



PROVINCIA DI BRINDISI
Servizio Amministrazione Generale

**PIANO DEI TRASPORTI DI BACINO
DELLA PROVINCIA DI BRINDISI**

(SERVIZI MINIMI)

Art. 11 L.R. 31/10/2002 n°18 e s.m.i.

Aggiornamento marzo 2009

INDICE

1.	INTRODUZIONE	3
1.1	Trasporti e sviluppo economico	3
1.2	Il Piano di bacino: strumento di pianificazione e programmazione unitaria dei servizi di trasporto pubblico	4
2.	LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO	6
2.1	La legge 8 giugno 1990, n. 142, la L.R. 8/1/1992 n°3. Il 1° PTB della Provincia di Brindisi	6
2.2	La Legge 15 marzo 1997, n. 59, il D.lgs. 422/97, la L.R. 25/3/1999, n°13. Il contratto " ponte".	11
2.3	La Legge costituzionale 18/10/2001, n. 3, la L.R. 31/10/2002, n°1. "Le procedure concorsuali" ed il "contratto di servizio"	13
3.	LO SCENARIO DI RIFERIMENTO	17
3.1	Organizzazione del territorio	17
3.2	Dinamiche demografiche	20
3.3	La rete stradale provinciale	21
4.	IL QUADRO ECONOMICO E SOCIALE	26
4.1	Il modello di sviluppo economico	26
4.2	Le dinamiche congiunturali	29
5.	ANALISI DEI FATTORI DI ATTRAZIONE DELLA MOBILITA'	32
5.1	Strutture socio-assistenziali nella provincia di Brindisi	33
5.2	Istruzione pubblica e formazione professionale	34
5.3	Strutture della formazione professionale che svolgono attività di obbligo formativo	37
5.4	Il turismo nella provincia di Brindisi	37
6.	IL PROGETTO DI AGGIORNAMENTO DEL PIANO	40
6.1	I contenuti del nuovo progetto	40
6.2	Le variazioni della domanda e la nuova impostazione progettuale	41
6.3	La rimodulazione dell'offerta	43
6.4	La proposta del nuovo programma di esercizio.	53
6.5	Il riconoscimento dei nuovi servizi minimi da attivare	55
6.6	La gestione ed il monitoraggio del piano	56
6.7	Le prospettive future	57

1. INTRODUZIONE

1.1 Trasporti e sviluppo economico

Una delle condizioni essenziali per lo sviluppo economico di un territorio è assicurare una mobilità efficiente delle persone e delle merci. A tal fine vi è la necessità che siano concomitanti due fattori: un'ottima organizzazione ed un'altrettanto ottima rete infrastrutturale.

La fruizione d'infrastrutture, senza le quali non è consentito ai singoli luoghi di diventare elementi di una complessa trama di specializzazione reciproca, costituisce l'essenza stessa dello sviluppo.

Un territorio ben collegato può produrre e scambiare, aumentare l'interscambio con altri luoghi, allargare gli orizzonti di tale scambio, entrare in strutture gerarchizzate sulla base della rarità della sua produzione, godere dell'arricchimento generale che tale processo comporta.

Nell'economia contemporanea le imprese non possono sperare di essere competitive se non sono in sinergia con il territorio in cui si localizzano. Servizi e connessioni che il territorio offre loro, infatti, valgono ormai, per la loro competitività, quanto le loro tecnologie, le capacità innovative ed organizzative. Oltre naturalmente all'efficienza delle connessioni offerte al traffico di merci, energia, persone e informazione, il territorio è fattore determinante di successo per tutta una serie di elementi, che vanno dalla qualità dei servizi a quella della pubblica amministrazione, dalla qualità dell'ambiente all'atteggiamento dell'opinione pubblica.

A partire da una situazione di piccoli territori autosufficienti, che producono tutto quanto possono permettersi di consumare, cioè molto poco, la storia dello sviluppo economico ha costruito luoghi e regioni specializzate, che vendono gran parte dei loro prodotti e comprano quelli di cui non dispongono o che rinunciano a produrre.

In questa fase, sono gli interscambi che consentono l'avanzamento tecnologico e l'aumento in gamma e quantità dei beni disponibili. Tipo e qualità delle infrastrutture di trasporto sono, così, elementi chiave dello sviluppo: senza un buon servizio di mobilità degli utenti e senza buone infrastrutture che sappiano connettere in maniera efficiente una città od un polo produttivo ad altri sistemi, risultano limitate le possibilità di interazione, e quindi di specializzazione e complementarità alle diverse scale geografiche.

Senza un buon servizio di mobilità degli utenti e buone infrastrutture, ancora, un sistema rischia di trovare un ruolo nel mercato limitato solo a produzione e vendita di beni e servizi per aree poco vaste e quindi in quantità e varietà più limitate.

Porre l'accento sulle carenze di un sistema di mobilità e di infrastrutture, non implica, quindi, solo l'attenzione sugli inconvenienti che si interferiscono con l'organizzazione quotidiana di tutti i cittadini, ma significa anche sottolineare le occasioni di sviluppo che si perdono, in generale, alla qualità della vita, al bilancio delle imprese, in termine di maggiori costi e, in generale, perdita di opportunità potenziali inesprese.

Un luogo, accessibile, in termini ragionevoli, senza code e senza ritardi, potrebbe ospitare tutti i servizi che costituiscono il motore complessivo di uno sviluppo non solo economico, ma anche sociale e culturale.

1.2 Il Piano di bacino: strumento di pianificazione e programmazione unitaria dei servizi di trasporto pubblico

Il Piano di bacino è lo strumento di programmazione territoriale nel quale si determina il sistema di trasporto pubblico integrato e coordinato, in rapporto ai fabbisogni di mobilità, legato alle esigenze lavorative, scolastiche, turistiche e sociali, secondo i criteri programmatici stabiliti dalle regioni.

L'art. 14 del D.Lgs. 19.11.1997 n. 422 riconferma, in capo alle Province, la funzione inerente la predisposizione dei piani di bacino, sempre secondo gli indirizzi elaborati dalle Regioni che, a loro volta, redigono i rispettivi piani regionali ed i loro aggiornamenti, tenendo conto, in particolare, dei piani di bacino provinciali.

Tali adempimenti devono allinearsi con le previsioni di assetto territoriale e di sviluppo economico, al fine di assicurare una rete di trasporto che privilegi le integrazioni tra le varie modalità, favorendo in particolar modo quelle a minore impatto sotto il profilo ambientale.

Il Piano deve assicurare:

- la connessione con le previsioni di assetto territoriale e di sviluppo economico contenute nel piano territoriale provinciale;
- una rete di trasporto che privilegi le integrazioni tra le varie modalità, favorendo quelle a minore impatto sotto il profilo ambientale;
- il progressivo superamento delle barriere e lo sviluppo della mobilità dei soggetti disabili;
- il decongestionamento e il miglioramento dell'accessibilità alle aree urbane, anche attraverso forme di integrazione tra servizi urbani ed extraurbani.

Esso, tra l'altro, deve contenere:

- la proposta di individuazione delle unità di rete, determinate dai programmi triennali, approvati dalla Giunta Regionale d'intesa con le province ed i comuni interessati, costituite da un insieme di linee tra loro connesse;
- il rapporto tra ricavi e costi che rappresenta la base per le offerte nelle procedure concorsuali di affidamento dei servizi, ai fini di una maggiore economia ed efficienza di gestione e per il miglior utilizzo modale;
- la proposta di individuazione dei servizi minimi, determinati dalla Regione, d'intesa con le Province ed i Comuni, che costituiscono i servizi di trasporto pubblico locale a carico del bilancio regionale;
- l'individuazione dei servizi caratterizzati da alta frequenza di corse che collegano il territorio dei maggiori comuni con i centri abitati principali di quelli di prima cintura, con i quali vi sia continuità di abitato.

Per la redazione di un documento idoneo e valido, è necessario:

- compiere un'analisi del Sistema di Trasporto pubblico locale della provincia, così come affidato;
- individuare la criticità del sistema;
- effettuare lo studio della fattibilità della razionalizzazione della rete di trasporto;
- effettuare lo studio della fattibilità della integrazione del sistema di bacino con le realtà urbane significative (dotate di Piani urbani di Traffico) e le principali utenze provinciali e regionali;
- effettuare uno studio della fattibilità di ipotesi di rete di trasporto e di contratto di servizio.

Appare di tutta evidenza che, al di là delle previsioni normative della Regione, la Provincia deve monitorare, costantemente, tutti i fattori che incidono sul trasporto locale, in un determinato arco temporale.

Per fare ciò, si rende indispensabile costituire l'Ufficio di monitoraggio del Piano, per raccogliere, in maniera sistematica, tutti i dati utili a sostegno dell'attività di pianificazione istituzionale.

Gli obiettivi principali sono quelli di:

- aggiornare e rendere disponibili i dati sulla mobilità provinciale;
- supportare la più generale attività di pianificazione settoriale e generale, a livello regionale, provinciale e comunale;
- rendere disponibili le professionalità e le attrezzature, acquisite per la produzione delle indagini, rilevazioni e studi per conto di altri soggetti pubblici;
- promuovere interventi per rendere sostenibile la mobilità sul territorio provinciale.

2. LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO

"L'evoluzione del sistema organizzativo del TPL nella provincia di Brindisi"

2.1 La legge 8 giugno 1990, n. 142, la L.R. 8/1/1992 n°3. Il 1° PTB della Provincia di Brindisi

La Legge 8 giugno 1990, n. 142 *"Ordinamento delle autonomie locali"* dettava i principi concernenti l'ordinamento dei Comuni e delle Province e stabiliva le funzioni da espletarsi. Tra i compiti assegnati alle Province, ai sensi del cap. V, art. 14, lett. d), vi erano quelli concernenti la viabilità ed i trasporti, la cui programmazione e gestione era sancita, rispettivamente, dagli artt. 15 (cap.V) e 22 (cap. VII).

Alle Regioni, così come stabilito all'art. 3 cap. I della L.142/90, in applicazione dell'art. 117, commi 1 e 2 e dell'art. 18 della Costituzione, venivano affidati i compiti di organizzare e disciplinare, nell'ambito dei territori di competenza e nei vari settori, l'esercizio delle funzioni amministrative a livello locale, attraverso l'emanazione di apposite leggi.

In conformità ai principi, la Legge 8 giugno 1990, n. 142, la Regione Puglia emanava la Legge Regionale 8 gennaio 1992, n. 3, concernente la "Disciplina delle funzioni amministrative in materia di trasporti pubblici locali".

Gli aspetti fondamentali della richiamata normativa della Regione Puglia prevedevano:

- la suddivisione dell'intero territorio regionale in bacini di traffico, la cui estensione doveva coincidere con i territori delle Province e delle città Metropolitane;
- la titolarità della gestione dei bacini di traffico, da parte degli Enti locali, relativa all'espletamento delle funzioni amministrative nel settore dei trasporti pubblici automobilistici;
- la formazione ed approvazione dei piani dei trasporti di bacino da parte di ciascun Ente competente per territorio.

L'art. 12, della stessa legge regionale, stabiliva che l'attribuzione delle competenze alle Province doveva decorrere dalla data fissata con apposito Decreto del Presidente della Giunta Regionale su proposta dell'Assessore ai Trasporti. In data 23 aprile 1992, con decreto n. 142, si attribuivano alla Provincia di Brindisi, con decorrenza 1° giugno 1992, le funzioni amministrative concernenti la gestione di n. 33 concessioni ricadenti nel territorio di propria competenza, di cui n. 31 in gestione alla Società Trasporti Pubblici S.p.A. di Brindisi e n. 2 alla SITA S.p.A. – Sede Regionale per la Puglia – Bari (1- autolinea Pezze di Greco – Fasano – Fasano Scalo FS; 2 – autolinea Fasano – Fasano Scalo FS).

Con deliberazione del Consiglio n. 263/41 del 1°dicembre 1992 la Provincia di Brindisi prendeva atto di dover procedere alla formazione ed approvazione del proprio piano dei trasporti di Bacino e, con delibera della Giunta Provinciale n. 511 del 21 maggio 1993, deliberava la composizione dell'apposita équipe a cui affidare la realizzazione del piano in questione che, ai sensi dell'art. 6 della L.R.3/92, doveva, attraverso un'approfondita analisi preliminare, determinare ed indicare :

- a) il numero e le caratteristiche delle linee automobilistiche di bacino, con specificazione di quelle i cui oneri dovevano essere a totale carico dei bilanci Provinciali;
- b) le forme di gestione e di coordinamento dei servizi pubblici di trasporto, compresi nel bacino;
- c) il piano economico e finanziario per la produzione del servizio nonché per lo sviluppo ed il miglioramento dei trasporti di bacino.

In particolare, all'équipe incaricata veniva affidato il compito di procedere ad un studio particolareggiato riguardante:

- la determinazione del nuovo scenario delle reti automobilistiche e le motivazioni delle scelte da effettuarsi, alla luce di quanto già in essere e trasferito dalla Regione Puglia;
- la redazione di un piano economico gestionale, atto a conseguire servizi di trasporto efficienti ed in linea con i costi;
- l'analisi relativa alla pianificazione del territorio ed in particolare lo studio riguardante lo sviluppo delle zone dal punto di vista sociale ed economico, correlate al nuovo progetto di piano.

Per conseguire gli obiettivi sopra menzionati e procedere alla redazione del PTB della Provincia di Brindisi, l'equipe incaricata formulò il proprio studio sulla base dei dati elaborati riguardanti :

- la zonizzazione del territorio ;
- la situazione economica e sociale dello stesso;
- la domanda della esigenza di mobilità che doveva rappresentare la reale offerta in grado di soddisfare la richiesta riveniente dai vari settori sociali.

L'esame dei dati inerenti il territorio, effettuata all'epoca, mostrava che, relativamente alla parte demografica, la Provincia di Brindisi, presentava un incremento, rispetto al 1981, pari al 3,77%, con punte di maggiore incremento per i comuni di Torchiarolo, Villa Castelli e Fasano e punte di maggiore decremento per Cellino S. Marco, Mesagne e S. Pietro Vernotico.

Fu altresì evidenziato come la conformazione orografica del territorio poteva influire favorevolmente sulle velocità degli autobus, concorrendo ad una riduzione dei tempi di percorrenza; quest'ultimo dato era considerato importante in sede di formulazione del progetto.

Infatti il territorio, costituito da alcuni tratti di bassa collina (con altitudini non superiori a 390 m.) e per la restante gran parte pianeggiante, era caratterizzato dalla presenza di una buona rete viaria.

Da un punto di vista economico e produttivo, la Provincia di Brindisi presentava quattro settori fondamentali: l'agroalimentare, il turismo, l'industria ed i servizi:

- l'economia agricola era basata principalmente sulla produzione di olio e vino e sulla domanda di bracciantato agricolo;
- l'economia turistica si presentava forte nella parte del tratto di costa, delimitato ad ovest, dai limiti della circoscrizione provinciale e, ad est, dal capoluogo;
- l'economia industriale, che esercitava ancora una modesta attrazione, vedeva il 64% dei siti insediati nei comuni di Brindisi (48,30%) e Francavilla Fontana (15,67%);
- relativamente ai servizi, riguardante in prevalenza il settore terziario, il dato evidenziava una fortissima attrazione verso il comune capoluogo.

Altro dato significativo che veniva messo in risalto era quello concernente la presenza di imprese dedite al commercio e ad altre attività che, anche in questo caso, vedeva la città di Brindisi con una presenza insediativa pari ad oltre il 38%.

Dall'analisi capillare effettuata dall'equipe incaricata per la redazione del piano, sui dati innanzi riportati per grandi linee, scaturiva, come indicatore di attrazione della mobilità complessiva, che Brindisi disponeva di oltre il 36% del potere attraente della provincia, limitatamente alle attività lavorative non legate al pubblico impiego, quindi un valore molto forte. Se poi, a questi dati, veniva aggiunto il valore relativo al pubblico impiego, escludendo il traffico studentesco, ci si trovava di fronte ad una realtà di sistema monocentrico che, ad esclusione delle linee scolastiche, doveva configurarsi in un insieme di linee radiali.

Proprio su queste considerazioni fu prodotto lo studio formulato dai progettisti.

Terminati gli adempimenti tecnici l'equipe incaricata alla redazione del PTB presentò alla Provincia di Brindisi due elaborati :

- il primo, individuato come " Piano Generale ", trattava gli aspetti di carattere normativo, quelli concernenti la pianificazione del territorio, l'analisi socio – economica, lo studio della rete automobilistica esistente ed il quadro delle nuove scelte operate nonché le motivazioni che le avevano determinate;
- il secondo, individuato come " Piano di primo intervento", riportava: le schede tecniche inerenti la configurazione della rete; la tipologia di ciascuna autolinea; i codici regionali per la identificazione amministrativa delle autolinee; il numero di corse giornaliere effettuate; il numero di giorni annui in cui veniva effettuato il servizio e le percorrenze annualmente effettuate per ciascun tronco e per tutta la linea.

In pratica i due elaborati rappresentavano il Piano dei trasporti di Bacino della Provincia di Brindisi.

I richiamati elaborati, preliminarmente sottoposti all'attenzione in sede istituzionale, furono trasmessi agli organi competenti e, in data 20 giugno 1994, fu indetta, ai sensi dell'art. 7, comma 1 della L.R. 3/92, apposita conferenza dei servizi per l'adozione del Piano nel corso della quale fu acquisito il parere favorevole, con le seguenti integrazioni limitate al Piano Generale :

- prolungamento della BR 02 (Brindisi – S. Vito dei Normanni – Carovigno – Ostuni) sino a Gioia del Colle, secondo il percorso Locorotondo, Alberobello, Noci, Gioia del Colle;
- istituzione linea Ostuni – Martina Franca;
- istituzione linea Ostuni – S. Michele Salentino ;
- istituzione linea Torre S. Susanna – Latiano – S. Vito dei Normanni;
- istituzione linea diretta S. Pancrazio Salentino – Mesagne.

Con provvedimento n. 363/69 del 27/7/1994 il Consiglio Provinciale di Brindisi procedeva all'approvazione del **Piano Provinciale dei Trasporti di Bacino**, costituito dal " **Piano Generale** " e dal " **Piano di primo intervento** " che, ai sensi delle disposizioni contenute nel comma 5 dell'art. 7 della L.R. 3/92, veniva trasmesso alla Regione Puglia (nota n° 36055 del 15/11/94) per gli adempimenti di merito.

