Nicandro-Apricena-San Severo mediante riconversione delle percorrenze automobilistiche in ferroviarie.
Regione	Riconversione dei servizi sostitutivi/integrativi in servizi ferroviari sulla direttrice Foggia-Manfredonia	Regione 11	Ferrovie del Gargano	All'atto della gara per i servizi automobilistici in funzione dell'esito dell'azione FG6	L'azione è finalizzata ad eliminare tutti i servizi sostitutivi/integrativi sulla direttrice Foggia-Manfredonia
Regione	Attuazione delle previsioni della DGR 1221/2013 di riclassificazione dei servizi sostitutivi/integrativi dei servizi ferroviari	Regione 12	Aziende ferroviarie regionali	Prima fase da concludere prima della scadenza dei contratti dei servizi automobilistici Seconda fase da concludere prima delle gare per l'affidamento dei servizi ferroviari	L'azione è finalizzata alla piena attuazione delle previsioni della DGR 1221/2013 (vedi matrice attribuzione percorrenze alle tratte ferroviarie)



Soggetto Competente	Denominazione dell'azione	Codifica	Soggetti destinatari	Orizzonte di prima attuazione	Descrizione sintetica dei contenuti
Regione ATO Comuni	Contrasto all'evasione/ elusione	Regione 13	Aziende di TPRL	Prima della scadenza dei contratti dei servizi automo- bilistici (entro dicembre 2016)	Monitoraggio da parte degli enti affidanti delle misure di contra- sto all'evasione/elusione messe in campo da parte delle azien- de di TPRL e dei risultati ottenuti
Regione ATO Comuni	Indagini a campione sulla frequentazione	Regione 14	Aziende di TPRL	Prima della scadenza dei contratti dei servizi automo- bilistici (a partire da giugno 2015, con continuità, almeno una volta all'anno)	Effettuazione di indagini a campione a bordo dei mezzi per ri- conoscere corse a scarsa frequentazione
Regione ATO Comuni	Indagini a campione per stimare componenti di do- manda inesprese	Regione 15	Regione ATO Comuni	Prima della scadenza dei contratti dei servizi automo- bilistici ove necessario	In caso di realizzazione di nuovi poli generatori attrattori di traffico da servire, gli Enti affidanti dovranno provvedere ad ef- fettuare indagini a campione per stimare la domanda potenziale da servire.
Regione	Carta Unica dei Servizi	Regione 16	Aziende di TPRL	Prima della scadenza dei contratti dei servizi automo- bilistici (entro dicembre 2015)	Redazione della Carta Unica dei servizi di TRL



Soggetto Competente	Denominazione dell'azione	Codifica	Soggetti destinatari	Orizzonte di prima attuazione	Descrizione sintetica dei contenuti
Regione in coordinamento con ATO FG	Riorganizzazione dei servizi sul corridoio multimodale Termoli-San Severo-Foggia	FG1	Trenitalia e Ferrovie del Gargano per la parte ferroviaria, COTRAP e all'atto delle gare i nuovi affidatari dei servizi automobilistici	Nel quadro e prima della scadenza dei contratti dei servizi automobilistici vigenti. All'atto delle gare dei servizi automobilistici	L'azione, alla luce delle peculiarità morfologico-insediative del corridoio territoriale, della tempistica di realizzazione e delle caratteristiche del tracciato del raddoppio della linea RFI tra Termoli e Lesina, prevede: l'eliminazione dei servizi ferroviari del trasporto regionale Trenitalia Termoli-Foggia e loro trasferimento sulla tratta Foggia-Cerignola-Barletta-Bari; la sostituzione, sulla medesima relazione, dei servizi ferroviari con servizi automobilistici ordinari; l'attivazione dei servizi ferroviari Peschici – San Nicandro – Apricena – San Severo – Foggia sulla nuova variante della linea tra San Nicandro e San Severo . l'eliminazione dei servizi automobilistici ordinari sulla relazione Sannicandro-Apricena-San Severo- Foggia; l'eliminazione dei servizi automobilistici ordinari e sostitutivi sulla relazione Torremaggiore – San Severo –Foggia. Il possibile incremento della pura adduzione a San Severo da Torremaggiore e San Paolo di Civitate (in integrazione funzionale e tariffaria con i servizi ferroviari)
Regione in coordinamento con ATO FG	Ottimizzazione dell'integrazione tra servizi automobilistici regionali e provinciali sulla direttrice Canosa- Cerignola-Ortanova-Foggia	FG2	COTRAP Nuovi affidatari dei servizi automobilistici	Nel quadro e prima della scadenza dei contratti dei servizi automobilistici vigenti. All'atto delle gare dei servizi automobilistici	L'azione è finalizzata a valutare le possibili ottimizzazioni di orario e percorso tra i servizi di competenza regionale e quelli dell'ATO di Foggia.
ATO FG in coordinamento con la Regione	Connessione Area interna del Gargano - Foggia	FG3	Nuovi affidatari dei servizi automobilistici	Prima della scadenza dei contratti dei servizi automobilistici	In coerenza con la previsione del PA del PRT che prevede la realizzazione di un'applicazione pilota di BRT extraurbano (Metrobus) sulla relazione Monte Sant'Angelo - San Giovanni Rotonondo – Foggia, l'ATO di FG è chiamato a predisporre una proposta di programma di esercizio, a risorse date sul monte chilometrico complessivo, anche al fine di valutare eventuali possibili cofinanziamenti per l'infrastruttura.



Soggetto Competente	Denominazione dell'azione	Codifica	Soggetti destinatari	Orizzonte di prima attuazione	Descrizione sintetica dei contenuti
ATO FG in coordinamento con la Regione	Individuazione nell'area dei Monti Dauni delle zone servibili anche mediante Servizi speciali con percorso e/o orario flessibile	FG 4	Nuovi affidatari dei servizi automobilistici	Prima della scadenza dei contratti dei servizi automobilistici	L'azione è finalizzata ad individuare le aree e le relazioni di traffico dei Monti Dauni, per l'entità e le caratteristiche della domanda da servire, possono essere più efficacemente servite, soprattutto in orari diversi da quelli del pendolarismo, con servizi speciali così come individuati dalla L.R. 18/2002. L'individuazione degli ambiti di potenziale applicazione ha la duplice finalità di introdurli nel capitolato di gara e di poterne valutare il cofinanziamento per l'infrastrutturazione di supporto, nell'ambito del PO FESR 2014-2020
ATO FG in coordinamento con la Regione	Integrazione Servizi extraurbani-Urbanì a Foggia	FG 5	COTRAP e ATAF. Nuovi affidatari dei servizi automobilistici	Nel quadro e prima della scadenza dei contratti dei servizi automobilistici vigenti. All'atto delle gare dei servizi automobilistici	L'azione è finalizzata a cogliere un duplice obiettivo: migliorare le condizioni di circolazione dei servizi extraurbani in penetrazione all'interno della città di Foggia; ricercare tutte le possibili forme di integrazione tra servizi extraurbani ed urbani con particolare riferimento alle tratte percorse in sovrapposizione fuori dal centro abitato del capoluogo per servire le frazioni.
Regione in coordinamento con ATO FG	Individuazione della soluzione per la riorganizzazione del corridoio multimodale Foggia-Manfredonia	FG6	Trenitalia, Nuovi affidatari dei servizi automobilistici	Prima della scadenza dei contratti dei servizi automobilistici	In coerenza con la previsione del PA del PRT che prevede, ai fini della riorganizzazione del corridoio multimodale Foggia-Manfredonia, di adottare una delle due soluzioni alternative di seguito indicate in ordine di priorità: realizzazione di una linea portante di TPL con tecnologia Treno Tram; linea di BRT (Metrobus) (con conseguente chiusura della linea al traffico di TPL ferroviario) la Regione in coordinamento con l'ATO di FG è chiamata a predisporre, in vista delle gare, la proposta di programma di esercizio, a risorse date sul monte chilometrico complessivo, da prendere a riferimento per la realizzazione delle alternative progettuali individuate
Regione sentito ATO BAT	Revisione orari Barletta - Spinazzola per ottimizzazione dell'interscambio a Barletta da/per Bari	BAT 1	Trenitalia	Nell'ambito del rinnovo del contratto di servizio di Trenitalia e prima della scadenza dei contratti dei servizi automobilistici vigenti (entro il giugno 2015)	L'azione, in raccordo con la predisposizione della prima fase di attuazione del modello di esercizio ferroviario sulla linea Adriatica, prevede la revisione degli orari delle 3 coppie di collegamenti Spinazzola-Minervino-Canosa-Barletta per migliorare l'interscambio a Barletta sia con i regionali da/per Bari che con i servizi di Lunga Percorrenza da/per Bologna.