La Regione Puglia, con nota n. 26/4947 del 16/12/1994, relativamente agli elaborati trasmessi, comunicava le proprie determinazioni in merito invitando la Provincia di Brindisi ad apportare alcune variazioni concernenti lo stralcio di linee ricadenti in altri territori che risultavano propositive di modifiche ed istituzioni di servizi interessanti le province limitrofe.

Con atto deliberativo del Consiglio Provinciale n. 49/10 del 19/12/1995, sulla scorta delle indicazioni pervenute da parte dell'Ente regionale, la Provincia di Brindisi prendeva atto della necessità di apportare le modifiche evidenziate ed affidava tale incarico all'equipe di tecnici che avevano predisposto gli elaborati del piano. Tale adempimento veniva concluso con la consegna, da parte dei progettisti, delle copie della nuova redazione del " Piano di primo intervento ", avvenuta in data 14/3/1996.

Con delibera del Consiglio Provinciale n. 139/31 del 29 novembre 1996, acquisito il parere da parte degli organismi istituzionali competenti, si procedeva all'approvazione del Piano dei Trasporti di Bacino, riconfermando il " Piano generale " ed approvando il " Piano di primo intervento " secondo le varianti disposte dalla Regione Puglia, al cui Ente venivano trasmessi per gli adempimenti di competenza.

Con successiva nota n. 26/979 del 3/4/1997 la Regione Puglia, dopo aver esaminato gli elaborati di piano trasmessi, come approvati con i provvedimenti del C.P. n°363/69 del 27 luglio 1994 e n°139/31 del 29 novembre 1996, chiedeva chiarimenti in ordine al calcolo delle percorrenze chilometriche ed al conteggio dei giorni scolastici riportati nelle schede tecniche, ai fini della quantificazione dei contributi regionali.

Nelle more dell'aggiornamento delle schede, la S.T.P. S.p.A. di Brindisi, a seguito della chiusura dei locali, utilizzati per l'erogazione dei servizi a terra presso lo scalo ferroviario FS di Cisternino, in considerazione delle giuste lamentele pervenute dall'utenza, chiedeva la modifica del collegamento tra il comune di Cisternino ed il servizio di rete nazionale FS, già realizzato con l'autolinea Cisternino- Stazione – Torre Canne di Km. 20, con l'autolinea Cisternino – Stazione – Torre Canne di km. 20, nel collegamento Cisternino – Pezze di Greco – Fasano – Fasano Scalo di Km. 24, con contestuale integrazione all'autolinea Cisternino – Pezze di Greco – Fasano, già in concessione alla S.T.P. di Brindisi.

In data 26/7/1997, a seguito dell'intervenuta richiesta da parte della S.T.P. di Brindisi, veniva tenuta apposita Conferenza dei Servizi nel corso della quale si acquisiva il parere favorevole da parte degli enti e società interessate, a condizione che sulla tratta in questione non fossero applicate frazionamenti tariffari.

La Provincia di Brindisi, con atto deliberativo della G.P. n. 593 del 26/8/1997 – Disciplina delle funzioni amministrative in materia di trasporto pubblico locale. Chiarimenti alla nota della Regione Puglia n. 26/979 del 3/4/1997 -, rendeva i chiarimenti richiesti dalla Regione Puglia, per come formulati dalla stessa con nota n. 26/979 del 3/4/1997 e, come specificato nel dispositivo dello stesso atto deliberativo, comunicava di aver inserito nel programma di esercizio la richiesta di modifica del prolungamento relativa al collegamento Cisternino – Fasano – Fasano Scalo di Km. 24. Infine, sempre per tale modifica, con atto deliberativo della G.P. n. 752 del 10/11/1997, si determinava la tariffa da applicarsi sulla tratta in questione che veniva notificata all'ente Regione.

La Regione Puglia con provvedimento della G.R. n. 1297 del 20 maggio 1998 approvava in via definitiva l'elaborato di piano individuato come " Piano di primo intervento ", di cui alla delibera del Consiglio Provinciale n. 139/31 del 29.11.1996 nonché la parte relativa alla delibera della G.P. n. 593 del 26.8.1997, concernente la linea di collegamento Cisternino – Fasano – Fasano Scalo, escludendo, per competenza territoriale, quelle in esercizio alla SITA S.p.A. – Sede Regionale per la Puglia – Bari (1- autolinea Pezze di Greco – Fasano – Fasano Scalo FS; 2 – autolinea Fasano – Fasano Scalo FS) che venivano affidate alle competenze del Comune di Fasano.

Di fatto, la Provincia di Brindisi, si dotava del 1° Piano dei Trasporti di Bacino che vedeva assegnato alla stessa la competenza relativa a n. 31 concessioni, in esercizio alla Società Trasporti Pubblici S.p.A. di Brindisi, come di seguito riportate :

1. Cisternino – Ostuni - Brindisi, dir. a Speciale e Latiano - Mesagne;
2. Cisternino -Pezze di Greco – Fasano - Scalo FS di Fasano;
3. Ostuni – Carovigno - San Vito dei Normanni – Mesagne - Latiano;
4. Ostuni - San Michele Salentino;
5. Ceglie - San Michele - San Vito - Brindisi dir. a Serranova e Specchiolla;
6. San Vito dei Normanni - San Michele Salentino - Francavilla Fontana;
7. Villa Castelli - Francavilla– Oria – Latiano – Mesagne - Brindisi;
8. Ostuni - Fasano;
9. San Pietro Vernotico - Torchiariolo;
10. Carovigno - Carovigno Scalo FS con prolung. stag. a Torre S. Sabina;
11. Torchiariolo -San Pietro Vernotico - Brindisi;
12. San Pancrazio Salentino - Mesagne (nuova istituzione);
13. Cisternino – Caranna - Torre Canne (stag.);
14. San Michele Salentino -San Vito dei Normanni - Specchiolla (stag.);
15. Mesagne - Apani (stag);
16. Ceglie Messapica – Ostuni – Villanova - Costa Merlata (stag.);
17. Ostuni - Pilone-Torre Canne (stag.);
18. Torre Canne - Brindisi (stag.);
19. Cellino S. Marco - San Pietro Vernotico - Torre San Gennaro (stag.);
20. Villa Castelli - Francavilla Fontana – Latiano – Mesagne Brindisi Z.I.;
21. Erchie - Torre S. Susanna – Mesagne - Brindisi Z.I.;

22. Oria – Latiano – Mesagne - Brindisi Z.I.;
23. Oria - Torre S. Susanna – Mesagne - Brindisi Z.I.;
24. Erchie -Torre S. S. - San Pancrazio Salentino – Sandonaci - Cellino - San Pietro V.erotico – Turturano - Brindisi Z.I.;
25. Fasano – Speziale – Ostuni – Carovigno -San Vito dei Normanni - Brindisi Z.I.;
26. Cisternino – Canalini – Ostuni – Carovigno - San Vito dei N. - Brindisi Z.I.;
27. Ceglie Messapica - San Michele Salentino - San Vito dei Normanni - Brindisi Z.I.;
28. Villa Castelli - Francavilla Fontana – Oria – Latiano – Mesagne – Brindisi - I.A.M.;
29. Ceglie Messapica – Ostuni – Carovigno - San Vito dei Normanni - Brindisi I.A.M.;
30. Oria -Torre S. Susanna – Erchie - San Pancrazio Salentino – Sandonaci - Cellino San Marco-San Pietro Vernotico – Brindisi - Cerano;
31. Ceglie - Villa Castelli – Francavilla– Latiano – Mesagne - Brindisi - Cerano.

2.2 La Legge 15 marzo 1997, n. 59, il D.lgs. 422/97, la L.R. 25/3/1999, n°13. Il contratto " ponte".

La Legge 15 marzo 1997, n. 59 " Delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle regioni ed enti locali per la riforma della Pubblica Amministrazione e per la semplificazione amministrativa " delegava il Governo ad emanare, nei termini stabiliti all'art. 1, uno o più decreti legislativi volti a conferire alle regioni ed agli enti locali, ai sensi degli art. 5, 118 e 128 della Costituzione, funzioni e compiti amministrativi tra i quali, così come stabilito all'art. 4, comma 4, quelli concernenti la programmazione e amministrazione di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale.

Il quadro normativo, inerente la materia dei trasporti, subiva pertanto una evoluzione significativa con l'entrata in vigore del Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422, concernente il "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", che definiva :

- il trasferimento dei compiti e delle funzioni alle regioni ed agli enti locali dei servizi di trasporto non rientranti tra quelli di interesse nazionale;
- le modalità di programmazione e regolamentazione dei servizi di trasporto pubblico locale;
- la programmazione degli investimenti;
- la determinazione, sotto l'aspetto quantitativo e qualitativo, dei servizi minimi;
- l'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale con il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore dei servizi;
- la stipula dei contratti di servizio.

La Regione Puglia, in attuazione delle disposizioni contenute nel D.Lgs. 442/97, emanava la Legge Regionale 25 marzo 1999, n. 13 " Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico di linea " con la quale disponeva :

- la ripartizione delle competenze e delle risorse, come spettanti agli enti;
- le modalità di individuazione e determinazione dei servizi minimi;
- la pianificazione del sistema dei trasporti da attuarsi attraverso la redazione del PRT;
- la predisposizione del PTS quale piano d'insieme dei servizi minimi ed eventuali aggiuntivi, l'organizzazione degli stessi con l'individuazione delle reti e dei bacini, le risorse destinate all'esercizio dei servizi minimi e quelle destinate agli investimenti, le integrazioni modali e tariffarie;
- la predisposizione dei Piani provinciali di bacino;
- le procedure concorsuali per il rilascio delle concessioni;
- la stipula dei contratti per la gestione dei servizi in essere, alla data di entrata in vigore della legge regionale, sino al riaffidamento dei servizi con le procedure concorsuali da attuarsi entro il 31/12/2002 (termine prorogato al 31/12/2003 ai sensi dell'art. 56, comma 10 della L.R. 26/4/2000, n. 9).

La Regione Puglia per consentire agli enti locali di adempiere a quanto di loro competenza, con atto deliberativo della G.R. 1181 del 3/8/1999, approvava lo schema di contratto " ponte " da stipularsi tra gli enti locali ed i gestori dei servizi di loro competenza.

La Provincia di Brindisi con deliberazione della G.P. n. 53 dell'8/3/2000 approvava lo schema di contratto "ponte" trasmesso dalla Regione Puglia e, con successivo provvedimento n. 405 del 28/11/2000, approvava il contratto " ponte " da stipularsi tra lo stesso Ente e la Società Trasporti Pubblici S.p.A. di Brindisi gestrice dei servizi di propria competenza, di validità fissata al 31/12/2003, termine entro il quale si sarebbero dovute espletate le procedure concorsuali per la scelta del soggetto cui affidare l'espletamento dei servizi.

Il contratto di servizio "ponte", sottoscritto in data 22 dicembre 2000, comprendeva, oltre alle clausole contrattuali, le schede inerenti il seguente programma di esercizio:

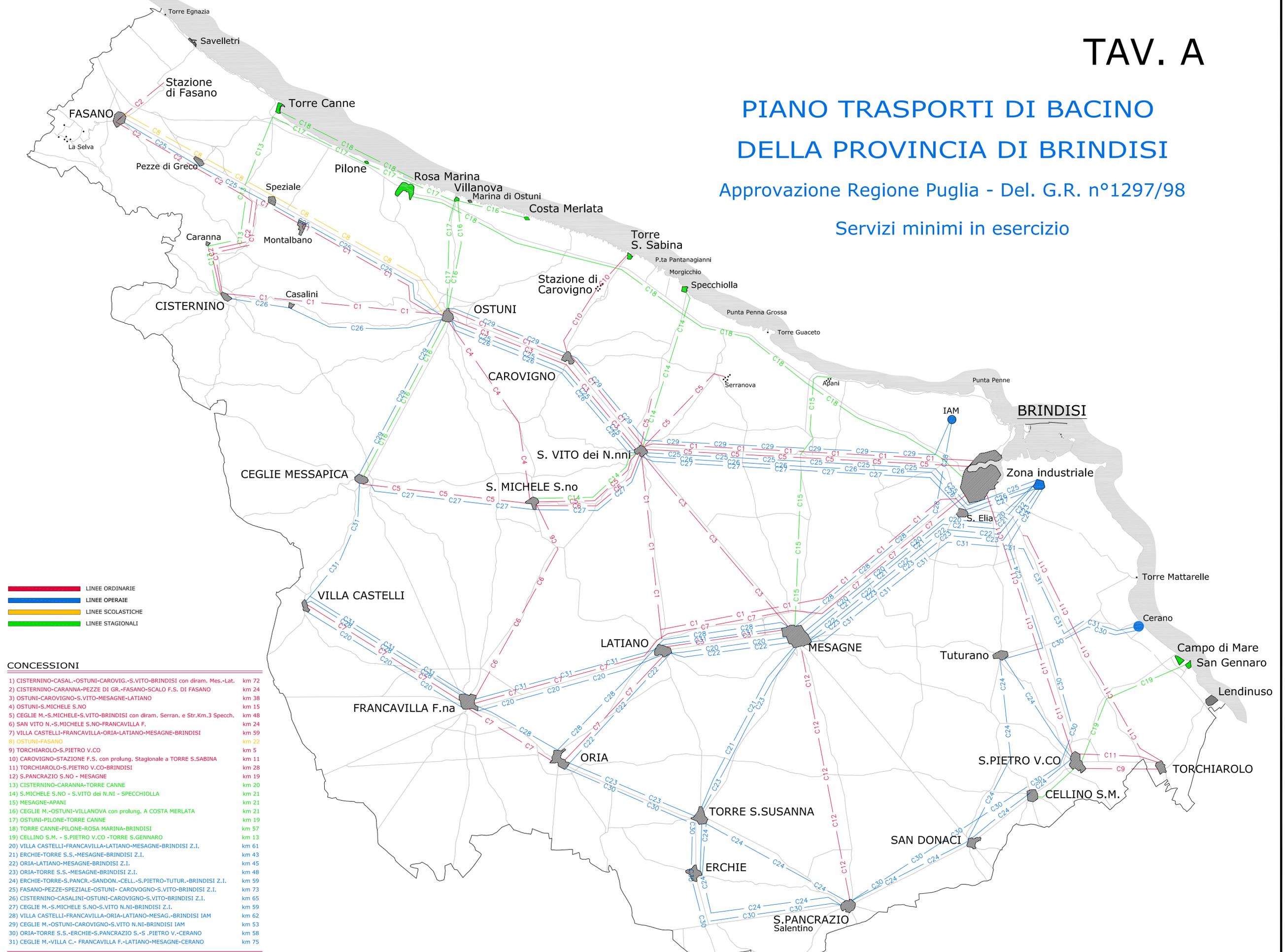
1. Cisternino – Ostuni - Brindisi, dir. a Speciale e Latiano - Mesagne;
2. Cisternino -Pezze di Greco – Fasano - Scalo FS di Fasano;
3. Ostuni – Carovigno - San Vito dei Normanni – Mesagne - Latiano;
4. Ostuni - San Michele Salentino;
5. Ceglie - San Michele - San Vito - Brindisi dir. a Serranova e Specchiolla;
6. San Vito dei Normanni - San Michele Salentino - Francavilla Fontana;
7. Villa Castelli - Francavilla Fontana – Oria – Latiano – Mesagne - Brindisi;
8. Ostuni - Fasano;
9. San Pietro Vernotico - Torchiarolo;
10. Carovigno - Carovigno Scalo FS con prolung. stag. a Torre S. Sabina;
11. Torchiarolo -San Pietro Vernotico - Brindisi;
12. San Pancrazio Salentino - Mesagne (nuova istituzione);
13. Cisternino – Caranna - Torre Canne (stag.);
14. San Michele Salentino -San Vito dei Normanni - Specchiolla (stag.);
15. Mesagne - Apani (stag);
16. Ceglie Messapica – Ostuni – Villanova - Costa Merlata (stag.);
17. Ostuni - Pilone-Torre Canne (stag.);
18. Torre Canne - Brindisi (stag.);
19. Cellino S. Marco - San Pietro Vernotico - Torre San Gennaro (stag.);
20. Villa Castelli - Francavilla Fontana – Latiano – Mesagne Brindisi Z.I.;
21. Erchie - Torre S. Susanna – Mesagne - Brindisi Z.I.;
22. Oria – Latiano – Mesagne - Brindisi Z.I.;
23. Oria - Torre S. Susanna – Mesagne - Brindisi Z.I.;
24. Erchie -Torre S. S. - San Pancrazio– Sandonaci - Cellino - San Pietro – Tutturano - Brindisi Z.I.;
25. Fasano – Speciale – Ostuni – Carovigno -San Vito - Brindisi Z.I.;
26. Cisternino – Canalini – Ostuni – Carovigno - San Vito - Brindisi Z.I.;
27. Ceglie Messapica - San Michele Salentino - San Vito - Brindisi Z.I.;
28. Villa Castelli - Francavilla– Oria – Latiano – Mesagne – Brindisi - I.A.M.;
29. Ceglie Messapica – Ostuni – Carovigno - San Vito - Brindisi I.A.M.;
30. Oria -Torre S. Susanna – Erchie - San Pancrazio Salentino – Sandonaci - Cellino San Marco- San Pietro Vernotico – Brindisi - Cerano;
31. Ceglie - Villa Castelli – Francavilla– Latiano – Mesagne - Brindisi - Cerano.

TAV. A

PIANO TRASPORTI DI BACINO DELLA PROVINCIA DI BRINDISI

Approvazione Regione Puglia - Del. G.R. n°1297/98

Servizi minimi in esercizio



2.3 La Legge costituzionale 18/10/2001, n. 3, la L.R. 31/10/2002, n°1. "Le procedure concorsuali" ed il "contratto di servizio"

Nel periodo che intercorreva tra la validità del contratto "ponte" e l'avvio dell'iter per l'affidamento dei servizi con le procedure concorsuali, la Regione Puglia, con la delibera della G.R. n. 1074 del 19/7/2002, approvava lo schema del Piano Regionale dei Trasporti inclusivo della proposta di Piano Triennale dei Servizi.

La Legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3 " Modifiche al titolo V della parte seconda della Costituzione", tra l'altro, determinava la potestà legislativa esercitata dallo Stato e dalle Regioni, attribuendo allo Stato l'esclusiva competenza di quanto riportato all'art 3, lettere da a) ad s), mentre alle Regioni veniva affidato il compito di legiferare su ogni materia non espressamente prevista nel richiamato articolo, tra cui gli adempimenti in materia di trasporti.