Soggetto Competente	Denominazione dell'azione	Codifica	Soggetti destinatari	Orizzonte di prima attuazione	Descrizione sintetica dei contenuti
Regione in coordinamento con ATO BAT	Ottimizzazione dell'integrazione tra servizi automobilistici regionali e provinciali sulla direttrice Margherita di S/Canosa- Barletta- Trani-	BAT 2	COTRAP. Nuovi affidatari dei servizi automobilistici	Nel quadro e prima della scadenza dei contratti dei servizi automobilistici vigenti. All'atto delle gare dei servizi automobilistici	L'intervento è finalizzato a valutare le possibili ottimizzazioni di orario e percorso tra i servizi automobilistici di competenza regionale e quelli dell'ATO di Barletta-Andria-Trani
Regionesentito ATO BAT	Introduzione dell'intermodalità nella stazione di Andria Sud	BAT 3	FNB Nuovi affidatari dei servizi automobilistici	All'atto delle gare per l'affidamento dei servizi automobilistici di ATO attraverso l' inserimento nei capitolati tecnico-prestazionali	L'intervento è finalizzato a sfruttare la buona accessibilità automobilistica della stazione di Andria Sud per realizzare servizi intermodali Bus-Treno di collegamento tra le aree interne della Murgia settentrionale, l'aeroporto di Bari e il capoluogo regionale
Regione in coordinamento con ATO BAT	Integrazione Servizi extraurbani-Urbani a Barletta, Andria e Trani	BAT 4	Cotrap e concessionari dei servizi di trasporto urbani	Nel quadro e prima della scadenza dei contratti dei servizi automobilistici vigenti	L'azione è finalizzata a cogliere un duplice obiettivo: migliorare le condizioni di circolazione dei servizi extraurbani in penetrazione all'interno delle città di Barletta, Andria e Trani ricercare tutte le possibili forme di integrazione tra servizi extraurbani ed urbani con particolare riferimento alle tratte percorse in sovrapposizione fuori dal centro abitato del capoluogo per servire le frazioni
ATO BAT in coordinamento con la Regione	Valutazione di un'integrazione delle reti urbane dei comuni di Barletta, Trani e Andria	BAT 5	Concessionari attuali Nuovi affidatari dei servizi automobilistici	Nel quadro e prima della scadenza dei contratti dei servizi automobilistici vigenti. All'atto delle gare dei servizi automobilistici	Le condizioni di continuità territoriale ed insediativa tra i comuni di Barletta, Trani e Andria suggeriscono di valutare le possibili forme di integrazione tra i servizi urbani dei due capoluoghi come caso specifico dell'azione BAT4
Regionesentito ATO BA	Prima attuazione del Servizio ferroviario metropolitano di Bari	BA1	Aziende ferroviarie regionali	Prima della scadenza dei contratti dei servizi automobilistici	L'azione è finalizzata ad estendere le forme di integrazione funzionale e tariffaria tra aziende ferroviarie operanti nell'area metropolitana di Bari.



Soggetto Competente	Denominazione dell'azione	Codifica	Soggetti destinatari	Orizzonte di prima attuazione	Descrizione sintetica dei contenuti
Regione	Attuazione delle previsioni della DGR 1221/2013 nell'area metropolitana di Bari	BA2	Aziende ferroviarie regionali	Prima della scadenza dei contratti dei servizi automobilistici	L'azione è finalizzata ad attuare le previsioni della DGR 1221/2013 (vedi matrice attribuzione percorrenze alle tratte ferroviarie) nell'area metropolitana di Bari prima della scadenza dei contratti dei servizi automobilistici
ATO BA in coordinamento con la Regione	Connessione Santeramo-Cassano M.-Sannicandro-Bari	BA3	Nuovi affidatari servizi automobilistici	Prima delle gare per l'affidamento dei servizi automobilistici	In coerenza con la previsione del PA del PRT che prevede la realizzazione di un'applicazione pilota di BRT extraurbano (Metrobus) sulla relazione Santeramo-Cassano M.-Sannicandro-Bari, l'ATO di BA è chiamato a predisporre una proposta di programma di esercizio, a risorse date sul monte chilometrico complessivo, anche al fine di valutare eventuali possibili cofinanziamenti per l'infrastruttura.
Regione in coordinamento con ATO BA	Integrazione Servizi extraurbani-Urbani a Bari	BA4	Trenitalia Aziende ferroviarie regionali COTRAP AMTAB Nuovi affidatari servizi automobilistici	Nel quadro, e prima della scadenza, dei contratti dei servizi automobilistici vigenti. All'atto delle gare dei servizi automobilistici	L'azione è finalizzata a cogliere un duplice obiettivo: migliorare le condizioni di circolazione dei servizi extraurbani in penetrazione all'interno della città di Bari; ricercare tutte le possibili forme di integrazione tra servizi extraurbani ed urbani con particolare riferimento alle tratte percorse in sovrapposizione fuori dal centro abitato del capoluogo per servire i quartieri esterni
Regione Puglia sentito ATO BR	Servizio ferroviario territoriale Francavilla-Mesagne-Brindisi-Lecce	BR1	Trenitalia	All'atto della gara per i servizi ferroviari	L'azione è finalizzata a rafforzare i collegamenti ferroviari Francavilla-Mesagne-Brindisi-Lecce che attraverso le nuove fermate di Cittadella della Ricerca e Perrino-Aeroporto del Salento.
Regione in coordinamento ATO BR	Servizio Shuttle Perrino-Aeroporto	BR2	Nuovi affidatari servizi automobilistici	All'atto della gara per i servizi automobilistici	L'azione, in combinazione con l'Azione BR1, è finalizzata a migliorare l'accessibilità tramite ferrovia all'aeroporto del Salento. La sua attivazione comporta la riduzione dei servizi automobilistici programmati sul medesimo corridoio
ATO BR in coordinamento con la Regione	Connessione Cisternino-Ostuni-San Vito-Brindisi	BR3	Nuovi affidatari servizi automobilistici	Prima delle gare per l'affidamento dei servizi automobilistici	In coerenza con la previsione del PA del PRT che prevede la realizzazione di un'applicazione pilota di BRT extraurbano (Metrobus) sulla relazione Cisternino-Ostuni-San Vito-Brindisi, l'ATO di BR è chiamato a predisporre una proposta di programma di esercizio, a risorse date sul monte chilometrico complessivo, anche al fine di valutare eventuali possibili cofinanziamenti per l'infrastruttura.