In ottemperanza a quanto stabilito dalla predetta legge costituzionale la Regione Puglia emanava la Legge Regionale 31/10/2002 n. 18 " Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale" con la quale, oltre a disciplinare l'intero sistema del trasporto pubblico locale in Puglia, abrogava, tra le altre, la L.R. 13/99 e sue successive modificazioni ed integrazioni, attribuendo alla Giunta Regionale :

- la competenza relativa all'approvazione della proposta di Piano Regionale dei Trasporti, ai sensi dell'art. 7, comma 4;
- la competenza relativa all'approvazione della proposta del Piano Triennale dei Servizi, ai sensi dell'art. 8, comma 2.

Con gli atti deliberativi della Giunta Regionale nn. 1719 e 1720 del 6/11/2002 venivano approvati in via definitiva, rispettivamente, il PRT ed il PTS.

Oltre a quanto innanzi riportato la Legge Regionale 31/10/2002, n. 18, all'art. 34, comma 1, disponeva l'obbligo per la Regione e gli Enti locali di attivare, entro centocinquanta giorni dall'entrata in vigore della normativa, le procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi minimi di TPRL.

A tal proposito, lo stesso Ente regionale, con delibera della G.R. n. 248 dell'11/3/2003, approvava gli schemi tipo di "qualificazione delle imprese" – " contratto di servizio pubblico " – " lettera d'invito a gara " da adottarsi da parte degli enti locali interessati all'espletamento di tali adempimenti.

La Provincia di Brindisi con deliberazione della G.P. n. 76 del 30 aprile 2003, prendeva atto ed approvava i predetti schemi procedendo, in seguito, alla pubblicazione di apposito bando di gara, ai sensi delle disposizioni vigenti in materia, per l'aggiudicazione dei servizi di TPL relativi alla rete P 3 (codice regionale di individuazione della rete provinciale) della Provincia di Brindisi.

Va fatto presente come i servizi minimi che il PTS aveva attribuito alla rete P3, assegnata dal Piano Regionale dei Trasporti alla competenza della Provincia di Brindisi ed oggetto di gara, coincidevano perfettamente con i servizi minimi previsti nel contratto di servizio "ponte" sottoscritto tra la Provincia di Brindisi e la Società Trasporti Pubblici S.p.A. di Brindisi in data 22/12/2000.

La Provincia di Brindisi, con atto deliberativo della G.P. n. 135 del 10/6/2003, trovandosi nelle condizioni di cui al richiamato art. 21 della L.R. 18/02, procedeva alla costituzione di apposita Commissione Giudicatrice per l'espletamento delle procedure concorsuali previste e, sulla base del verbale trasmesso dalla stessa , con determinazione dirigenziale n. 817 dell'8/8/2003, si costituiva, di fatto, il sistema di qualificazione della Provincia di Brindisi.

In data 3/12/2003, espletate le operazioni di competenza, il Presidente della Commissione Giudicatrice trasmetteva la documentazione inerente la gara in oggetto comprendente i relativi verbali.

Nelle more dell'aggiudicazione dei servizi, a seguito delle procedure di gara espletate, veniva acquisita da parte dell'Ente la sentenza n. 4331 del 13-27/11/2003 del TAR Puglia che, in accoglimento parziale di alcuni ricorsi, disponeva l'annullamento della delibera della G.R. n. 1074 del 19/7/02 relativa all'approvazione del PRT e di altri provvedimenti connessi e consequenziali, avverso la quale la Regione Puglia proponeva apposito ricorso innanzi al Consiglio di Stato. La Provincia di Brindisi, a seguito della predetta sentenza, sospendeva la predisposizione degli atti inerenti l'aggiudicazione dei servizi.

Infine, la Regione Puglia, emanava la Legge Regionale 2 marzo 2004, n. 2 " Disposizione in materia di trasporti – Modifiche ed integrazioni alla legge regionale 31 ottobre 2002, n. 18 (Testo unico sulla disciplina del TPL) " con la quale, tra l'altro, disponeva :

- all'art. 1 – che l'approvazione del PRT è rimessa alla competenza del Consiglio Regionale;
- all'art. 2 - che il periodo transitorio per l'avvio delle procedure di gara ed i relativi atti consequenziali, così come determinato all'art. 34 della L.R. 18/02, è fissato per il 30 settembre 2004, restando quindi in vigore i contratti " ponte " attualmente in essere,
- all'art. 8 – che le prime gare espletate per l'affidamento dei servizi sono svolte in assenza del PRT e PTS ed assumendo quali servizi minimi oggetto di gara quelli relativi ai programmi di esercizio oggetto dei contratti ponte;
- all'art. 10 - che gli atti assunti in forza di precedenti previsioni normative anche se modificate, integrate ed abrogate dalla L.R. 2/04 mantengono la loro validità.

La Provincia di Brindisi, trovandosi nelle condizioni, di cui alla predetta Legge Regionale n. 2/04, con la determinazione dirigenziale n. 889 del 21.07.2004, prendeva atto ed approvava i verbali trasmessi da parte della Commissione giudicatrice, aggiudicando l'espletamento dei servizi minimi della Provincia di Brindisi al Co.Tr.A.P. di Bari, sottoscrivendo con lo stesso, in data 30.12.04, il "contratto di servizio" (Rep. 1384, serie n. 3). I servizi venivano affidati per l'importo annuo pari ad €. 5.443.546,28, in relazione alla percorrenza annua degli stessi, programmata in 3.357.360 vetture Km./anno, con obbligo contrattuale, in capo al soggetto aggiudicatario, di sviluppare 3.411.774 Km.

Nel periodo intercorso tra l'approvazione del PTB della Provincia di Brindisi, anno 1998, e successivamente alla data di sottoscrizione del "contratto di servizio", 31 dicembre 2004, la realtà socio-economica e culturale dell'intero territorio subiva notevoli modificazioni e, pertanto, anche la richiesta dell'utenza, interessata alla mobilità del trasporto extraurbano, richiedeva sostanziali adeguamenti in merito.

Lo stesso Co.Tr.A.P. – Consorzio Trasporto Aziende Pugliesi – di Bari, a seguito di segnalazione pervenute dalla consorziata S.T.P. di Brindisi, gestrice dei servizi in essere, rendeva noto che alcuni percorsi e/o lunghezze di autolinee, riportate nel "contratto" di servizio, sottoscritto in data 30.12.2004 (rep. 1384), pedissequamente riprese dal Contratto di Servizio "Ponte" del 22.12.2000 (Rep. 3549), soggette a modifica per sopravvenute esigenze di servizio (arretramenti e/o prolungamenti capilinea con l'Ospedale "Perrino" di Brindisi e la nuova sede Universitaria di Via Napoli, ecc.) ovvero per variazioni di percorso imposte da varie Amministrazioni Comunali, necessitavano dell'opportuno adeguamento, previo riconoscimento della Provincia di Brindisi, quale Ente affidante e titolare dei servizi stessi.

Pertanto, con determinazione dirigenziale n. 566 del 03/05/07, a cura del Dirigente del Servizio Amministrazione Generale – Ufficio Trasporti - veniva disposto il riconoscimento dei percorsi e delle autolinee e/o tratti di linee, come effettivamente esercitate dalla S.T.P. di Brindisi, gestrice dei servizi di TPL della Provincia di Brindisi, autorizzando il Co.TR.A.P. – BARI - ad adeguare le schede orarie e chilometriche del programma di eser-

cizio in affidamento, nei limiti della percorrenza complessiva di km 3.411.774, offerta in sede di gara, come di seguito riportate :

Tabella 1 - Percorsi delle autolinee e relativi chilometri

Linea	Tratta	km
1	Carovigno – Carovigno Stazione – Santa Sabina	11
	Carovigno – Carovigno Stazione	6
2	Ceglie – Ostuni – Carovigno – S.Vito – Brindisi I.A.M.	53
3	Ceglie – Ostuni – Villanova – Rosa Marina – Pilone – Torre Canne	41
	Ceglie – Ostuni – Villanova	25
	Ostuni – Villanova – Costa Merlata	19
4	Ostuni – Villanova	11
	Ceglie – S.Michele – S.Vito – Brindisi Z.I.	59
5	Brindisi Z.I. Polymer – Avioman	2
	Ceglie – S.Michele – S.Vito – Brindisi	51
6	Brindisi – S.Vito – S. Michele – Ceglie – Villa Castelli (solo ritorno)	59
	S.Michele – S.Vito - Brindisi	36
	S.Vito – Brindisi	27
	Brancasi – Brindisi	8
	S.Vito – S.Michele – Ceglie	26
	S.Michele – Ceglie (solo andata)	20
	Serranova – S.Vito – Brindisi	37
	Specchiolla Km.3 - S.Vito (V.le Onu) – Brindisi	31
7	Cellino S.M. – S. Pietro V.co – Campo Mare – Torre S. Gennaro	18
	S. Pietro V.co – Campo Mare – Torre S. Gennaro	11
	S. Pietro V.co – Torchiarolo – Lendinuso - T.S. Gennaro - Campo Mare	16
8	Cisternino – Caranna – Pezze Greco – Fasano – Fasano Stazione	24
	Cisternino – Caranna – Pezze Greco – Fasano	20
	Caranna – Cisternino	4
	Marinelli – Cisternino	4
9	Cisternino – Caranna – Torre Canne	21
10	Cisternino – Casalini – Ostuni – Carovigno – S.Vito – Brindisi Z.I.	65
	Cisternino – Casalini – Ostuni – Carovigno – S.Vito – Brindisi	56
	Carovigno – S.Vito – Brindisi	34
	S.Vito – Carovigno – Ostuni – Cisternino	31
	Carovigno – Ostuni – Cisternino	25
	Carovigno – Ostuni	12
	Cisternino – Casalini – Ostuni	16
	Casalini – Cisternino	5
	Cisternino – Caranna – Speciale – Montalbano – Ostuni – Carovigno – S. Vito – Brindisi	68
	Brindisi - S.Vito - Carovigno – Ostuni – Montalbano - Speciale (ritorno)	56
	Speciale – Pezze Greco – Fasano (solo ritorno)	11
11	Cisternino – Casalini – Ostuni – Carovigno – S. Vito – Latiano – Mesagne – Brindisi (solo ritorno)	72
	Ostuni – Carovigno – S. Vito – Brindisi	42
12	Torre S.S. - Erchie - S. Pancrazio - Sandonaci - Cellino - S. Pietro – Brindisi Z.I.	65
	Torre S.S. - Erchie - S. Pancrazio - Sandonaci - Cellino -Tuturano – Brindisi Z.I.	63
	S. Pancrazio – Sandonaci – Cellino – S. Pietro – Brindisi Z.I.	45
	Cellino - S. Pietro – Brindisi Z.I.	32
13	Erchie – Torre S.S. – Mesagne – Brindisi - Brindisi Z.I.	43
14	Fasano – Pezze Greco – Speciale – Montalbano – Ostuni – Carovigno – S.Vito – Brindisi Z.I.	73
	Fasano – Pezze Greco – Speciale – Montalbano – Ostuni	25
	Ostuni – Carovigno – S. Vito – Brindisi Z.I. (solo andata)	53
15	Mesagne – Apani	21
16	Oria – Latiano – Mesagne – Brindisi Z.I.	45
17	Oria – Torre S. Susanna – Mesagne – Brindisi Z.I.	48
18	Ostuni – Carovigno – S. Vito – Mesagne – Latiano	38
	Ostuni – Carovigno – S. Vito	18
19	Ostuni – Montalbano – Speciale – Pezze Greco - Fasano	25
20	Ostuni – S. Michele	16
	Ostuni – Villanova – Rosa Marina – Pilone - Torre Canne	25
21	Ostuni – Villanova – Rosa Marina – Pilone	15
	S.Michele – S.Vito – Specchiolla	23
22	S. Pancrazio – Mesagne	20

23	S.Vito – S.Michele – Francavilla	25
	S.Michele – Francavilla	17
24	Torchiarolo – S. Pietro – Brindisi	34
	Torchiarolo – Brindisi(retta)	31
	S. Pietro – Brindisi(retta)	29
25	Torchiarolo – S. Pietro Stazione	5
	Torchiarolo – S. Pietro centro – S. Pietro Stazione	13
26	Torre Canne – Brindisi	61
27	Villa Castelli – Francavilla – Oria – Latiano – Mesagne – Brindisi Z.I.	64
	Villa Castelli – Francavilla – Latiano – Mesagne – Brindisi Z.I.(andata)	62
	FrancaVilla – Latiano – Mesagne – Brindisi Z.I. (solo ritorno)	50
28	Villa Castelli – Francavilla – Oria – Latiano – Mesagne – Brindisi	58
	Villa Castelli – Francavilla – Brindisi (diretta)	53
	FrancaVilla – Oria – Latiano – Mesagne – Brindisi (solo ritorno)	47
	FrancaVilla – Brindisi (diretta)	42
	Oria – Latiano – Mesagne – Brindisi	38
	Villa Castelli – Francavilla	14
	Mesagne – Brindisi (suburbana)	23
29	Brindisi – Cittadella delle Ricerca	11
	Villa Castelli – Francavilla – Oria – Latiano – Mesagne – Brindisi I.A.M.	62

3. LO SCENARIO DI RIFERIMENTO

Alla base dello studio del Piano di Bacino è posta la costruzione dello scenario di riferimento, al cui interno vengono ricomposti gli aspetti che riguardano il sistema dei trasporti, il territorio e, in particolare, la domanda di mobilità.

La configurazione dello scenario territoriale di riferimento comporta l'analisi di un insieme di variabili fra loro correlate:

- il territorio - inteso come configurazione geografica, orografica e morfologica - e le dinamiche insediative - intese come popolazione, insediamenti residenziali, industriali, commerciali e scolastici;
- la domanda di trasporto, intesa come flussi di mobilità e distribuzione della domanda di trasporto;
- l'offerta di trasporto, intesa come grafo della rete strutturale dei diversi servizi sul territorio provinciale.

3.1 Organizzazione del territorio

Ai fini del Piano dei Trasporti di Bacino della Provincia di Brindisi, per l'inquadramento territoriale si è ritenuto opportuno procedere ad una sintetica descrizione del territorio, ed in particolare di quegli aspetti che influenzano le scelte del Piano e consentono di definire la struttura del nuovo sistema di trasporto pubblico: la distribuzione della popolazione (struttura per fasce d'età) e la struttura socio-economica.

Nell'attuazione del Piano di bacino non si può, infatti, prescindere da considerazioni di carattere demografico poiché qualsiasi forma di programmazione del territorio deve, necessariamente, tenere nella dovuta considerazione le risorse umane che, nella duplice veste di fruitori sia attivi che passivi del territorio stesso, possono trarne benefici.

La particolare struttura territoriale e la conseguente distribuzione ed organizzazione delle funzioni d'uso, dei servizi e della popolazione, produce evidenti conseguenze anche sull'articolazione delle relazioni che si svolgono sul territorio e quindi sulla mobilità.

La Provincia di Brindisi comprende 20 Comuni con una superficie territoriale complessiva di 1.838,44 kmq. ed una popolazione di 403.706 abitanti.

Tabella 2 - Caratteristiche territoriali dei comuni: codice individuativi Istat, superficie territoriale, superficie agraria totale e superficie agraria utilizzata (superfici in ettari). Fonte: "Puglia in cifre 2007" IPRES Bari.

	Comuni	Cod. Istat del Comune	Superficie Territoriale (anno2002)	Superficie agricola (Censimento2000)	
				totale	utilizzata
1	Brindisi	74001	32.846	20.501	19.846
2	Carovigno	74002	10.543	6.401	6.116
3	CeglieM.ca	74003	13.032	9.670	8.852
4	CellinoS.Marco	74004	3.746	2.033	2.016
5	Cisternino	74005	5.401	5.455	4.920
6	Erchie	74006	4.406	4.194	3.927
7	Fasano	74007	12.903	7.566	7.239
8	Francavilla F.na	74008	17.537	12.723	12.271
9	Latiano	74009	5.470	4.995	4.714
10	Mesagne	74010	12.258	6.276	6.075
11	Oria	74011	8.347	5.876	5.604
12	Ostuni	74012	22.369	12.913	11.914
13	San Donaci	74013	3.420	2.417	2.322
14	San Michele S.no	74014	2.619	2.274	2.201
15	San Pancrazio S.no	74015	5.604	3.459	3.324
16	San Pietro V.co	74016	4.608	3.385	3.192
17	San Vito dei N.ni	74017	6.636	5.182	4.916
18	Torchiarolo	74018	3.220	2.374	2.360
19	Torre S.Susanna	74019	5.507	4.546	4.362
20	Villa Castelli	74020	3.481	1.873	1.763
TOTALE PROVINCIA			183.953	124.113	117.933

I 5 comuni più ampi sotto il profilo demografico sono Brindisi, Fasano, Francavilla Fontana, Mesagne ed Ostuni che raggiungono, complessivamente, quasi il 60% della popolazione dell'intera provincia (il solo comune capoluogo ne conta quasi il 25%).

Tabella 3 - Popolazione residente al 1° Gennaio 2006 per classi d'età (Provincia di Brindisi)

	Comuni	0-14 (minori)	15-24 (giovani)	25-64 (adulti)	65epiù (anziani)	totale
1	Brindisi	13.775	11.413	50.426	14.825	90.439
2	Carovigno	2.444	2.043	8.458	2.682	15.627
3	CeglieM.ca	2.847	2.564	10.990	4.350	20.751
4	CellinoS.Marco	935	823	3.627	1.414	6.799
5	Cisternino	1.645	1.323	6.209	2.809	11.986
6	Erchie	1.603	1.343	4.642	1.401	8.989
7	Fasano	6.086	4.875	21.282	6.293	38.536
8	Francavilla F.na	6.321	5.193	19.422	5.436	36.372
9	Latiano	2.379	1.797	8.025	3.007	15.208
10	Mesagne	3.829	3.440	15.495	5.353	28.117
11	Oria	2.330	2.099	8.160	2.830	15.419
12	Ostuni	4.235	3.722	17.764	6.961	32.682
13	San Donaci	996	880	3.669	1.476	7.021
14	San Michele S.no	984	734	3.254	1.288	6.260
15	San Pancrazio S.no	1.562	1.368	5.637	1.904	10.471
16	San Pietro V.co	2.051	1.711	7.829	3.144	14.735
17	San Vito dei N.ni	2.766	2.402	10.684	3.965	19.817
18	Torchiarolo	861	691	2.601	916	5.069
19	Torre S.Susanna	1.701	1.609	5.604	1.692	10.606
20	Villa Castelli	1.540	1.354	4.619	1.369	8.882
	TOTALE PROVINCIA	60.890	51.384	218.397	73.115	403.786

Fonte: "Puglia in cifre 2007" IPRES Bari

Il territorio provinciale è composto, sostanzialmente, da tre aree ben distinte: una prettamente pianeggiante, l'altra definita collinare ed infine quella costiera. Nella prima area ricadono i territori di n. 12 comuni della provincia, nella seconda quelli di n. 5 comuni, nella terza di n. 6 comuni.