Soggetto Competente	Denominazione dell'azione	Codifica	Soggetti destinatari	Orizzonte di prima attuazione	Descrizione sintetica dei contenuti
ATO BR in coordinamento con Regione	Integrazione Servizi extraurbani-Urbanì a Brindisi	BR4	COTRAP Nuovi affidatari dei servizi automobilistici	Nel quadro, e prima della scadenza, dei contratti dei servizi automobilistici vigenti. All'atto delle gare dei servizi automobilistici	L'azione è finalizzata a cogliere un duplice obiettivo: migliorare le condizioni di circolazione dei servizi extraurbani in penetrazione all'interno della città di Brindisi; ricercare tutte le possibili forme di integrazione tra servizi extraurbani ed urbani con particolare riferimento alle tratte percorse in sovrapposizione fuori dal centro abitato del capoluogo per servire le frazioni.
Regione sentito ATO TA	Attuazione delle previsioni della DGR 1221/2013 di ri-classificazione dei servizi sostitutivi/integrativi dei servizi ferroviari sulla relazione Taranto - Bari	TA1	Nuovi affidatari dei servizi ferroviari	Prima delle gare per l'affidamento dei servizi ferroviari	L'azione si prefigge la completa conversione dei servizi automobilistici sostitutivi Taranto – Bari che si svolgono sulla SS.100 in servizi ferroviari che utilizzano la linea RFI Taranto – Bari. La disponibilità di queste percorrenze addizionali rispetto a quelle già dislocate sulla linea consente di mettere a punto un programma di esercizio in grado di rispondere alle esigenze delle diverse componenti di domanda da servire (area Metropolitana barese, collegamenti veloci Bari – Taranto, servizi di raccolta nella tratta da Taranto a Castellaneta. I servizi addizionali sono ipotizzati dalla nuova stazione di Taranto Nasisi prevista dal Piano Attuativo 2015-2019 alla stazione di Bari Mungivacca realizzando un servizio passante su Bari Centrale.
ATO TA in coordinamento con la Regione	Connessione Ginosa-Laterza-Massafra-Taranto-San Giorgio J./Pulsano-Talsano	TA2	Nuovi affidatari servizi automobilistici	Prima delle gare per l'affidamento dei servizi automobilistici	In coerenza con la previsione del PA del PRT che prevede la realizzazione di un'applicazione pilota di BRT extraurbano (Metrobus) sulla relazione Ginosa-Laterza-massafra-San Giorgio J/Pulsano-Talsano, l'ATO di TA è chiamato a predisporre una proposta di programma di esercizio, a risorse date sul monte chilometrico complessivo, anche al fine di valutare eventuali possibili cofinanziamenti per l'infrastruttura.
ATO TA in coordinamento con la Regione	Integrazione Servizi extraurbani-Urbanì a Taranto	TA3	COTRAP AMAT	Nel quadro, e prima della scadenza, dei contratti dei servizi automobilistici vigenti	L'azione è finalizzata a cogliere un duplice obiettivo: migliorare le condizioni di circolazione dei servizi extraurbani in penetrazione all'interno della città di Taranto; ricercare tutte le possibili forme di integrazione tra servizi extraurbani ed urbani con particolare riferimento alle tratte percorse in sovrapposizione fuori dal centro abitato del capoluogo per servire i quartieri esterni



Soggetto Competente	Denominazione dell'azione	Codifica	Soggetti destinatari	Orizzonte di prima attuazione	Descrizione sintetica dei contenuti
Regione in coordinamento con ATO LE	Metropolitana di superficie di Lecce Attivazione della linea 1 – San Pancrazio S.- Lecce – Maglie – Tricase	LE1	FSE SGM	Prima della scadenza dei contratti dei servizi automobilistici (entro settembre 2015)	L'azione prevede la realizzazione di un servizio ferroviario cadenzato sulla tratta San Pancrazio S.- Lecce – Maglie – Tricase, il miglioramento delle funzioni di distribuzione interne alla città di Lecce prevedendo, l'eliminazione dei servizi automobilistici in sovrapposizione con quelli ferroviari tra Maglie e Lecce, l'attuazione delle previsioni della DGR 1221/2013 sulla relazione San Pancrazio S.- Lecce – Maglie – Tricase
Regione in coordinamento con ATO LE	Metropolitana di superficie di Lecce Attivazione della linea 1/A – Nardò-Copertino-Novoli-(Lecce)	LE2	FSE	Prima della scadenza dei contratti dei servizi automobilistici (entro settembre 2016)	L'azione prevede la realizzazione di un servizio ferroviario cadenzato sulla tratta Nardò-Copertino-Novoli-(Lecce) in raccordo orario a Novoli con i servizi della linea 1 con conseguente eliminazione dei servizi automobilistici sostitutivi sulla medesima relazione. All'atto della gara per i servizi automobilistici è necessario prevedere l'eliminazione anche dei servizi automobilistici in sovrapposizione con quelli ferroviari tra Nardò e Novoli
Regione in coordinamento con ATO LE	Metropolitana di superficie di Lecce Attivazione della linea 1/B – Gallipoli-Galatina-Zollino-(Lecce)	LE3	FSE	Prima della scadenza dei contratti dei servizi automobilistici	L'azione prevede la realizzazione di un servizio ferroviario cadenzato sulla tratta Gallipoli-Galatina-Zollino-(Lecce) in raccordo orario a Zollino con i servizi della linea 1 con conseguente eliminazione dei servizi automobilistici sostitutivi sulla medesima relazione. All'atto della gara per i servizi automobilistici è necessario prevedere l'eliminazione anche dei servizi automobilistici in sovrapposizione con quelli ferroviari tra Gallipoli, Galatina e Zollino.
Regione in coordinamento con ATO LE	Collegamento dell'aeroporto di Brindisi con Lecce e penisola salentina	LE 4	COTRAP Nuovi affidatari dei servizi automobilistici	Nel quadro, e prima della scadenza, dei contratti dei servizi automobilistici vigenti. All'atto delle gare dei servizi automobilistici	L'azione prevede la realizzazione del collegamento senza rotture di carico dell'aeroporto di Brindisi con Lecce e con le tre principali direttrici della penisola salentina: Lecce-Nardò-Gallipoli-Casarano Lecce-Maglie-Tricase Gagliano del C. Lecce-Maglie-Otranto
Regione Puglia in coordinamento con ATO LE	Integrazione funzionale e tariffaria COTRAP-FSE	LE5	COTRAP FSE	Nel quadro, e prima della scadenza, dei contratti dei servizi automobilistici vigenti	L'azione prevede lo studio di possibili ottimizzazioni di orario e di integrazione tariffaria a partire da quelle per gli abbonati, sulla dorsale Galatina-Lecce



Soggetto Competente	Denominazione dell'azione	Codifica	Soggetti destinatari	Orizzonte di prima attuazione	Descrizione sintetica dei contenuti
ATO LE in coordinamento con la Regione	Connessione Porto Cesareo-Leverano- Arnesano/Monteroni-Lecce	LE6	Nuovi affidatari servizi automobilistici	Prima della scadenza dei contratti dei servizi automobilistici	In coerenza con la previsione del PA del PRT che prevede la realizzazione di un'applicazione pilota di BRT extraurbano (Metrobus) sulla relazione Porto Cesareo-Leverano- Arnesano/Monteroni-Lecce, l'ATO di LE è chiamato a predisporre una proposta di programma di esercizio, a risorse date sul monte chilometrico complessivo, anche al fine di valutare eventuali possibili cofinanziamenti per l'infrastruttura.
ATO LE in coordinamento con la Regione	Torre dell'Orso-Melendugno-Lecce	LE7	Nuovi affidatari servizi automobilistici	Prima della scadenza dei contratti dei servizi automobilistici	In coerenza con la previsione del PA del PRT che prevede la realizzazione di un'applicazione pilota di BRT extraurbano (Metrobus) sulla relazione Torre dell'Orso-Melendugno-Lecce, l'ATO di LE è chiamato a predisporre una proposta di programma di esercizio, a risorse date sul monte chilometrico complessivo, anche al fine di valutare eventuali possibili cofinanziamenti per l'infrastruttura.
Regione in coordinamento con ATO LE	Integrazione Servizi extraurbani-Urbanì nella agglomerazione urbanadi Lecce	LE8	COTRAP FSE SGM Nuovi affidatari servizi automobilistici	Nel quadro, e prima della scadenza, dei contratti dei servizi automobilistici vigenti. All'atto delle gare dei servizi automobilistici	L'azione è finalizzata a cogliere un duplice obiettivo: migliorare le condizioni di circolazione dei servizi extraurbani in penetrazione all'interno delle città di Lecce ricercare tutte le possibili forme di integrazione tra servizi extraurbani ed urbani con particolare riferimento alle tratte percorse in sovrapposizione nell'agglomerazione urbana di Lecce