La popolazione, distribuita prevalentemente nell'area pianeggiante, vede nel comune di Brindisi quello con la superficie territoriale più vasta (328,55 kmq), seguito da Ostuni (223,77 kmq), Francavilla Fontana (175,25 kmq), Ceglie Messapica (130,33 kmq), Fasano (128,88 kmq).

I Comuni più piccoli sono San Michele Salentino (26,15 kmq); Torchiarolo, con 32,10 kmq, che è il Comune col minor numero di abitanti della provincia (poco più di 5.000); Sandonaci, con 34,20 kmq, e Villa Castelli, con 34,57 kmq. I Comuni collinari che superano nel punto più alto i 300 metri sono cinque: Fasano, Cisternino, Ostuni, Ceglie Messapica e Villa Castelli mentre, gli altri quindici Comuni sono pianeggianti.

L'altitudine massima della provincia, 414 metri, è sulla Selva di Fasano; mentre le località abitate più alte sono quelle di Marinelli, contrada di Cisternino, con 396 m, il centro cittadino di Cisternino, con 393 m, seguito dal centro cittadino di Ceglie Messapica, con 298 m e da Ostuni con 218.

Le località abitate più vicine al livello del mare sono invece Villanova e Diana Marina, nel territorio di Ostuni, Savelletri e Torre Canne, in quello di Fasano, Torre Santa Sabina, Carovigno e Lendinuso, Torchiarolo.

Da un punto di vista orografico e strutturale il territorio della Provincia di Brindisi risulta leggermente diversificato data la presenza contestuale di tre aree distinte, di seguito specificate, che, oltre a naturali differenze paesistiche, presentano diversità sostanziali anche in termini di sviluppo socio-economico.

a) area della pianura

L'area della pianura rappresenta la parte meridionale del territorio e si estende: a sud-est verso le province di Taranto e Lecce; a nord-ovest sino alla fascia collinare della provincia; all'interno dell'area sono situati i territori dei comuni di Brindisi, Cellino San Marco, Erchie, Francavilla Fontana, Latiano, Mesagne, Oria, San Donaci, San Pancrazio Salentino, San Pietro Vernotico, Torchiarolo e Torre Santa Susanna.

Quest'area presenta una vocazione prettamente agricola che, nel tempo, ha favorito la nascita e sviluppo di numerose imprese di trasformazione di prodotti agricoli.

b) area costiera;

Lunga 80 km con una superficie territoriale pari a 902 km², si snoda nelle due aree precedentemente descritte da sud a nord raggiungendo i confini estremi del territorio provinciale attraversando i Comuni di: Fasano; Ostuni; Carovigno; Brindisi; San Pietro Vernotico, e Torchiarolo.

L'area vive una posizione favorevole grazie alla condizione di agevole accessibilità determinata da una buona dotazione infrastrutturale di tipo stradale (S.S. 16 - S.S. 379), ferroviaria (con stazioni ferroviarie nei Comuni costieri) e portuale (porticcioli turistici a Brindisi, Savelletri, Torre Canne e Villanova).

L'area presenta un tessuto economico particolarmente sviluppato in termini di servizi turistici, eccetto la costa di Brindisi caratterizzata dalla presenza di grossi insediamenti produttivi. L'ampia concentrazione in tale area di attività produttive a sostegno del settore turistico si traduce conseguentemente in una notevole vitalità anche dal punto di vista demografico; difatti tutti i centri che presentano la maggiore densità demografica, ad eccezione di San Vito dei Normanni, si affacciano sul mare. I Comuni ricadenti in tale area sono: Fasano; Ostuni; Carovigno; Brindisi; San Pietro Vernotico, e Torchiarolo.

c) area collinare

Rappresenta la parte settentrionale del territorio provinciale omonimo, nel quale ricadono le ultime propaggini meridionali dell'altipiano calcareo delle Murge, che a Sud discendono gradatamente nell'area di pianura convenzionalmente nota come "Tavoliere Salentino". L'area così definita, ricomprende i comuni di Fasano, Cisternino, Ostuni, Ceglie Messapica, Villa Castelli, S. Michele Salentino per la zona prettamente collinare e per l'uniformità di colture agrarie e socio-economiche, più che morfologico-orografiche includiamo anche i comuni di Carovigno e di San Vito dei Normanni. Geograficamente la zona è delimitata ad Est dalla costa Adriatica, ad Ovest dalla Provincia di Taranto, a Nord dalla Provincia di Bari e a Sud dalla restante parte della Provincia di Brindisi.

La superficie territoriale interessa 734,9 kmq. La maggior parte del comprensorio collinare è situato al di sopra dei 200 metri di altitudine e raggiunge l'altezza massima di 396 metri sulla Selva di Fasano.

I centri abitati si distribuiscono: sulle emergenze altimetriche della valle d'Itria, con il tipico insediamento abitativo, sparso nelle campagne, in cui ricadono gli agri di Cisternino e Ostuni; allineati internamente alla fascia costiera, lungo i margini del bastione roccioso della Murgia, Fasano, Ostuni, Carovigno, San Vito dei Normanni; su una ubicazione più interna Ceglie Messapica, S. Michele Salentino, Villa Castelli.

3.2 Dinamiche demografiche

Nel corso dell'ultimo secolo la popolazione italiana e quella meridionale in particolare, hanno subito un processo di transizione demografica accompagnato dal fenomeno dello spopolamento rurale, dall'urbanizzazione e dalla contro-urbanizzazione.

A questi eventi, che sono caratterizzati essenzialmente da redistribuzioni territoriali della popolazione, fanno da contraltare modificazioni strutturali di enorme portata.

Emerge innanzitutto l'invecchiamento della popolazione ed il crollo della fecondità, ma anche una forte contrazione dei fenomeni migratori verso l'estero e verso altre parti della penisola; fenomeno che negli ultimi anni sembra comunque in ripresa.

Mediamente la provincia di Brindisi presenta una struttura ancora sufficientemente giovane con quasi il 16% della popolazione ancora in età giovanile e circa il 18% in età anziana.

A livello comunale la situazione appare eterogenea, con punte in eccesso del valore dell'indice di vecchiaia intorno al 24% per Cisternino, contro valori al di sotto della soglia del 14% (Francavilla Fontana, Erchie, Villa Castelli).

Tabella 4 - Alcuni rapporti statistici relativi alla popolazione residente nei comuni nell'anno 2006

N.	Comuni	Densità demografica (ab/kmq)	variazioni % 2006/2005	quoziente dei movimenti demografici			
				natalità	mortalità	immigrazione	emigrazione
1	Brindisi	275	-0,24	9,7	7,5	10,8	15,4
2	Carovigno	149	0,68	9,6	7,3	17,4	13,0
3	CeglieM.ca	159	-0,35	8,4	11,6	11,6	12,0
4	CellinoS.Marco	181	-0,25	8,5	10,2	17,2	18,1
5	Cisternino	221	-0,35	7,0	11,4	11,3	10,4
6	Erchie	204	-0,03	8,0	9,3	14,9	13,9
7	Fasano	297	-0,69	9,2	7,0	10,5	19,6
8	Francavilla F.na	208	0,27	10,9	7,5	10,2	11,0
9	Latiano	277	-0,42	8,2	9,4	10,4	13,5
10	Mesagne	228	-0,76	9,9	12,2	15,8	21,2
11	Oria	184	-0,34	7,3	8,1	10,4	13,1
12	Ostuni	146	-0,28	8,1	9,7	13,6	14,7
13	San Donaci	205	-0,27	6,7	8,8	11,0	11,6
14	San Michele S.no	240	0,27	10,5	7,3	13,6	14,0
15	San Pancrazio S.no	187	0,11	8,3	7,5	11,0	10,7
16	San Pietro V.co	318	-0,46	7,7	9,6	13,1	15,8
17	San Vito dei N.ni	299	0,00	8,0	9,7	15,2	13,6
18	Torchiarolo	156	-0,67	7,1	8,5	19,6	24,9
19	Torre S.Susanna	192	-0,51	7,6	8,4	14,1	18,3
20	Villa Castelli	256	0,34	9,4	6,9	12,9	12,1
	TOTALE PROVINCIA	219	-0,24	9,0	8,7	12,4	15,0

Fonte: "Puglia in cifre 2007" IPRES Bari

In sintesi l'evoluzione della popolazione della provincia di Brindisi segue delle direttrici piuttosto affermate e riconoscibili che sono:

1. il comune capoluogo ha ormai superato la fase di urbanizzazione ed è entrato a pieno titolo nella fase di contro-urbanizzazione, delineata da fattori di espulsione della popolazione che ormai preferisce indirizzare i propri interessi (soprattutto abitativi) verso altri comuni, ed in questo contesto trascina con se anche il comune di Mesagne.
2. nell'ambito provinciale appare fortemente caratterizzato lo sviluppo demografico di Francavilla Fontana, dove probabilmente lo sviluppo socio-economico dei poli produttivi, localizzati in questo comune, rappresentano occasione di sviluppo anche demografico.

3. esiste, infine, una direttrice Fasano - Ostuni che rappresenta un "terzo polo" fortemente caratterizzato da una espansione che non ha solo nel turismo la sua chiave di lettura, ma interessa tutti gli altri macro-settori produttivi, dall'industria-
le propriamente detto alla distribuzione commerciale, al terzo settore.

3.3 La rete stradale provinciale

Le analisi effettuate nella redazione dei vari atti di pianificazione e nelle programmazioni dei vari soggetti presenti sul territorio, Associazioni di Comuni, Autorità Portuale, SEAP, ecc., nonché nelle analisi effettuate in fase di predisposizione del documento di pianificazione propedeutico al Piano Territoriale di Coordinamento, portano ad affermare che il sistema dei trasporti in provincia di Brindisi presenta una buona dotazione infrastrutturale, in termini di ferrovia, porti ed aeroporti, ma non un'altrettanta idonea dotazione di strade.

L'utilizzo, nelle suddette analisi, dei parametri qualitativi, in aggiunta a quelli strettamente quantitativi, consente di disporre di una valutazione quali - quantitativa della consistenza delle infrastrutture presenti sul territorio.

Con riferimento alla rete stradale, la possibilità di considerare, oltre alla sua estensione in km. 934,174, anche il numero delle corsie, di alcune strutture disseminate lungo la rete, della spesa provinciale per la manutenzione stradale, permette di affiancare ad elementi puramente quantitativi una valutazione, seppure indiretta, della qualità del servizio offerto.

La principale criticità è individuabile nella viabilità, e quindi di conseguenza nell'accessibilità alle maggiori infrastrutture, infatti attualmente l'area è collegata con la rete stradale nazionale da strade che, per caratteristiche geometriche, non sono classificabili ai sensi del Nuovo Codice della Strada come extraurbane principali, inoltre la rete viaria di competenza provinciale pur avendo un notevole sviluppo presenta caratteristiche fisiche non adeguate e risulta decisamente mediocre sotto l'aspetto qualitativo.

Oltre alle criticità specifiche delle varie infrastrutture particolarmente rilevanti sono le "criticità di sistema" con riferimento alla mobilità delle persone e delle merci.

Tale situazione si ripercuote anche nella la mobilità delle merci a tal proposito, va rammentato che nella programmazione regionale tale aspetto è stato individuato come fondamentale per lo sviluppo dell'area, tanto da portare all'individuazione di un apposito PIT, il n. 7, relativo allo "Sviluppo di un sistema integrato di servizi di logistica e distribuzione in grado di favorire la connessione tra l'asse Nord-Sud interno alla regione e la comunicazione con le altre direttrici del Corridoio internazionali n.8 e n.10 Brindisi." e riferito ai sistemi produttivi locali di Brindisi e Fasano.

E' evidente l'intenzione da parte della regione, con l'individuazione del suddetto PIT, di promuovere si un'integrazione tra le varie infrastrutture presenti ma soprattutto una sollecitazione ai soggetti competenti, Autorità portuale, SEAP, RFI, Enti Locali a "fare sistema".

I primi elementi per una strategia d'intervento devono tener conto delle indicazioni della pianificazione sovraordinata (Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, Piano Regionale dei Trasporti) e nel contempo cercare di dare risposta ai fabbisogni su esplicitati tendendo a favorire l'eliminazione dei fattori di criticità, in particolare quelli di sistema.

Il Piano Regionale dei Trasporti interviene sui fabbisogni relativi alle principali infrastrutture prevedendo significativi interventi migliorativi delle prestazioni per molte delle principali infrastrutture presenti sul territorio, ma soprattutto assumendo come obiettivo prioritario lo sviluppo dell'intermodalità sia passeggeri che merci in una logica di sistema, che

ha come presupposto fondamentale che tutti gli attori che intervengono sui processi decisionali concorrano apportando il loro contributo per la realizzazione dell'obiettivo.

Un ruolo importante gioca, ai fini dell'elaborazione di una strategia d'intervento, il Comune di Brindisi alla luce, da un lato della circostanza che le principali infrastrutture di livello superiore esistenti e programmate, Porto - Aeroporto Centro Intermodale - Distripark, insistono sul suo territorio, dall'altro che tali infrastrutture sono fortemente compenstrate con il tessuto edificato della città così da condizionarne lo sviluppo ma a loro volta esserne condizionate.

Alla Provincia peraltro è assegnato un ruolo propositivo o perché soggetto con competenze specifiche in materia, ad esempio la viabilità provinciale, o quale soggetto di intermediazione delle istanze locali rispetto alle competenze della Regione e dello Stato, non ricadendo sotto la sua competenza diretta le principali infrastrutture, ferrovie - strade statali - aeroporto - porti.

La rete stradale di competenza Provinciale, come evidenziato dalle analisi effettuate, ha un notevole sviluppo ma presenta caratteristiche fisiche non adeguate e risulta, su gran parte del territorio, di non, totale, idoneo livello qualitativo.

Sempre dalle analisi effettuate risulta che tutta la viabilità provinciale è ad una sola corsia per senso di marcia, che si presenta estremamente eterogenea per caratteristiche dimensionali delle larghezze delle carreggiate (da un minimo di m. 3,00 ad un massimo di m. 3,75), che solo poche strade hanno caratteristiche geometriche che ne consentono una classificazione, ai sensi del Nuovo Codice della Strada e del D.M. 5 novembre 2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade".

Il Titolo 1, art. 2, comma 6 del Nuovo Codice della Strada, definisce le Strade extraurbane "Provinciali", quelle che allacciano al capoluogo di provincia dei singoli comuni della rispettiva provincia o più capoluoghi di comuni tra loro ovvero quando allacciano alla rete statale o regionale i capoluoghi di comune, se ciò sia particolarmente rilevante per ragioni di carattere industriale, commerciale, agricolo, turistico e climatico.

Pertanto, è necessario procedere alla individuazione delle strade da declassificare e trasferirle alla competenza comunale; individuare lo standard infrastrutturale da attribuire alle singole strade e, nel contempo, individuare le eventuali nuove strade da realizzare.

Una rivisitazione in tal senso, peraltro, è stata già effettuata con il Piano Provinciale delle Strade, approvato con Delibera di C.P. n.12/4 del 31 luglio 1995, che individuava una consistente quota di rete stradale da declassificare che, allo stato, risulta attuata in minima parte attuato.

Tale operazione è necessaria al fine di un migliore utilizzo delle risorse finanziarie e per l'individuazione delle priorità di intervento richiesto dall'adeguamento dello standard infrastrutturale di strade "extraurbane secondarie C1/C2", e della rete secondaria, cui potrebbe essere attribuito uno standard infrastrutturale "Locale - ambito extraurbano F 1 /F2".

Della rete principale certamente dovranno far parte tutte le strade che nel Piano Regionale dei Trasporti vengono individuate come strade di interesse regionale, per le quali peraltro dovrebbe esserci una compartecipazione finanziaria regionale per gli adeguamenti, nonché le strade sulle quali insiste il Trasporto Pubblico Locale così come stabilito con il presente Piano Provinciale di Bacino.