11.1 Azioni specifiche in materia di Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS)

Una delle necessità non più rinviabile del sistema trasportistico pugliese è la creazione di un quadro di riferimento per accelerare e coordinare la diffusione e l'utilizzo dei sistemi di trasporto intelligenti applicati principalmente al trasporto stradale, ivi comprese le interfacce con altri modi di trasporto (ITS). I crescenti volumi di traffico e di congestione delle reti, nonché l'accelerazione che i servizi a valore aggiunto hanno fornito alla quotidianità fanno emergere la necessità di indirizzare l'evoluzione del sistema trasportistico pugliese, sia merci che passeggeri, verso uno scenario più efficiente, più compatibile, più sostenibile e più sicuro.

Gli obiettivi generali posti alla base del processo di efficientamento del trasporto pubblico locale pongono come fattore qualificante l'incremento dell'interoperabilità: sia quella di carattere intraspecifico (interoperabilità interna al sistema del TPL) che quella di carattere interspecifico (interoperabilità tra il sistema di TPL e gli altri sistemi di cui le comunità beneficiano: sistemi per la fruizione degli eventi della vita, per la fruizione dei servizi trasversali, etc.).

Questo livello di interoperabilità si è, via via, sincronizzato con i tempi e gli spazi della vita di ogni individuo e pertanto è necessario garantire standard qualitativi elevati rispetto alla garanzia dell'accesso continuo ai servizi, alla continuità degli stessi e alla creazione di un meccanismo di cooperazione efficace tra tutte le parti in causa nel settore degli ITS.

11.1.1 QUADRO NORMATIVO

Il quadro normativo di riferimento che caratterizza lo sviluppo e l'adozione degli ITS in Italia è rappresentato dal Decreto-legge 18.10.2012, n. 179 (Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese) (Decreto sviluppo bis), convertito con modificazioni, dalla legge 17.12.2012, n. 211. Tale norma, recependo la Direttiva 2010/40/UE, pone l'accento sui temi fondamentali della bigliettazione elettronica interoperabile a livello nazionale e delle banche dati, aperte e gratuite, relative alle informazioni in materia di infrastrutture e servizi di trasporto.

A completamento di ciò è stato emanato il Decreto Interministeriale n. 39 del 1.2.2013 (Diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) in Italia) che, nei fatti, ha condotto alla formulazione del Piano di Azione nazionale sui sistemi intelligenti di trasporto (ITS) del febbraio 2014. Infine, il Decreto Interministeriale n. 44/2014 ha individuato nel Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'organo nazionale deputato alla adozione del Piano nazionale per lo sviluppo dei sistemi ITS nonché alle relative conseguenti comunicazioni in materia.

L'impulso innovatore che sigilla la diade trasporti-telematica e ne promuove l'utilizzo in tutti i settori dei trasporti assume una forma particolarmente interessante nel settore del trasporto pubblico nel quale le relazioni su cui si fonda il servizio sono triplici: cittadino-operatore-Ente; e moltiplicati sono, evidentemente, gli interessi, gli sforzi, gli investimenti e l'attenzione da approfondire al settore.

La produzione normativa del settore ITS, dunque, va letta in maniera sinergica con le rapide evoluzioni del panorama normativo italiano in materia di garanzia nell'accessibilità al patrimonio informativo della



Pubblica Amministrazione attraverso dati aperti (open data) nonché in materia di gestione informatizzata del procedimento amministrativo. Tra le altre, si segnalano le seguenti disposizioni normative:

- D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 “Codice dell'amministrazione digitale” e ss.mm. e ii.;
- D.Lgs. 14 marzo 2013, n. 33 “Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni”;
- AgID - Determinazione Commissariale n. 95/2014 del 26-06-2014 “Linee guida nazionali per la valorizzazione del patrimonio informativo pubblico (anno 2014)”;
- D.P.C.M. 3 novembre 2014 “Regole tecniche in materia di formazione, trasmissione, copia, duplicazione, riproduzione e validazione temporale dei documenti informatici nonché di formazione e conservazione dei documenti informatici delle pubbliche amministrazioni ai sensi degli articoli 20, 22, 23-bis, 23-ter, 40, comma 1, 41, e 71, comma 1, del Codice dell'amministrazione digitale di cui al decreto legislativo n. 82 del 2005.”.