Tabella 5 - Elenco delle strade provinciali e loro caratteristiche

NUMERO STRADA	DENOMINAZIONE DELLA STRADA	LUNGHEZZA STRADA Km	LARGHEZZA STRADA mt	TIPO DI PAVIMENTAZIONE	STATO CONSIST. INDICE 1-5
1	CANALE DI PIRRO confine ALBEROBELLO	4,000	6,00	bitum.	3
2	S.S. 172 - SELVA DI FASANO - confine CASTELLANA	9,500	6,00	bitum.	4
3	STRADA COCCARO confine BARI	3,500	6,00	bitum.	4
4	FASANO - SAVELLETRI	7,000	6,00	bitum.	4
5	FASANO - PURGATORIO	10,550	6,00	bitum.	4
6	PEZZE DI GRECO - TORRE SPACCATA - TORRE CANNE	6,000	6,00	bitum.	4
7	S.S. 16 - STAZIONE DI CISTERNINO - TORRE CANNE	6,200	6,00	bitum.	4
8	CISTERNINO - LAURETO	3,766	6,00	bitum.	4
9	CISTERNINO - S.S. 16 CON DIRAMAZIONE PER SPECIALE	9,033	7,00	bitum.	5
10	MONTALBANO - MARE	4,500	6,00	bitum.	4
11	CISTERNINO - confine LOCOROTONDO	3,040	6,00	bitum.	3
12	DALLA "CISTERNINO-confine LOCOROTONDO" A SISTO	3,000	6,00	bitum.	4
13	CISTERNINO - confine MARTINA FRANCA	4,363	6,00	bitum.	4
14	OSTUNI - confine MARTINA FRANCA DIRAM. PASCAROSA	19,049	6,00	bitum.	4
15	DA CISTERNINO ALLA PROV.LE "CISTERNINO-CEGLIE"	2,285	4,00	bitum.	3
16	CISTERNINO - CEGLIE MESSAPICO	13,175	6,00	bitum.	4
17	CISTERNINO - OSTUNI	11,420	6,00	bitum.	4
18	OSTUNI - STRADA DEI COLLI CON DIRAMAZIONE PER MADONNA D'IBERNIA E CISTERNINO - S.S. 16	17,655	6,00	7,900	4
19	DALLA PROVINCIALE "OSTUNI-VILLANOVA" A ROSA MARINA PER Mass. BRANCATO - TAVERNE - S.S. 379	8,550	4,50	bitum.	4
20	OSTUNI - STAZIONE FF.SS. - VILLANOVA	6,000	7,00	bitum.	4
21	OSTUNI - S.S. 379 PER Mass. LAMACAVALLO - S. ANDREA - BOEZIO - TORRE POZZELLE	9,500	7,50	bitum.	5
22	OSTUNI - CEGLIE MESSAPICO	9,677	6,00	bitum.	4
23	CEGLIE MESSAPICO - FEDELE GRANDE	8,471	6,00	bitum.	4
24	CEGLIE MESSAPICO - VILLA CASTELLI conf. GROTTAGLIE E DIRAMAZIONE confine MARTINA FRANCA	12,740	6,00	bitum.	4
26	CEGLIE MESSAPICO - FRANCAVILLA FONTANA	10,857	7,50	bitum.	4
27	CEGLIE M. - MADONNA DELLE GROTTI - FRANCAVILLA F.	14,403	5,00/3,50	bitum.	4
28	OSTUNI - FRANCAVILLA F.NA PER Mass. LACEDDUZZA	22,152	6,00	bitum.	4
29	OSTUNI - GIOVANNAROLLA PER CAROVIGNO E INNESTO S.S. 581 (S. MICHELE SALENTINO)	15,710	6,00	bitum.	3
30	SAN VITO DEI NORMANNI BIVIO PUPO ALLA S.S. 581	5,360	6,00	bitum.	4
31	DA S. VITO DEI NORMANNI ALLA PROVINCIALE "CAROVIGNO-GIOVANNAROLLA"	6,145	5,00	bitum.	4
32	CAROVIGNO - SERRANOVA	8,483	5,00	bitum.	3
33	DA CAROVIGNO ALLA STRADA PROV.LE "S. VITO N.-SPECCHIOLLA" PER SANTUARIO MADONNA DI BELVEDERE	5,828	6,00	bitum.	5
34	CAROVIGNO - S. SABINA (S.S. 379)	4,791	6,00/700	bitum.	4
35	SAN VITO DEI NORMANNI - SPECCHIOLLA	8,660	7,50	bitum.	4
36	SAN VITO DEI NORMANNI - SERRANOVA	6,375	6,00	bitum.	3
37	MESAGNE (VECCHIA MONOPOLI) - S.S. 16 - SERRANOVA - INNESTO S.S. 379	18,900	5,00	bitum.	4
37 bis	DALLA S.S. 605 ALLA ,PROV.LE "MESAGNE-SCALO FERROVIARIO S. VITO DEI NORMANNI"	6,100	5,00	bitum.	4
38	DALLA PROV.LE "S. VITO DEI N.nni-SERRANOVA" ALLA S.S. 16 PER APANI ED S.S. 16 PER GIANCOLA	10,500	5,00	bitum.	4
39	DALLA S.S. 16 ALLA S.S. 379 PER APANI	4,596	5,00	bitum.	4
40	STRADA "GIANCOLA" DALLA S.S. 16 ALLA S.S. 379 INNESTO LITORANEA NORD DI BRINDISI	4,800	6,00	bitum.	5
41	LITORANEA NORD DI BRINDISI PER PUNTA PENNE - GIANCOLA - APANI	13,225	6,00	bitum.	4
42	BRINDISI (variante S.S. 16) A RESTINCO (strada "Montenegro")	4,100	5,00	bitum.	3
43	S.S. 16 - RESTINCO - S.S. 7 - PALMARINI - S.S. 16 PER LECCE	13,843	6,00	bitum.	4

PIANO DEI TRASPORTI DI BACINO DELLA PROVINCIA DI BRINDISI

44	MESAGNE- SCALO FERROVIARIO STAZIONE DI S. VITO N. CON DIRAMAZIONE PER S.S. 16	9,970	6,00	bitum.	4
45	MESAGNE-LATIANO	4,572	7,00	bitum.	4
46	LATIANO - SAN VITO DEI NORMANNI	10,106	6,00	bitum.	4
47	LATIANO - SARDELLA - SAN GIACOMO	9,386	6,00	bitum.	4
48	SAN VITO DEI NORMANNI - FRANCAVILLA E TRATTO PER SAN MICHELE SALENTINO	17,768	6,00	bitum.	4
49	DALLA "OSTUNI-FRANCAVILLA" (Masseria Lacedduzza) ALLA "SAN MICHELE S.-LATIANO"	2,800	4,50	bitum.	4
50	FRANCAVILLA FONTANA - VILLA CASTELLI	10,338	6,00	bitum.	3
51	CELLINO SAN MARCO - ORIA - CANTAGALLO - S.S. 603 E CIRCONVALLAZIONE DI ORIA	41,815	6,00	bitum.	3
52	FRANCAVILLA FONTANA - SAN MARZANO	8,637	6,00	bitum.	3
53	FRANCAVILLA FONTANA - SAVA	9,049	6,00	bitum.	4
54	FRANCAVILLA FONTANA - MANDURIA	5,830	6,00	bitum.	4
55	VARIANTE ESTERNA A SUD DI FRANCAVILLA FONTANA	4,530	10,00	bitum.	4
56	FRANCAVILLA FONTANA - ORIA	5,658	6,00	bitum.	4
57	ORIA - MANDURIA	7,350	6,00	bitum.	4
58	ORIA- SANTUARIO SAN COSIMO	3,920	6,00	bitum.	4
59	DALLA S.P. "ORIA-TORRE S. SUSANNA" PER SANTUARIO SAN COSIMO ALLA MACCHIA confine MANDURIA	5,286	6,00	bitum.	4
60	TORRE S. SUSANNA - SANTUARIO SAN COSIMO	4,717	6,00	bitum.	4
61	ERCHIE - SANTUARIO SAN COSIMO	4,780	6,00	bitum.	4
62	ORIA - TORRE S. SUSANNA	7,305	6,00	bitum.	4
63	TORRE S. SUSANNA - ERCHIE	1,225	6,00	bitum.	4
64	ERCHIE S.S. 7ter CON DUE DIRAMAZIONI: S.S. 7ter LO SOLE-MOTUNATO; S.S. 7ter AVETRANA	5,150	6,00	bitum.	3
65	SAN PANCRAZIO SALENTINO - MASS. CAMPONE - S.S. 7ter	8,705	6,00	bitum.	3
66	ERCHIE - MASSERIA LELLO BELLO INNESTO ALLA PROV.LE "TORRE S. SUSANNA-SAN PANCRAZIO SALENTINO"	5,840	4,00	tratturo 3,100	1
67	DALLA S.P. "S. PANCRAZIO-TORRE S.S." AL SANTUARIO DI S. ANTONIO ED INNESTO ALLA "MESAGNE-S. PANCRAZIO"	3,100	6,00	tratturo 2,100	1
68	TORRE S. SUSANNA - SAN PANCRAZIO SALENTINO	7,115	6,00/7,00	bitum.	4
69	MESAGNE - TORRE S. SUSANNA	10,230	6,00	bitum.	4
70	LATIANO - TORRE S. SUSANNA	7,220	6,00	bitum.	4
71	ORIA - LATIANO	5,685	6,00	bitum.	3
72	DALLA "ORIA-LATIANO" ALLA "LATIANO-TORRE S. S."	4,300	4,50	bitum.	4
73	MESAGNE VERSO LATIANO PER MASSERIA VASAPULLI, MASSERIA TENENTE (Vecchia Latiano)	5,528	4,50	bitum.	4
74	MESAGNE - S. PANCRAZIO SALENTINO	14,366	6,00	bitum.	4
75	S. PANCRAZIO SALENTINO - SAN DONACI - CELLINO S. M. - SAN PIETRO VERNOTICO	9,130	6,00/7,00	bitum.	4
76	SAN DONACI conf. CAMPI SALENTINO - GUAGNANO	3,089	6,00	bitum.	4
77	CELLINO S. M. conf. GUAGNANO - CAMPI S. - SQUINZANO	3,584	6,00	bitum.	4
78	DA CELLINO S. MARCO ALLA "TUTURANO-SAN DONACI"	1,965	5,00	bitum.	4
79	SAN DONACI - TUTURANO - BRINDISI	19,125	6,00	bitum.	4
80	BRINDISI - S. ELIA - CERRITO - S.S. 605 (Mesagne-San Donaci) CON DIRAMAZIONE ALLA S.S. 7	21,483	5,00	bitum.	4
81	MESAGNE - TUTURANO - STAZIONE FERROVIARIA E TRATTO S.S. 16 - S.S. 613 (Superstrada Brindisi-Lecce)	15,897	5,00/6,00	bitum.	4
82	MESAGNE - SAN PIETRO VERNOTICO	16,439	6,00	bitum.	4
83	SAN PIETRO VERNOTICO - TUTURANO (per Forche Aristosa)	6,910	5,00	bitum.	4
84	SAN PIETRO VERNOTICO - TORCHIAROLO confine LECCE E CIRCONVALLAZIONE EST DI S. PIETRO VERNOTICO	6,290	6,00/7,00	bitum.	4
85	TORCHIAROLO LENDINUSO	4,548	5,00/7,50	bitum.	4
86	S. PIETRO V.CO - S. GENNARO E DIRAM. PER PIUTRI	7,000	6,00/7,00	bitum.	4
87	LITORNEA SALENTINA CON DIRAMAZIONE PER TORRE MATTARELLE E CERANO	16,330	5,00/6,00	bitum.	4
88	BRINDISI - MASSERIA S. LUCIA - MASSERIA VILLANOVA - TORRE MATTARELLE	7,962	7,00	bitum.	4
90	EX STRADA STATALE N° 379 DI EGNAZIA E DELLE TERME DI TORRE CANNE - TRONCO "MONOPOLI-TORRE CANNE"	12,476	6,00	bitum.	4

91	VARIANTE ESTERNA ALL'ABITATO DI CISTERNINO	2,231	7,00/7,50	bitum.	5
	VARIANTE S.S. 16 ALL'ESTERNO DELL'ABITATO A NORD-EST DI PEZZE DI GRECO	4,420	7,50	bitum.	5
	ex SS 16 TRATTO FASANO-OSTUNI				
	ex SS 16 TRATTO OSTUNI-CAROVIGNO				
	ex SS 16 TRATTO CAROVIGNO SAN VITO DEI NORMANNI	71,550	6,00	bitum.	5
	ex SS 16 TRATTO SAN VITO DEI NORMANNI-BRINDISI				
92	ex SS 16 TRATTO BRINDISI-SAN PIETRO VERNOTICO				
	ex SS 16 TRATTO SAN PIETRO VERNOTICO-CONFINE LECCE				
	ex SS. 605 TRATTO SAN VITO DEI NORMANNI-MESAGNE	31,700	6,00	bitum.	5
	ex SS. 605 TRATTO MESAGNE-SAN DONACI-CONF. PROV. LECCE				
	ex SS. 581 TRATTO CEGLIE M.CA-CONF. PROV. DI TARANTO	32,362	6,00	bitum.	5
	ex SS. 581 TRATTO CEGLIE M.CA-SAN MICHELE SALENTINO				
	ex 603 FRANCAVILLA FONTANA-CONF. PROV. DI TARANTO	9,600	6,00	bitum.	5
	KM TOTALI	934,174			

4. IL QUADRO ECONOMICO E SOCIALE

(fonte: "Il sistema economico della provincia di Brindisi tra evoluzione del modello di sviluppo e riposizionamento competitivo".- Rapporto 2008, Camera di Commercio Brindisi)

4.1 Il modello di sviluppo economico

Nella provincia di Brindisi la "dicotomicità" dell'economia ha determinato una crescita di medio-lungo periodo del PIL reale inferiore a quello potenziale (ossia con un livello di piena occupazione) che ha determinato, altresì, dei tassi di crescita inferiori alla media nazionale, alti tassi di disoccupazione e la permanenza di forti squilibri territoriali in termini di PIL pro-capite (dato Italia=100, nel 2007 Brindisi registra 65,2).

Tale modello di sviluppo, poco integrato, risulta influenzato dalla presenza di attività con un settore industriale export oriented, con pochi legami sul territorio e molti settori *domestic oriented* formati da micro e piccole imprese (oltre l'81% del totale delle imprese sono ditte individuali) ed appartenenti a settori non innovativi (oltre il 61% al Commercio ed all'Agricoltura), in controtendenza con le dinamiche di sviluppo dell'economia nazionale, e si configura, quindi, come provincia prevalentemente "a-ciclica.

(*economie che anticipano o posticipano le fasi del ciclo produttivo nazionale, quindi rimangono neutrali*)

Tra le cause dell'andamento a-ciclico del sistema produttivo della provincia di Brindisi occorre sottolineare i tratti salienti del relativo modello di sviluppo:

- La terziarizzazione dell'economia
- Il ruolo della grande impresa
- L'importanza delle filiere produttive
- Il riposizionamento del turismo
- La difficile situazione del mercato del lavoro
- La vischiosità di crescita della ricchezza pro capite

Considerando che il Pil potenziale è la ricchezza di un territorio prodotta attraverso il pieno impiego dei fattori produttivi: come il lavoro, il capitale ed il territorio (es. dotazione infrastrutturale), è opportuno ricordare che la maggiore produttività del lavoro, in genere, contribuisce all' aumento della ricchezza locale.

A questo proposito, la produttività del lavoro al 2005 della provincia di Brindisi sconta un gap di circa 15 punti percentuali rispetto alla media nazionale (numero indice Italia = 100; Brindisi = 84,9).

L'agricoltura, per esempio, risulta polverizzata e non inserita nel circuito della grande distribuzione organizzata, mentre valori superiori alla media nazionale si registrano per le attività professionali, immobiliari e di intermediazione finanziaria.

Tabella 6 - La produttività del lavoro nelle province pugliesi. Valore aggiunto per unità di lavoro in numero indice; Italia = 100 (2005)

	Agricoltura, silvicoltura e pesca	Industria			Servizi			Totale	
		Industria in senso stretto	Costruzioni	Totale industria	Commercio, alberghi e ristoranti, trasporti e comunicaz.	Interm. finanziaria; immobiliari e imprend.	Altre attività di servizi		Totale servizi
Foggia	77,9	82,0	83,1	77,9	84,9	101,8	101,7	90,8	79,1
Bari	112,4	75,0	86,5	76,6	89,5	85,8	99,3	90,2	86,1
Taranto	92,9	78,1	93,6	81,7	86,8	95,0	108,6	93,3	86,2
Brindisi	69,7	92,5	89,2	88,7	85,9	101,7	101,3	90,3	84,9
Lecce	119,5	63,2	90,0	70,0	79,3	89,8	92,9	84,2	81,4
<i>Puglia</i>	<i>93,4</i>	<i>75,5</i>	<i>87,7</i>	<i>77,2</i>	<i>86,0</i>	<i>91,1</i>	<i>100,0</i>	<i>89,5</i>	<i>84,0</i>
Italia	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Istat

La capacità di innovare, al momento, è ancora prerogativa esclusiva delle grandi imprese e dei gruppi imprenditoriali, spesso controllati da holding finanziarie che impegnano importanti risorse per le attività di ricerca e sviluppo; i casi di eccellenza, infatti, sono registrati nell'industria aerospaziale, nel settore chimico – farmaceutico e nella produzione di energia.

Inoltre, tra i settori di specializzazione produttiva delle imprese di piccola dimensione, quali l'agroalimentare, la metallurgia ed il legno – mobilio, non si riscontrano particolari vocazioni in segmenti economici ad elevato contenuto innovativo.

Per questi motivi la crescita del PIL in provincia di Brindisi (pari a 6,5 miliardi di euro a prezzi correnti nel 2007), nel medio – lungo periodo (tasso di variazione medio annuo 2003 – 2007: +1,7%) è stata meno marcata di quella nazionale (+2,8%), la quale, ricordiamo, non è stata particolarmente dinamica soprattutto nel periodo 2003 – 2005; solo a partire dal 2006 si è registrato un discreto incremento, come del resto nella provincia brindisina.

Il settore delle costruzioni - il 7,6% sul totale della ricchezza prodotta - è quello che ha maggiormente contribuito alla crescita dell'economia provinciale, probabilmente legato alla realizzazione di opere infrastrutturali finanziate con risorse a valere sulla programmazione comunitaria (2000 – 2006: in ogni caso, il valore aggiunto delle costruzioni realizzate in provincia di Brindisi cresce, nel periodo 2003 – 2006, ad un tasso di variazione medio annuo pari al +9,3% (Italia +4,2%).

Non è mancato il contributo del manifatturiero, stimolato, tra l'altro, dal commercio internazionale; che incide per il 14,6% sul valore aggiunto locale e, nel periodo considerato, cresce ad un tasso di variazione media annua quasi doppia rispetto a quella nazionale (Brindisi +2%; Italia +1,1%).

In crescita risultano anche i servizi, ma la dinamica medio annua registrata da questo settore, nel periodo 2003 – 2006, è piuttosto contenuta (Brindisi +1%; Italia +2,6%): con un'incidenza di quasi i tre quarti sul totale della ricchezza prodotta (73,9%; Italia 71,4%). Emerge un quadro economico dal quale risulta che non sono state sfruttate le opportunità offerte nel precedente ciclo di programmazione e, sostanzialmente, ha realizzato solo in parte le principali tendenze proprie della terziarizzazione (innovazione digitale, riorganizzazione del commercio, logistica integrata, finanza e credito ad imprese e famiglie).

In questo scenario, la ricchezza prodotta dal settore primario nel 2006 è sostanzialmente la stessa di quella del 2003 (-0,4% medio annuo), a fronte di una consistente flessione rilevata a livello regionale (-4%) e nazionale (-2,8%).

Tabella 7 - Incidenza del valore aggiunto (in %) per settore di attività economica a Brindisi, e in Italia (Anni 2003-2006)

	2003	2004	2005	2006
Brindisi				
Agricoltura	4,2	3,9	4,1	3,9
Manifatturiero	14,4	13,8	14,2	14,6
Costruzioni	5,7	6,4	6,2	7,6
Totale Industria	20,1	20,2	20,4	22,2
Servizi	75,8	75,9	75,5	73,9
Totale economia	100,0	100,0	100,0	100,0
ITALIA				
Agricoltura	2,5	2,5	2,3	2,1
Manifatturiero	21,4	21,4	20,8	20,5
Costruzioni	5,6	5,9	6,0	6,1
Totale Industria	27,1	27,3	26,9	26,6
Servizi	70,4	70,2	70,9	71,4
Totale economia	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Istituto G. Tagliacarne

Seguendo questo trend di moderato dinamismo, il sistema imprenditoriale continua a spingere fuori dal mercato le imprese più deboli, spesso unicellulari ed attive in settori a scarsa innovazione, che risultano polverizzate sul territorio.

Inoltre, nel periodo considerato, anche il numero degli imprenditori del settore dell'agricoltura si riduce di cinque punti percentuali (da 35,4% del 2003 al 30,7% del 2007).

Solo le costruzioni, coerentemente con quanto prima esposto, passano dal 9,7% del 2003 all'11,6% del 2007 e le attività immobiliari, noleggio, informatica e ricerca dal 3,7% al 4,7%, ma occorre precisare che quest'ultimo incremento è ascrivibile quasi esclusivamente al segmento dell'intermediazione immobiliare.

Nell'ambito del manifatturiero, nel complesso sostanzialmente stabile, si sottolineano processi di riposizionamento settoriale, ove riducono consistentemente la propria incidenza i comparti dell'abbigliamento (dall'8,5% al 7,5%), della lavorazione del legno (dall'11,4% al 9,5%) e degli apparecchi per comunicare (dall'1,7% allo 0,7%).

Al contrario, i comparti che vedono aumentare la propria incidenza sono l'industria alimentare (dal 26,2% al 28,2%), l'editoria (dal 3,7% al 4,3%), i prodotti in metallo (dal 16,7% al 17,3%), gli apparecchi elettrici (dall'1,5% all'1,8%) ed il mobilio (dal 7% al 7,6%). Dall'indagine di approfondimento, poi, si evidenzia come i percorsi di riposizionamento settoriale siano accompagnati da processi di de-localizzazione produttiva (5,6% delle imprese del campione manifatturiero), per lo più nel comparto del legno/mobilio (9,1%), nella metalmeccanica e mezzi di trasporto (8%) e nell'industria alimentare (6,3%).

Inoltre, si sottolinea che, coerentemente con quanto si osserva a livello nazionale (anche se in ritardo), è aumentato il peso delle imprese che operano in forma giuridica di società di capitale e, tra l'altro, motivo valido per conseguire un buon rating presso le banche e, dunque, per ottenere finanziamenti da destinare a processi di innovazione.

In particolare, le società di capitali, dal 2003 al 2007, crescono ad un tasso di variazione medio annuo del +5,5%, incrementando la propria incidenza sul totale imprenditoriale di circa 2 punti percentuali (a fine 2007 8,9%).

Tabella 8 - Incidenza delle imprese attive in provincia di Brindisi e tasso di variazione medio annuo per natura giuridica (Anni 2003-2007)

	Società di capitale	Società di persone	Ditte Individuali	Altre forme	Totale
2003	6,8	5,8	84,8	2,7	100,0
2007	8,9	7,2	81,3	2,7	100,0
Tasso di variazione medio annuo					
2007/2003	5,5	4,3	-1,0	-0,5	-0,1

Fonte: Elaborazione Istituto G. Tagliacarne su dati Infocamerie

La vocazione al commercio internazionale della provincia, misurata attraverso l'incidenza delle esportazioni sul Pil, risulta contenuta, se confrontata con la media nazionale (propensione all'export 2006: Italia 24%; Brindisi 12,4%, in costante incremento); anche se nell'ambito del Mezzogiorno, la provincia non sembra risentirne in maniera particolare (sono solo 6 le province del Sud dove la propensione all'export è più elevata).

Per quanto concerne le dinamiche congiunturali, nel 2007 le esportazioni della provincia risultano sostanzialmente stazionarie (-0,4%; Italia +8%); la competitività internazionale del sistema produttivo brindisino è ascrivibile, come già affermato, ad alcune grandi imprese che operano nell'ambito della chimica di base (41% dell'export; +5,2% nel 2007), nelle materie plastiche (16,7%, -0,3% nel 2007) e nei mezzi di trasporto (si legga aerospaziale: 9,8%, +13,5% nel 2007).

Riflettendo sui fattori territoriali di competitività occorre anzitutto prendere in considerazione il livello di dotazione infrastrutturale della provincia di Brindisi che, se da un lato si caratterizza per l'importante presenza dell'aeroporto (numero indice Italia = 100; Brindisi = 225), del porto (n.i. Brindisi 143,2; quest'ultimo fattore nodale e strategico per il turi-

smo e la logistica, con traffico di passeggeri in costante aumento nel decennio) e delle reti ferroviarie (n.i. Brindisi 227,3), dall'altro, si evidenziano situazioni di criticità nell'ambito della rete stradale (n.i. Brindisi 46) e delle infrastrutture sociali, con particolare riferimento alle strutture culturali e ricreative (n.i. Brindisi 34,6).

In altri termini, le imprese soffrono alcune esternalità negative legate alla logistica terrestre; dall'indagine di approfondimento, poi, le imprese sostengono che andrebbe migliorata la dotazione di interporti (per il 44,2% non è ottimale), ferroviaria (41,1%) e portuale (37,6%).

Tabella 9 - Indici di dotazione infrastrutturale in provincia di Brindisi ed in Italia in numero indice- (2007; Italia = 100)

	Rete stradale	Rete ferr.	Porti	Aerop.	Reti energet.-ambient.	Reti per la telef. e telematica	Reti banc.	Strutt. Cult. ricreat.	Strutt. per l'istruz.	Strutt. Sanit.	TOTALE	TOT. SENZA PORTI
Brindisi	46,0	227,3	143,2	255,0	139,8	121,2	62,1	34,6	76,3	95,3	121,3	118,9
PUGLIA	73,9	123,9	139,6	63,5	85,7	117,4	68,1	48,5	102,3	98,5	93,5	88,4
ITALIA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Elaborazioni Istituto Tagliacarne

Anche per quanto concerne il turismo, Brindisi manifesta una situazione ove le eccellenze territoriali, per lo più legate alla fruizione marittima, potrebbero contribuire ad innalzare il contributo del settore (circa il 3%) alla creazione di ricchezza.

In particolare, con quasi 257 mila arrivi nel 2006, Brindisi si posiziona, fra le province italiane, in maniera poco soddisfacente, soprattutto per quanto riguarda la capacità di attrazione di flussi turistici internazionali (18,6% sul totale arrivi; Italia 44,3%), nonostante l'importante presenza di scali portuali ed aeroportuali internazionali e nonostante Brindisi sia la seconda provincia in Italia per indice di qualità alberghiera (il 38,4% delle strutture alberghiere ha almeno 4 stelle; Italia 12,4%).

La permanenza media dei turisti è più elevata che nella media italiana e ciò dovrebbe essere considerato un punto di forza ma, occorre sottolineare, si tratta di un turismo per lo più familiare e, quindi, con moderata capacità di spesa che non consente la creazione di filiere competitive

Tabella 10 - I principali indicatori turistici della provincia di Brindisi e posizione nella graduatoria nazionale delle province (Valori %; Anno 2006)

Pos.		Percentuale	Percentuale
Indice di internazionalizzazione turistica (Arrivi stranieri / Totale arrivi)			
83	Brindisi	18,6	ITALIA 44,3
Indice di permanenza media (Presenze / Arrivi)			
33	Brindisi	4,8	ITALIA 3,9
Indice di qualità alberghiera (alberghi 4 5 stelle / totale alberghi)			
2	Brindisi	38,4	ITALIA 12,4
Indice di concentrazione turistica (Arrivi /Popolazione)			
81	Brindisi	63,8	ITALIA 157,4

Fonte: elaborazioni Istituto G. Tagliacarne su dati Istat

4.2 Le dinamiche congiunturali

Dopo aver esaminato il sistema economico brindisino, volgiamo ora l'attenzione alle dinamiche congiunturali e alle previsioni per il futuro.

A tal proposito, gli studi dell'Istituto G. Tagliacarne, con particolare riferimento al Rapporto annuale sulle piccole e medie imprese, hanno contribuito a sviluppare alcuni concetti del nuovo programma di politica industriale (Industria 2015) ed, in particolare, la concettualizzazione sulla "Middle Class d'Impresa", ovvero quel gruppo di imprese che per dimensione, presenza sui mercati esteri ed altri fattori, risultano più competitive di altre e trainano, in tal modo, l'intera economia locale.

A tal proposito, esaminando le performance congiunturali delle imprese locali secondo le diverse categorie di appartenenza, emerge come le imprese che nel 2007 hanno espresso un maggior dinamismo (ovvero quelle con un saldo di fatturato ampiamente positivo) siano quelle più strutturate in termini dimensionali e di forma giuridica adottata del settore delle costruzioni e del manifatturiero, quelle operanti sui mercati esteri e, per quanto concerne i settori, la meccanica ed i mezzi di trasporto.

Tabella 11 - Categorie imprenditoriali maggiormente dinamiche in provincia di Brindisi secondo i saldi congiunturali di fatturato nel 2007 (in %)

	Saldi		Saldi
Imprese costruzioni 10-19 addetti	41,2	S.r.L. totale settori	20,0
Manifatturiero 20-49 addetti	41,2	Manifatturiero <i>export oriented</i>	17,2
Aziende oltre 100 addetti	40,0	Industrie manifatturiere S.a.s.	16,7
Manifatturiero 10-19 addetti	40,0	Metalmeccanica-Mezzi di trasporto	16,0
Imprese servizi 20-49 addetti	40,0	Aziende agricole artigiane	14,3
Aziende 20-49 addetti	28,9	Imprese servizi S.r.l.	12,9
Imprese costruzioni S.r.l.	28,6	Imprese servizi 10-19 addetti	12,5
Aziende 10-19 addetti	26,8	Aziende 50-99 addetti	11,1
		Aziende manifatturiere non artigiane	8,3
Manifatturiero 50-99 addetti	25,0	Costruzioni	7,6
Imprese costruzioni non artigiane	23,7		

Fonte: Osservatorio Economico di Brindisi

Esaminando l'andamento congiunturale del 2007 per settore, si delineano situazioni piuttosto differenziate, anche se, occorre ribadire che il 2007, è stato un anno sostanzialmente stabile.

In tale scenario, l'agricoltura è il settore che è risultato maggiormente in difficoltà, con un saldo di fatturato pari a -18,6%, determinato da oltre un terzo delle imprese del campione che ha visto decrescere il proprio volume di affari nello scorso anno. Occorre ricordare, tuttavia, che lo scorso anno è stato caratterizzato da una situazione climatica piuttosto singolare che, in numerose aree, ha determinato l'alterazione del ciclo vegetativo, creando, probabilmente, situazioni di incertezza tra le imprese del primario.

Anche i servizi hanno sperimentato un anno caratterizzato dalla modesta dinamicità, in cui il saldo di fatturato si è attestato a -9,2%; tra i comparti terziari, nessuno, tra quelli esaminati, ha evidenziato saldi positivi, mentre le maggiori difficoltà sono state avvertite nel turismo (-12,6%) e nel terziario avanzato (-8,3%).

Meno preoccupanti gli andamenti dei trasporti (-4,8%) e del commercio (-3,3%).

Per quanto concerne il manifatturiero, l'andamento del 2007 è stato quasi del tutto stazionario (fatturato invariato 44,5%; saldo -0,7%); tuttavia, all'interno del settore si pone in evidenza un andamento a due velocità. Da una parte, infatti, l'industria alimentare (-6,3%) ed il legno mobilio (-22,7%) hanno scontato un'erosione del volume di affari, mentre, dall'altra, la metalmeccanica ed i mezzi di trasporto, come già evidenziato, hanno posto all'attenzione una performance di rilievo (saldo +16%, la migliore tra i settori considerati nel complesso).

Infine, le costruzioni, settore rifugio per gli investimenti di famiglie e imprese quando l'economia non è particolarmente dinamica, vedono aumentare i fatturati dal 31,8% degli intervistati, con un saldo pari al +7,6%.

Disaggregando i dati dell'indagine secondo le diverse categorie di appartenenza delle imprese, si evince come il 2007 sia stato un anno favorevole per le imprese presenti con le loro merci all'estero (saldo di fatturato +7,3%), le società a responsabilità limitata (+20%) e le imprese con un numero di addetti superiore a 9. Al contrario, alcune difficoltà si rilevano tra le imprese di dimensione più contenuta (da 1 a 9; -17,4%), tra gli artigiani (-16,1%), tra le forme giuridiche meno strutturate e tra le imprese presenti esclusivamente sul mercato interno (-5,5%).

In merito alle attese di andamento, secondo le diverse categorie di impresa, si conferma la capacità competitiva delle imprese attive sui mercati esteri (saldo previsionale di fatturato: +18,4%), di quelle con un numero di addetti superiore a 10 e delle società a responsabilità limitata (+9,7%). A queste si aggiungono le cooperative (+12,5%) e le società per azioni (+14,3%).

Perdurano le difficoltà per la micro-impresa, per le ditte individuali e per l'artigianato (probabilmente tali categorie si sovrappongono

5 ANALISI DEI FATTORI DI ATTRAZIONE DELLA MOBILITA'

Le trasformazioni intervenute nello scenario economico e sociale della provincia nel corso dell'ultimo decennio, ed in particolare dal 1998 anno dell'approvazione del primo PTB, ha indotto la Provincia di Brindisi a verificare, attraverso un'approfondita analisi, le modificazioni intervenute nella domanda di mobilità all'interno del territorio di propria competenza.

Al fine di comprendere le caratteristiche e l'evoluzione della mobilità sul territorio e quindi le modalità con cui articolare il servizio di trasporto pubblico locale si è provveduto ad individuare ed analizzare i fattori di attrazione che generano tale domanda alla quale deve essere data risposta attraverso il sistema dei servizi minimi.

Il concetto di servizio minimo a cui si è fatto riferimento, come sancito dalla normativa statale e regionale, stabilisce che le esigenze di mobilità da soddisfare con tali servizi sono, in relazione all'origine e alla destinazione, quelle derivanti dal pendolarismo scolastico e lavorativo nonché dalla fruibilità dei servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali. Pertanto, al fine di determinare i "poli di maggiore interesse" sono stati, in primo luogo, analizzati i seguenti fattori di attrazione:

- gli istituti scolastici superiori;
- gli uffici pubblici e gli altri servizi amministrativi a valenza comunale e sovracomunale;
- i servizi sociali e sanitari;
- i servizi culturali;
- le attività produttive con più di venti addetti a valenza comunale e sovracomunale che inducono spostamenti legati al pendolarismo lavorativo;
- i centri commerciali più significativi;
- le strutture ricettive alberghiere e complementari.

Le analisi, effettuate secondo diverse modalità (questionari, comunicazioni pervenute da parte di Istituti scolastici, Enti pubblici ed aziende, presidi Ospedalieri, ecc.) hanno consentito di rilevare:

1. lo spostamento degli utenti da e per i comuni di residenza;
2. l'orario di servizio, che può determinare pendolarismo lavorativo;
3. l'orario di apertura al pubblico che individua le fasce orarie di accessibilità agli stessi.

Si è tenuto conto dei flussi di traffico da soddisfare nelle ore di punta (pendolarismo) e si è provveduto a distribuire nelle ore di "morbida" i servizi minimi atti ad assicurare l'accessibilità ai pubblici uffici, ai centri socio-sanitari e culturali.

Di fatto, l'attività di verifica contestuale avviata con il soggetto aggiudicatario e con quello gestore di Servizi minimi di TPL della Provincia di Brindisi, aveva già prodotto una serie di necessarie modificazioni, riconosciute con la richiamata determinazione dirigenziale n°566 del 3/5/2007.

5.1 Strutture socio-assistenziali nella provincia di Brindisi

Uno degli elementi di maggiore interesse per la redazione del presente studio è rappresentato dalla presenza sul territorio delle strutture socio-assistenziali e dalla loro localizzazione ed organizzazione che, alla luce del vigente Piano regionale sanitario, prevede i distretti socio-sanitari come riportati nella seguente tabella.

Tabella 12 - Aziende Unità Sanitarie Locali e Distretti socio-sanitari per comune al 30 aprile 2006 Fonte: "Puglia in cifre 2007" IPRES Bari.

N.	Comune	AUSL	N° distretto
1	Brindisi	BR/1	1
2	San Vito dei Normanni		
1	Fasano	BR/1	2
2	Ostuni		
3	Cisternino		
1	Carovigno	BR/1	3
2	Ceglie Messapica		
3	FrancaVilla Fontana		
4	San Michele Salentino		
5	Villa Castelli		
1	Cellino San Marco	BR/1	4
2	Oria		
3	Erchie		
4	Latiano		
5	Mesagne		
6	San Donaci		
7	San Pancrazio Salentino		
8	San Pietro Vernotico		
19	Torchiarolo		
20	Torre Santa Susanna		

Tabella 13 - Dipendenti ASL per comune di residenza e sede di lavoro (fonte ASL Brindisi)

COMUNE RESIDENZA	SEDEDI LAVORO															Totale complessivo
	BRINDISI	CAROVIGNO	CEGLIE	CELLINO	CISTERNINO	FASANO	FRANCAV.	LATIANO	MESAGNE	OSTUNI	SAN MICHELE	SAN PANCR.	SAN PIETRO	SAN VITO	VILLA CASTELLI	
BRINDISI	766	1	6	2	2	6	7	2	15	5			9			821
CAROVIGNO	60	5	2			8	9			30			1	1		116
CEGLIE	12		120			4	38			2						176
CELLINOS.M.	13		1	1		1	1		2				21			40
CISTERNINO	7	1	5		39	31	1		1	11			1			97
ERCHIE	16						10	1	9				1			37
FASANO	25	3			11	200	2			12						253
FRANCAVILLA	23		5	1	1	3	288		2	2						325
LATIANO	57		3			2	16	1	25	2						106
MESAGNE	198	1	2	1		6	18	10	172	1			3			412
ORIA	41		6			1	49		4				1			102
OSTUNI	96	10	17		4	63	12		4	227						433
SANDONACI	16			2					10				15			43
SAN MICHELE	16		6		1		7			2	2					34
SAN PANCRAZIO	23			4			2	1	10			9	12			61
SANPIETRO	46		1	8			1		13				136			205
SANVITO	113	4	5		1	4	9		4	19			2	1		162
TORCHIAROLO	14					1			3				11			29
TORRE S.S.	40		1		1	1	17		18			1	6			85
VILLA CASTELLI	4		5				21			1					4	35
Totale complessivo	1.586	25	185	19	60	331	508	15	292	314	2	10	219	2	4	3.572

Il 1° distretto si identifica con il solo comune capoluogo per un totale di quasi 90mila abitanti, il secondo raggruppa due soli comuni situati all'estremo nord del territorio della provincia: Fasano e Cisternino, per un totale di poco più di 50mila abitanti.

Se si esclude il primo distretto l'unica altra unità distrettuale che sfiora i 90mila abitanti è la 3°, che comprende 5 comuni (Ceglie Messapica, Francavilla Fontana, Oria, San Michele Salentino, Villa Castelli) ed è localizzato nell'entro-terra del territorio provinciale comprendente una buona parte della Valle d'Itria.