Anche la Regione Puglia, in questo senso, ha avviato una serie di attività mirate ad aderire alle disposizioni normative sugli open-data. Si segnalano:

- L.R. Puglia 24/07/2012, n. 20 del “Norme sul software libero, accessibilità di dati e documenti e hardware documentato”;
- D.G.R. Puglia 31/10/2012, n.2183 “Norme sul software libero, accessibilità di dati e documenti e hardware documentato” - Primi indirizzi.”;
-

11.1.2 RISULTATI ATTESIE AZIONI PRIORITARIE

In qualche maniera, dunque, le regole sintattiche e lessicali della triplice relazione cittadino-operatore-Ente stanno evolvendo; si abbandonano i formalismi classici della carta stampata, della memoria storica e delle abitudini localistiche, virando verso la condivisione globale delle informazioni aperte e riutilizzabili finalizzate a garantire il diritto alla mobilità.

I risultati attesi dell'utilizzo degli ITS nel sistema pugliese dei trasporti sono:

- riduzione dei tempi di spostamento (oltre che di quelli di viaggio);
- sfruttamento ottimale della capacità della rete;
- riduzione del numero di incidenti;
- riduzione dei livelli di congestione della rete;
- riduzione delle emissioni inquinanti;
- riduzione dei costi del servizio;
- miglioramento delle capacità di monitoraggio dei servizi e dell'efficacia della spesa.



E' evidente che tali risultati sono ottenibili in relazione agli investimenti messi in campo e all'assetto regolatorio dei futuri affidamenti dei servizi di trasporto pubblico.

Si ritengono prioritari i seguenti quattro ambiti prioritari d'azione che descrivono il quadro minimale di riferimento relativo allo sviluppo degli ITS nel sistema pugliese dei trasporti:

- azione 1: prevedere un sistema di monitoraggio delle flotte dei veicoli destinati ai servizi di trasporto pubblico
- azione 2: garantire la disponibilità di sistemi e servizi per la bigliettazione elettronica e per il contrasto dell'evasione
- azione 3: costruzione e continuo aggiornamento delle banche dati relative alla gestione delle infrastrutture e dei servizi di trasporto pubblico
- azione 4: possibilità di pianificazione dinamica dei viaggi multimodali

Azione 1 - Prevedere un sistema di monitoraggio delle flotte dei veicoli destinati ai servizi di trasporto pubblico

L'evoluzione dei servizi info-telematici a supporto del miglioramento delle condizioni di fruibilità del trasporto pubblico devono primariamente consentire il monitoraggio continuo delle flotte dei mezzi destinate al servizio viaggiatori al fine di seguirne i percorsi in tempo reale, di reinstradare i flussi in situazioni di perturbazione della circolazione, di certificarne le percorrenze e al fine di garantire l'adeguato espletamento del pubblico servizio.

Oggi tale obiettivo può essere raggiunto con estrema facilità stante l'immediata disponibilità di software e dispositivi in grado di soddisfare questa esigenza con costi davvero sostenibili. Inoltre questo tipo di informazioni sono ormai nelle disponibilità della maggior parte degli operatori che già esercitano il servizio in Puglia ma non ancora disponibili per gli utenti.

L'azione prevista dal Piano mira a identificare le caratteristiche minime del servizio, nonché i requisiti minimi della qualità informativa potenzialmente riveniente da tali attività, al fine di dare immediata esecutività alle gestione centralizzata ed informatizzata dei contratti di servizio di trasporto pubblico locale da parte degli Enti di Governo d'Ambito.

Nel medio periodo (2015-2017) si richiede agli Enti di Governo d'Ambito di dare immediata esecutività all'acquisizione delle informazioni già disponibili ai fini della tele-gestione dei contratti di servizio in essere e di provvedere all'organizzazione di un sistema di requisiti e regole orientate alla qualificazione degli standard minimi dei servizi connessi al trasporto pubblico, oggetto dei prossimi affidamenti.

Azione 2 È Garantire la disponibilità di sistemi e servizi per la bigliettazione elettronica e per il contrasto dell'evasione

Tale azione è, nei fatti, già in parte diffusa nel panorama pugliese, limitatamente agli operatori con strutture organizzative operanti in reti di ampiezza medio-grande. Nel settore ferroviario, in alcuni casi sono già state implementate sperimentazioni che hanno condotto a risultati utili a prefigurare la diffusione di tali sistemi per tutta la rete di TPRL regionale.