Gli altri tre distretti socio-sanitari sono dimensionalmente più piccoli e sono disposti a chiusura del territorio della provincia, abbracciando da 67 a 44mila abitanti.

Esistono almeno tre comuni, in ambito provinciale, che non presentano alcuna struttura assistenziale: Cellino San Marco, Torchiarolo e Torre Santa Susanna.

Il comune capoluogo costituisce un polo di attrazione non indifferente per quanto concerne la presenza di strutture.

Anche per quanto riguarda le strutture in convenzione gran parte delle stesse sono ubicate nel comune capoluogo.

5.2 Istruzione pubblica e formazione professionale

La domanda connessa al pendolarismo scolastico rappresenta una rilevante quota della domanda di trasporto legata al pendolarismo, determinando in maniera preponderante il dimensionamento e l'organizzazione dei servizi.

Dovendo tale domanda trovare soddisfazione in precise ed invalicabili *fasce orarie*, si è proceduto per queste ad una analisi sia di tipo qualitativo che quantitativo.

Sono stati così individuati gli istituti di scuola media superiore che insistono sull'area di studio e, per ognuno, è stata rilevata la popolazione scolastica degli ultimi quattro anni.

Per l'anno scolastico in corso è stata altresì analizzata, dividendola per anno di corso, l'utenza "fuori sede", proveniente cioè da Comuni diversi da quello in cui è ubicato l'istituto frequentato.

E' stato possibile quindi definire il trend d'iscrizione per ciascuna scuola.

Si è dato corso, in seguito, a specifiche e puntuali indagini attraverso le quali si sono rilevati tutti gli spostamenti connessi alla rete scolastica superiore e quelli indotti dall'assenza, nei singoli Comuni, di scuole medie superiori.

Gli istituti preposti alla formazione professionale e scolastica superiore che producono domanda di mobilità all'interno dell'area di studio sono risultati essere in totale 52.

Il comune di Brindisi con 15 istituti è quello che ne presenta il maggior numero, seguito da Francavilla con 9 istituti, Fasano e Ceglie entrambi con 6 istituti, Ostuni con 5, ecc.

In provincia di Brindisi, come accade in altre realtà, vi è una concentrazione dei plessi scolastici in alcuni comuni. Sono otto i comuni della provincia che non presentano alcun plesso scolastico: Carovigno, Cellino San Marco, Erchie, Latiano, San Michele Salentino, San Pancrazio Salentino, Torchiarolo e Villa Castelli.

La popolazione scolastica (si intende per tale l'insieme degli iscritti alle scuole medie superiori e ai centri di formazione professionale), sotto il profilo territoriale, è così suddivisa:

Tabella 14 - Plessi, classi e alunni delle scuole superiori statali e paritarie

Comuni	Plessi	Classi	Alunni
Brindisi	17	430	9.780
Carovigno	-	-	-
Ceglie Messapica	6	55	951
Cellino S. Marco	-	-	-
Cisternino	1	32	747
Erchie	-	-	-
Fasano	6	101	2.166
Francavilla Fontana	9	132	3.123
Latiano	-	-	-
Mesagne	2	31	679
Oria	1	10	240
Ostuni	5	96	2.177
S. Donaci	1	6	130
S. Michele Salentino	-	-	-
S. Pancrazio Salentino	-	-	-
S. Pietro Vernotico	2	28	610
S. Vito dei Normanni	1	11	257
Torchiarolo	-	-	-
Torre S. Susanna	1	8	127
Villa Castelli	-	-	-
Totale	52	940	20.987

Fonte: Regione Puglia, Piano regionale per il Diritto allo studio per l'anno 2003.

La distribuzione delle scuole nella provincia brindisina si concentra lungo la direttrice dell'asse Brindisi-Francavilla Fontana, se si considera che quasi la metà dei circa 21mila alunni di scuole superiori, frequenta classi situate nel comune capoluogo e, all'incirca, un altro 15% si concentra nel comune di Francavilla Fontana.

L'idea della concentrazione dei plessi scolastici e, soprattutto degli alunni, si può percepire meglio se si considera che, per esempio, il Comune di Brindisi produce un'offerta formativa di scuole superiori di secondo grado pari a circa 6 volte le quantità di studenti in età scolastica corrispondente.

Sempre osservando dal punto di vista della distribuzione territoriale, si evince "l'altra linea" della cultura rappresentata dalla direttrice Fasano-Ostuni, anche in questo caso la popolazione studentesca (10%) supera la capacità contributiva della popolazione locale in età scolastica secondaria, con chiaro segno evidente della propensione all'accumulazione degli studenti.

La parte settentrionale della provincia di Brindisi subisce l'influenza della zona meridionale della provincia di Bari determinato con essa un forte movimento di persone.

In particolare il comune capoluogo - ad eccezione del Liceo Linguistico, del Liceo per la Comunicazione e dell'Istituto Tecnico per l'Agricoltura - dispone di tutte le tipologie di scuola di secondo grado del nostro sistema scolastico.

Nel complesso, comunque, Fasano, Ostuni, Francavilla Fontana e Ceglie Messapica, presentano sul proprio territorio almeno un liceo (Francavilla ed Ostuni ambedue le principali tipologie), oltre alla copertura complessiva di tutte le tipologie di istruzione secondaria superiore.

Tabella 15 - Scuole secondarie superiori statali e paritarie per tipologia nei comuni della provincia di Brindisi. Anno 2008-2009 (in parentesi le paritarie)

Comuni Tipologia scuole	Liceo classico	Liceo scientifico	Liceo linguistico	Liceo della comunità civica	Liceo tecnologico	Liceo artistico	I.T. Commerciale	I.T. per Geometri	I.T. Industriale	I.T. Nautico	I.T. per l'Agricoltura	I.P. Industria e Artigianato	I.P. Attività Albergiere	I.P. Servizi Sociali	I.P. Servizi Commerciali	Liceo Pedagogico	i.t. turismo	Totale scuole secondarie
Brindisi	1	2	1	-	1	1	2	1	2	1	-	1	1	1	1	1	-	17
Carovigno	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
Ceglie Messapica	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	1	1	-	-	-	5
Cellino San Marco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cisternino	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2
Erchie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fasano	1	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	1	1	-	-	-	6
Francavilla Fontana	1	1	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	5
Latiano	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Mesagne	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Oria	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2
Ostuni	1	1	-	-	-	-	1	1	1	-	1	-	-	-	-	-	-	6
San Donaci	-	-	-	(1)	-	-	(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(2)
San Michele	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
San Pancrazio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
San Pietro	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
San Vito d	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	2
Torchiarolo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Torre S. Susanna	-	-	(1)	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2
Villa Castelli	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale provincia	5	8	4	(1)	2	1	9	2	4	1	2	3	4	4	2	2	1	55*

Legenda: I.T. = Istituto Tecnico, I.P. = Istituto Professionale.

Fonte: 2009 – Provincia di Brindisi, Servizio Pubblica Istruzione

Il numero degli studenti iscritti negli Istituti provinciali nell'anno scolastico 2003-2004 risulta essere di 20.987 unità, con un trend in aumento nell'ultimo quadriennio.

Il Comune di Brindisi assorbe quasi il 46,6% delle frequenze, Francavilla il 14,9%, Fasano il 10,3%, Ostuni il 10,37%, ed il restante 18% è distribuito nei comuni di Ceglie, Cisternino, Mesagne, Oria, S. Pietro, S. Vito.

Il pendolarismo connesso alla frequenza scolastica assume aspetti fondamentali per l'erogazione dei servizi di trasporto pubblico locale, per cui è stata esaminata con un alto grado di precisione. Essendo il fenomeno della residenza nella sede di frequenza degli studenti provenienti da comuni diversi del tutto insignificante, si può identificare la massa pendolare con destinazioni interne alla provincia di Brindisi con il numero degli iscritti "fuori sede".

Ai fini del dimensionamento del fabbisogno attinente al pendolarismo scolastico si è provveduto a depurare dal numero degli allievi totali quelli provenienti da comuni delle province limitrofe, nonché gli iscritti nei comuni di residenza.

Si è così pervenuti a definire, sotto il profilo quantitativo, il pendolarismo scolastico degli istituti superiori con destinazione interna alla provincia di Brindisi che dovrà trovare risposta alle proprie esigenze di mobilità nei servizi di trasporto pubblico locale.

5.3 Strutture della formazione professionale che svolgono attività di obbligo formativo

L'approvazione dell'articolo 68 della legge 144/99 ha introdotto in Italia il cosiddetto "obbligo formativo", ovvero l'obbligo di frequentare attività di formazione fino al compimento dei 18 anni, all'interno di tre percorsi possibili: la Scuola, la Formazione professionale, l'Apprendistato.

Tabella 16 – Strutture della formazione professionale in obbligo formativo e strutture deiservizi per l'impiego ed il collocamento nei comuni della provincia di Brindisi. Anno 2003

Comuni	Strutture della formazione professionale in obbligo formativo	Comuni	Strutture della formazione professionale in obbligo formativo
Brindisi	2	Oria	1
Carovigno	1	Ostuni	1
Ceglie Messapica	-	San Donaci	-
Cellino San Marco	-	San Michele Salentino	-
Cisternino	-	San Pancrazio Salentino	-
Erchie	-	San Pietro Vernotico	-
Fasano	-	San Vito dei Normanni	-
Francavilla Fontana	1	Torchiarolo	-
Latiano	-	Torre Santa Susanna	-
Mesagne	-	Villa Castelli	-
Totale provincia			6

Fonte: Regione Puglia – Assessorato alla Formazione professionale, politiche dell'occupazione e lavoro – 2003

Nel corso del 2003, per quanto attiene all'attività da svolgere ai sensi della normativa che istituisce l'obbligo formativo, si sono attivate nella provincia di Brindisi complessivamente 16 corsi.

Nel complesso sono stati avviati ad attività attinenti all'obbligo formativo 253 studenti (allievi) dei quali 203 nei corsi con finanziamento regionale e 50 per quei corsi attivati con finanziamento del Ministero del Lavoro.

5.4 Il turismo nella provincia di Brindisi

Il Turismo è considerato fattore economico e sociale dello sviluppo e presenta una forte espansione a livello europeo e mondiale in generale, generando una crescita occupazionale.

Tabella 17 - Offerta ricettiva 2001

	Popolazione 2001	Consistenza			Esercizi complementari		Totale	
		Struttura alberghiera			n.	letti	n.	letti
		n. alb.	letti	camere				
Foggia	690.992	300	22.031	10.132	379	74.130	679	96.161
Bari	1.559.662	158	12.849	6.125	86	5.161	244	18.010
Taranto	579.806	63	4.505	2.481	37	4.317	100	8.822
Brindisi	402.422	62	7.388	3.229	58	11.686	120	19.074
Lecce	787.825	160	12.830	5.900	125	28.874	285	41.704
PUGLIA	4.020.707	743	59.603	27.867	685	124.168	1.428	183.771

Con riferimento agli aspetti strutturali si riportano alcuni dati relativi alle strutture ricettive rilevate nel territorio provinciale.

Tabella 18 - Strutture ricettive alberghiere al 31 dicembre 2008 in provincia di Brindisi

Comuni	Esercizi	Camere	Posti letto	Bagni
Totale recettività				
Brindisi	29	772	1.504	771
Carovigno	34	1.275	2.689	996
Ceglie Messapica	27	146	328	136
Cisternino	37	281	592	267
Fasano	73	1.742	4.218	1.635
Francavilla Fontana	6	60	121	54
Mesagne	11	171	431	167
Oria	4	62	145	54
Ostuni	80	3.205	6.339	2.504
San Donaci	1	4	9	2
San Michele Salentino	3	18	30	14
San Pancrazio Salentino	4	26	62	25
San Pietro Vernotico	4	16	14	32
S. Vito dei Normanni	8	105	236	102
Torchiarolo	3	25	52	25
Torre S. Susanna	3	21	42	18
Villa Castelli	2	10	28	13
totale	329	7.939	16.840	6.815

Fonte: Rilevazioni IPRES su dati ISTAT

Tabella 19 - Strutture ricettive complementari al 31 dicembre 2008 in provincia di Brindisi

Comuni	Esercizi	Camere	Posti letto	Bagni
a) alloggi turistici				
Brindisi	16	709	1.369	709
Carovigno	12	422	1.069	422
Ceglie Messapica	2	43	84	43
Cisternino	6	181	386	185
Fasano	13	1.027	2.542	1.024
Francavilla Fontana	1	8	14	8
Mesagne	4	147	372	147
Oria	1	45	116	45
Ostuni	23	1.328	3.051	1.342
S. Vito dei Normanni	2	84	174	84
totale	80	3.994	9.177	4.009
b) Case e appartamenti				
Carovigno	1	15	21	7
Ostuni	11	425	686	270
totale	12	440	707	277
c) Posti letto con prima colazione(BED & BREAKFEAST)				
Brindisi	10	25	60	24
Carovigno	16	55	44	110
Ceglie Messapica	15	56	117	46
Cisternino	28	81	163	68
Fasano	40	130	272	111
Francavilla Fontana	2	6	11	5
Mesagne	6	20	39	14
Ostuni	27	76	163	69
San Donaci	1	4	9	2
San Michele Salentino	2	11	20	10
San Pietro Vernotico	3	11	22	9
Torre S.Susanna	2	12	20	9
totale	152	487	940	477
d) Affittacamere				
Ceglie Messapica	5	21	49	21
Fasano	2	16	39	17
Ostuni	1	6	14	6
Oria	2	9	19	7
San Michele Salentino	1	7	10	4
San Pancrazio Salentino	3	18	37	17
San Pietro Vernotico	1	5	10	5
San Vito dei Normanni	1	2	4	2
totale	16	84	182	79
e) Case per ferie				
Brindisi	1	24	42	24
Carovigno	1	7	23	8
Cisternino	2	13	27	12
Fasano	4	103	201	98
Ostuni	11	425	686	270
totale	19	572	979	412

COMUNI	Esercizi	Ricettività		
g) Villaggi turistici e campeggi				
Carovigno	4	1.466		
Fasano	1	797		
Ostuni	44	2.106		
totale	49	4.369		
h) agriturismo				
Brindisi	2	14	33	14
Cisternino	1	6	16	2
Fasano	13	147	367	149
Mesagne	1	4	20	6
Ostuni	14	131	319	125
San Pancrazio Salentino	1	8	25	8
San Vito dei Normanni	2	11	46	11
Torchiarolo	2	21	44	22
Torre S.Susanna	1	9	22	9
Villa Castelli	2	10	28	13
totale	39	361	920	359

È noto che nella provincia di Brindisi esistono alcuni poli di attrazione di sicuro interesse: le zone costiere esercitano attrattiva a largo raggio, anche oltre i confini nazionali mentre le zone interne si presentano con insufficiente livello di infrastrutturazione. I poli turistici di aree contermini, soprattutto Salento ed area dei Trulli e delle Grotte, stanno procedendo rapidamente verso obiettivi di rafforzamento delle presenze.

Tabella 20 - Report movimento turistico (fonte: rilevazioni operatori.viaggiareinpuglia.it, 2008)

	ITALIANI		STRANIERI		TOTALE *	
	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
Esercizi alberghieri	182.754	775.688	40.599	173.910	223.353	949.598
Esercizi extra-alber.	48.388	395.747	5.741	24.385	54.129	420.132
TOTALI	231.142	1.171.435	46.340	198.295	277.482	1.369.730

* dati parziali

6 IL PROGETTO DI AGGIORNAMENTO DEL PIANO

6.1 I contenuti del nuovo progetto

Il progetto di aggiornamento del PPB va riferito a quanto espressamente previsto per i piani provinciali di bacino al comma 1, art. 11 della L.R. 18/02, in relazione alla quale si fissano le seguenti indicazioni:

- a)
- I "servizi minimi" da prendere in considerazione sono definiti all'art.8, comma 3 della Legge Regionale 2 marzo 2004, e quindi si identificano in quelli previsti nel contratto "ponte" che successivamente sono stati posti a gara e fissati in complessivi aut.Km 3.357.360;
 - I servizi di TPL della Provincia di Brindisi posti a gara sono stati aggiudicati al Consorzio Trasporto Aziende Pugliesi "Co.Tr.A.P." di Bari, con il quale, in data 30 dicembre 2004 (Rep. 1384 serie 3), veniva sottoscritto il relativo "contratto di servizio" attualmente in essere e che, a sua volta dichiarava di affidare la gestione degli stessi al consorzio precedente gestore, indicato nella Società Trasporti Pubblici Brindisi S.p.A..
 - Sono entrati a far parte dei "servizi minimi", ed inseriti nel nuovo PPB, i servizi aggiuntivi offerti dal Co.Tr.A.P. in sede di gara per un ammontare complessivo di aut.Km. 54.414, derivante dall'offerta di servizi aggiuntivi, pari a Km. 143.859 (4,3%), e dalla eliminazione di servizi per duplicazioni di rete, pari a Km. 89.445 (2,66%); Pertanto l'ammontare complessivo dei "servizi minimi" di competenza della Provincia di Brindisi sono pari a aut.Km. 3.411.774.
 - Non sono previsti allo stato istituzione di servizi aggiuntivi, di cui all'art. 6 L.R. 18/02 con oneri a totale carico della Provincia.
 - I "servizi speciali", integrativi ai servizi di linea ma esercitati con modalità diverse da quelle ordinarie di linea e da autorizzare ai sensi dell'art. 18 L.R. 18/02, saranno definiti, in relazione alle effettive esigenze di mobilità complementare e/o alternativa a riscontrarsi, da parte dell'apposita struttura a costituirsi nell'ambito del servizio Viabilità, Mobilità e Trasporti della Provincia cui sarà affidata la gestione e il monitoraggio del Piano.
- b)
- Le risorse destinate ai servizi di cui alla lettera a) sono quelli posti a base di gara, pari a €5.448.995,28, oltre I.V.A. al 10% sulla base del corrispettivo chilometrico di Euro/Km. 1,623.
 - In sede di gara il Co.Tr.A.P. offriva una percentuale di sconto pari al 0,1%; Pertanto l'importo complessivo annuo corrisposto dalla Provincia di Brindisi al Co.Tr.A.P. è pari a € 5.443.995,28.
 - Il corrispettivo da contratto viene annualmente incrementato in misura non superiore al tasso reale di inflazione secondo le previsioni del comma 3, art. 19 L.R. 18/02.
- c)
- Nella stesura dei contratti di servizio potranno essere definiti modalità di integrazione sia dei programmi di esercizio che tariffarie (art. 29 L.R. 18/02) per migliorare l'opportunità di interscambio tra esse, che consentano all'utente l'utilizzo di tutti i servizi di TPRL sul proprio territorio.
 - Tenuto conto che il vettore ferroviario, nell'ambito della Provincia di Brindisi interessa solo i comuni posti sulle direttrici Lecce- Bari e Brindisi-Taranto, è destinato ad assolvere sempre più al soddisfacimento di una domanda per medie e lunghe distanze (destinazioni regionali o nazionali), dovrà operarsi il completamento del

programma di scambio intermodale dei servizi automobilistici dell'intera rete provinciale con i nodi ferroviari di Brindisi, Ostuni e Fasano sui quali effettuano fermata tutti i treni intercity ed eurocity.