È opportuno, inoltre, orientare l'attenzione oltre che sui livelli qualitativi senza dubbio elevati per un sistema che possa offrire la bigliettazione elettronica in tempo reale, anche sulle possibilità di identificare in tali sistemi di bigliettazione anche un intrinseco vantaggio legato alla lotta all'evasione.

Risulta allora necessario abbinare alla bigliettazione elettronica un sistema contact-less di validazione del titolo di viaggio che consenta l'immediata riconoscibilità della validità del titolo al fine di scoraggiare l'evasione e intervenire in tempo reale sugli eventi.

A tale proposito, la situazione pugliese, aggiornata al marzo 2015, circa la dotazione di tali tecnologie, è la seguente:

tipologia di trasporto	bigliettazione elettronica (on-line)	controllo accessi alle fermate/stazioni	Bigliettazione integrata Ferro/gomma o gomma/gomma (intra operatore)	Bigliettazione integrata (inter-operatore)
automobilistico extraurbano	NO	(non applicabile)	NO	NO
automobilistico extraurbano (Puglia Airbus)	SI	(non applicabile)	NO	NO
automobilistico sostitutivo/integrativo	SI (Trenitalia, FNB, FAL, FSE – corsa semplice)	SI, in parte (FAL, FNB)	SI (per Trenitalia, FNB)	SI (FNB, FAL, Trenitalia)
ferroviario	SI (Trenitalia, FNB)	SI (FNB)	SI (Trenitalia, FNB)	SI (Trenitalia, FNB, FAL)

Nell'orizzonte di Piano gli Enti di Governo d'Ambito e gli operatori proseguono il processo evolutivo verso i controlli contact-less e la bigliettazione elettronica on-line al fine di approntare una solida infrastruttura immateriale dedicata, anche, alla telegestione dei flussi di traffico passeggeri. Tale condizione costituisce nucleo fondante dei requisiti tecnico-organizzativi imprescindibili legati ai prossimi affidamenti.

Azione 3 È Costruzione e continuo aggiornamento delle banche dati relative alla gestione delle infrastrutture e dei servizi di trasporto pubblico

Questa azione coinvolge primariamente gli Enti di Governo d'Ambito che saranno chiamati a fornire informazioni di dettaglio sui parametri di efficienza delle proprie reti e dei propri servizi, nonché scenari di efficientamento evolutivi legati al soddisfacimento dei criteri di riparto delle risorse per la gestione del servizio.

La gestione dei contratti di servizio, nonché dei rapporti quotidiani con gli operatori e con l'utenza, implicano l'analisi di *big-data* trasportistici che in nessun caso, ormai, può essere ricondotta al classico ed asincrono scambio di informazioni che sinora ha rappresentato lo stato di fatto.

Alla luce di ciò gli Enti di Governo d'Ambito dovranno prevedere modalità efficaci di gestione informatizzata dei propri contratti di servizio, delle rendicontazioni, dei pagamenti, nonché della misura delle pro-



pria azione amministrativa monitorando volumi di traffico, percorrenze e livelli di affidabilità del servizio in tempo reale.

Nel medio periodo (2015-2017) gli Enti di Governo d'Ambito danno immediata esecutività alle disposizioni normative in materia di gestione documentale informatizzata, di procedimento amministrativo informatizzato, di trasparenza e di open-data al fine di garantire l'efficace monitoraggio dei livelli di efficienza dei propri servizi di trasporto, della propria azione amministrativa in materia di gestione del TPRL, ovvero dell'efficacia della spesa pubblica per il TPRL.

Azione 4 È Pianificazione dinamica dei viaggi multimodali

La pianificazione dinamica del viaggio multimodale, utilizzando il TPRL pugliese, è divenuta ormai una necessità. Sebbene esistano già, in regione, utili sistemi di pianificazione dei viaggi, essi non risultano integrati tra loro e tra le diverse modalità, il che figura un assetto trasportistico apparentemente sconnesso, composto di singole entità piuttosto che da un sinergico sistema moderno a servizio delle comunità.

Nel medio periodo (2015-2017), dunque, gli Enti di Governo d'Ambito e la Regione governano il processo di costruzione di un ecosistema digitale unico+finalizzato ad ottenere servizi di condivisione di *big-data*, a livello unitario regionale, su: orari, validità, frequenze, periodicità annuale, posizione delle fermate, posizione delle biglietterie, tipologia di mezzi utilizzati, disponibilità di servizi connessi al trasporto, eccõ dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale.

Tali esperienze costituiscono i requisiti minimali delle caratteristiche dei servizi evoluti e delle dotazioni tecnologiche da proporre come condizioni necessarie per i prossimi affidamenti.