- d)
- In base alla riscontrata esigenza di mobilità per portatori di handicap dovrà essere previsto, nei prossimi contratti di servizio a sottoscrivere con il gestore la indicazione di corse prefissate ad orari stabiliti, l'impiego di mezzi all'uopo attrezzati e contrassegnati dall'apposito simbolo. Analoga indicazione dovrà essere riportata per le rispettive corse, sui prospetti orario esposti o distribuiti al pubblico.
- e)
- Nel Piano Territoriale di Coordinamento sarà definito il sistema complessivo della viabilità e della mobilità provinciale sulla base del progressivo miglioramento dei seguenti parametri: sicurezza, risparmio energetico, riduzione delle aree congestionate, riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico.

6.2 Le variazioni della domanda e la nuova impostazione progettuale

La finalità del presente lavoro di rivisitazione del PPB, condotto sulla base delle prescrizioni di cui al comma 4, art.11 L.R. n.18/02 è quella di operare, nell'ambito dei "servizi minimi", una riorganizzazione dei programmi di esercizio che tenga conto delle modificate esigenze di mobilità della popolazione nella provincia di Brindisi.

Tali interventi di adeguamento del programma di esercizio sono stati operati attraverso:

- Il recepimento di segnalazioni ed esigenze espresse da Enti, Comuni, Scuole, Aziende ed Istituzioni varie operanti sull'intero territorio provinciale ed all'uopo interessate dalla Amministrazione Provinciale con l'invio di apposito questionario.
- Indagini di varia natura operate dall'ufficio trasporti della Provincia sia direttamente che attraverso il Co.Tr.A.P. - Consorzio Trasporto Aziende Pugliesi – di Bari, su segnalazioni della consorziata Società Trasporti Pubblici - Brindisi S.p.A., gestore dei servizi in essere.

Alla luce delle risultanze emerse dalla ricognizione di cui sopra si è evidenziata preliminarmente la necessità di impostare una operazione di restyling della intera rete che ha portato al superamento della precedente impostazione parcellizzata delle linee che, sulla base del vecchio concetto delle concessioni, risultavano suddivise in ordinarie – operaie – scolastiche e stagionali. Pertanto il progetto di aggiornamento propone una impostazione di tutto il programma di esercizio basata solo su due tipologie di autolinee: ordinarie e stagionali. Nell'ambito delle autolinee ordinarie sono previste specifiche corse con prolungamento per la zona industriale di Brindisi.

Tale impostazione, più aderente al nuovo modello di gestione, non più di tipo concessionario e finanziato a titolo di contributo ma di tipo contrattuale a prestazione contro corrispettivo, consente una semplificazione del quadro dei servizi offerti con una riduzione del numero di autolinee ed una razionale esposizione degli orari al pubblico, la cui immediatezza cognitiva ne migliora complessivamente le modalità di offerta.

Detta nuova impostazione riviene dall'aver constatato che tutte le attuali linee di collegamento con la zona industriale di Brindisi, originariamente impostate come collegamenti diretti ed il cui traffico si è sensibilmente ridotto nell'ultimo decennio, attraversano il capoluogo su un percorso che ricalca sostanzialmente quello delle autolinee ordinarie ed ovviamente ne assume traffico alle relative fermate.

Peraltro il calo di utenza registrato per la zona industriale di Brindisi e l'appetibilità di alcuni orari ha di fatto creato una condizione di servizio tale da poter far rientrare a tutti gli effetti dette autolinee come autolinee ordinarie, nell'ambito delle quali alcune corse sono prolungate per la zona industriale.

Dalle indagini e valutazioni operate è stata riscontrata inoltre una sostanziale congruenza, sul piano della impostazione generale della rete, con l'assetto definito dal Piano di Trasporti di Bacino approvato con DGR 1297/98, confermandosi un assetto di tipo monocentrico, atteso che per il capoluogo continua a riscontrarsi un indicatore di attrazione della mobilità complessiva pari a circa il 40% del potere attraente della provincia e questo per le sole attività lavorative non legate al pubblico impiego. Se a questi dati si aggiungono poi i valori afferenti il pubblico impiego con esclusione di una parte del traffico studentesco (diretto a Fasano, Cisternino Ostuni, Carovigno, Ceglie, Francavilla e Mesagne), si conferma ancor più una struttura di rete del tipo radiale con convergenza verso l'unico forte polo attrattore di Brindisi.

Prima di procedere alla definizione delle autolinee, occorre tener presente che, a seguito di interventi operati in materia di viabilità dai vari comuni della provincia di Brindisi (sensi unici, percorsi alternativi per autobus, ecc.), nonché per la intervenuta necessità di collegare buona parte delle linee ordinarie al nuovo complesso ospedaliero "A. Perrino" di Brindisi e su segnalazione della stessa S.T.P. di Brindisi, esercente i servizi di TPL della Provincia di Brindisi, sono stati effettuati sopralluoghi e verifiche sui percorsi e sulle lunghezze delle autolinee e/o tratte di linee sull'intera rete. Con Determinazione Dirigenziale n.566 del 3 maggio 2007, l'Amministrazione Provinciale riconosceva le nuove lunghezze delle autolinee e/o tratte, come effettivamente effettuate dalla S.T.P. di Brindisi, autorizzando il Co.Tr.A.P. – Consorzio Trasporto Aziende Pugliesi – di Bari, ad adeguare le schede orarie e chilometriche del programma di esercizio sottoscritto in data 30.12.2004 (rep. n.1384 serie3). Tali nuove lunghezze delle autolinee e/o tratte di linee sono parti integranti del nuovo P.P.B..

Oltre a tali aspetti di carattere più strettamente formali e relativi alla lunghezza delle linee e/o all'accorpamento di alcune autolinee, l'aggiornamento del P.P.B. ha comportato in modo più sostanziale l'adeguamento del programma di esercizio in termini di soppressione di "rami secchi" e/o istituzione di nuovi servizi. Tali modifiche sono state introdotte sulla base delle indagini condotte che hanno confermato le linee di tendenza già evidenziate al cap. 3 nell'esame del quadro economico e sociale essendosi infatti venute a riscontrare:

- Una sensibile contrazione di domanda per la zona industriale di Brindisi.
- Una diversa redistribuzione della domanda verso i vari presidi sanitari della provincia relativamente ai quali emerge un incremento della domanda per l'ospedale "A. Perrino" di Brindisi ed il "San Raffaele" di Ceglie Messapica.
- Una ristrutturazione della domanda di servizi scolastici a seguito di modifiche intervenute nella localizzazione sul territorio degli istituti medio superiori.
- Un seppur lieve incremento di domanda per i servizi stagionali.

6.3 La rimodulazione dell'offerta

Tanto precisato, gli adeguamenti da apportare al programma di esercizio dei servizi minimi attualmente in essere e dei servizi aggiuntivi offerti da Co.Tr.A.P. in sede di gara, rimodulati sulla base delle esigenze riscontrate, possono così sostanzarsi:

1. Accorpamenti per razionalizzazione:

AUTOLINEA OPERAIA N.4: Ceglie – S.Michele – S.Vito – Brindisi Zona Industriale.
Viene unificata all'autolinea ordinaria n.5:
Ceglie – S.Michele – S.Vito – Brindisi;

AUTOLINEA OPERAIA N. 9 :Cisternino – Ostuni – Carovigno – S.Vito – Brindisi Zona Industriale,

AUTOLINEA ORDINARIA N.17: Ostuni – Carovigno – S.Vito – Mesagne – Latiano.
Vengono unificate all'autolinea ordinaria n.10 :
Cisternino - Ostuni – Carovigno – S.Vito – Brindisi;

☐ autolinea operaia n.13: Fasano – Ostuni – Carovigno – S.Vito – Brindisi Zona Industriale (con corse limitate alla sola tratta Fasano – Ostuni)

☐ autolinea scolastica n.18: Ostuni – Fasano.

Vengono unificate alla nuova autolinea ordinaria: Fasano – Ostuni.

☐ autolinea operaia n.11: Erchie – Torre S.Susanna – S.Pancrazio – Sandonaci – Cellino – S.Pietro – Brindisi Z.I.;

☐ autolinea operaia n.12: Erchie - Torre S.Susanna – Mesagne – Brindisi Z.I.

Vengono unificate alla nuova autolinea:

Torre S.Susanna – Erchie - S.Pancrazio – Sandonaci – Cellino – S.Pietro – Brindisi Z.I.

☐ autolinea operaia n.15: Oria – Latiano – Mesagne Brindisi Z.I.;

☐ autolinea operaia n.16: Oria - Torre S.Susanna – Mesagne – Brindisi Z.I.,

☐ autolinea operaia n.27: Villa Castelli – Francavilla - Latiano – Mesagne Brindisi Z.I.;

☐ autolinea operaia n.29: Villa Castelli – Francavilla – Oria - Latiano – Mesagne Brindisi I.A.M..

Vengono unificate all'autolinea ordinaria n.28:

Villa Castelli – Francavilla – Oria - Latiano – Mesagne Brindisi;

☐ autolinea stagionale n.20: Ostuni – Villanova - Rosa Marina - Pilone – Torre Canne (con diramazione per la località di Costa Merlata per le corse limitate alla tratta Ostuni – Villanova).

Viene unificata all'autolinea stagionale n.3:

Ceglie – Ostuni – Villanova – Rosa Marina – Pilone – Torre Canne.

2. Soppressioni per contrazioni di traffico

☐ autolinea stagionale n.3:

Ceglie – Ostuni – Villanova – Rosa Marina - Pilone -Torre Canne:

* Soppressione di n. 1 coppia di corse stagionali festive sulla tratta Ceglie – Ostuni – Villanova (ore 7,35 da Ceglie e viceversa ore 12,35 da Villanova) e n. 1 corsa semplice stagionale festiva (ore 14,00 da Ceglie);

** soppressione di n. 4 coppie di corse stagionali giornaliere sulla tratta Ostuni – Villanova (ore 7,00 – 13,00 – 16,00 – 20,40 da Ostuni e viceversa ore 7,30 – 13,30 – 16,30 – 21,10 da Villanova) e n. 1 corsa semplice stagionale feriale (ore 12,35 da Villanova) per sovrapposizioni di corse già espletate dal servizio urbano di Ostuni.

□ autolinea operaia n.4:

Ceglie – S.Michele – S.Vito – Brindisi Z.I.:

* Soppressione di n. 1 corsa semplice operaia L/V sulla tratta S.Vito – Brindisi Z.I., (ore 6,40 da S.Vito già ottimizzata con contratto di servizio) il cui traffico residuo può essere assorbito dalla corsa in partenza alle ore 6,00 Ceglie – S.Michele – S.Vito – Brindisi Z.I..

□ autolinea operaia n.5:

Ceglie – S. Michele – S.Vito – Brindisi:

* Soppressioni di n.2 coppie di corse ordinarie festive sull'intero percorso (ore 6,20 e ore 15,30 da Ceglie, ore 8,30 e ore 19,15 da Brindisi);

** soppressione di n.1 corsa semplice scolastica L/S sulla tratta S.Michele - Brindisi (ore 7,00 da S.Michele);

*** soppressione di n. 2 corse semplice ordinaria feriale L/S sulla tratta S.Vito – Brindisi (ore 14,05 da Brindisi);

**** soppressione di n.2 coppie di corse ordinarie feriali L/S dal 1 Luglio al 31 Agosto sulla tratta S.Vito – Brindisi (ore 7,05 e ore 8,10 da S.Vito, ore 12,30 e ore 13,30 da Brindisi);

***** riduzione giorni di esercizio e trasformazione da ordinaria a scolastica di n.1 c.s. L/S sulla tratta S.Vito – Brindisi (ore 7,00 da S.Vito);

***** soppressione di 3 coppie di corse scolastiche e di n.1 corsa semplice scolastica L/S sulla tratta S.Vito – Brindisi (n.3 corse ore 7,05 da S.Vito e n.1 corsa alle ore 8,30 - 10,30 - 12,30 e 13,30 da Brindisi);

***** unificazione corse di rientro ore 14,05 Brindisi – S.Vito – Serranova e ore 14,05 Brindisi – S.Vito – Strada Specchiolla Km. 3;

***** soppressione di n. 4 coppie di corse ordinarie giornaliere sulla tratta Brancasi Brindisi (ore 17,00, 17,45, 18,45, 19,30 da Brancasi e ore 20,20, 21,30, 22,15, 23,00 da Brindisi);

***** soppressione di n.1 corsa semplice ordinaria L/S sulla tratta S.Vito – S.Michele – Ceglie (ore 6,10 da S.Vito);

□ autolinea stagionale n. 6:

Cellino – S.Pietro V.co – Torre S.Gennaro:

* soppressione di n. 1 coppia di corse stagionali festive (ore 14,10 S.Pietro – Torre S.Gennaro e viceversa ore 18,20 Torre S.Gennaro – S.Pietro) e n. 1 corsa semplice stagionale festiva (ore 19,40 Torre S.Gennaro – S.Pietro).

□ autolinea ordinaria n. 7:

Cisternino – Caranna – Pezze di Greco – Fasano – Fasano Stazione:

* Soppressione di 1 corsa semplice scolastica feriale L/S sulla tratta Cisternino – Fasano (ore 7,25 da Cisternino);

* soppressione di 1 corsa semplice scolastica feriale L/V sulla tratta Cisternino – Fasano (ore 14,00 da Fasano).

□ autolinea operaia n. 9:

Cisternino – Casalini – Ostuni – Carovigno – S.Vito - Brindisi Z.I.:

* Riduzione tratta di n.1 corsa semplice operaia feriale L/V ore 5,05 da Cisternino a Brindisi Z.I. in Cisternino – S.Vito (con coincidenza a S.Vito con la Ceglie – S.Vito - Brindisi Z.I.).

□ autolinea ordinaria n. 10:

Cisternino – Casalini – Ostuni – Carovigno – S.Vito - Brindisi:

* Soppressione di n.1 corsa semplice ordinaria feriale L/S sulla tratta Carovigno – Brindisi dal 1 Luglio al 31 Agosto (ore 14,05 da Brindisi);

** soppressione di n.1 corsa semplice scolastica L/S sulla tratta Carovigno – Brindisi (ore 7,00 da Carovigno);

*** riduzione percorso e periodo di esercizio di n.1 corsa ordinaria feriale L/S sulla tratta Ostuni – Brindisi (ore 12,30 da Brindisi); La stessa è stata modificata in n.1 corsa ordinaria L/V ore 12,30 Brindisi - Carovigno e in n.1 corsa scolastica Sabato ore 12,30 Brindisi – Ostuni;

**** scissione di n.1 corsa semplice ordinaria feriale L/S sulla tratta Ostuni – Brindisi (ore 7,45 da Ostuni) in 1 corsa semplice ordinaria feriale L/S (ore 7,35 Ostuni – Carovigno – S.Vito) e in n.1 corsa semplice scolastica L/V (ore 8,05 S.Vito – Brindisi) e attribuite alle rispettive autolinee;

***** riduzione tratta di 1 corsa semplice scolastica L/S ore 13,30 Brindisi – Ostuni – Montalbano - Speciale in ore 13,30 Brindisi – Ostuni; Gli utenti di Montalbano – Speciale effettueranno coincidenza a Ostuni con la corsa in partenza alle ore 14,35 diretta a Fasano.

□ autolinea operaia n. 11:

Erchie – Torre S.S. – S.Pancrazio – Sandonaci – Cellino – S.Pietro V.co – Brindisi Z.I.:

* Modifica capolinea di tutte le corse da Erchie a Torre S.S.

La nuova autolinea viene rinominata: Torre S.S. - Erchie – S. Pancrazio – Sandonaci – Cellino – S. Pietro V.co – Brindisi (con diramazione a Tutturano);

** soppressione di n.1 corsa semplice operaia L/V sulla tratta Cellino – S.Pietro – Brindisi Z.I. (ore 6,55 da Cellino) (già ottimizzata con contratto di servizio) il cui traffico residuo è stato assorbito dalla corsa in partenza alle ore 6,05 Torre S.S. – Erchie - S.Pancrazio – Sandonaci – Cellino – S.Pietro – Brindisi Z.I..

□ autolinea operaia n. 12:

Erchie - Torre S.S. – Mesagne - Brindisi Z.I.:

* Soppressione per unificazione di n.1 coppia di corse operaie L/V ore 6,35 Erchie – Torre S.Susanna – Mesagne - Brindisi Z.I.. e viceversa ore 16,40 Brindisi Z.I. – Mesagne – Tor-

re S.Susanna – Erchie con la corsa delle ore 6,30 S.Pancrazio – Sandonaci – Cellino – S.Pietro – Brindisi Z.I. e viceversa ore 16,40 Brindisi Z.I. – S.Pancrazio;

La nuova coppia di corse operaia L/V è così costituita:

- ore 6,05 Erchie – Torre S.S. - S.Pancrazio – Sandonaci – Cellino – S.Pietro – Brindisi Z.I. e viceversa;

- ore 16,40 Brindisi Z.I. – S.Pietro – Sandonaci – Cellino – S.Pancrazio – Erchie – Torre S.Susanna;

□ autolinea operaia n.13:

Fasano – Ostuni – Carovigno – S.Vito – Brindisi Z.I.:

* Tutte le corse sono limitate alla tratta Fasano – Ostuni, con coincidenza e trasbordo a Ostuni sull'autolinea Cisternino – Ostuni – Carovigno – S.Vito – Brindisi;

** soppressione sulla tratta Ostuni – Brindisi Z.I. di n.1 coppia di corse operaie feriale L/S (ore 12,35 da Ostuni e ore 14,05 da Brindisi Z.I.) e n.1 corsa semplice operaia feriale L/V (ore 16,40 da Brindisi Z.I.) il cui traffico residuo è stato assorbito dall'autolinea Cisternino – Ostuni – Carovigno – S.Vito – Brindisi Z.I.;

□ autolinea operaia n.15:

Oria - Latiano– Mesagne – Brindisi Z.I.:

* Soppressione di n.1 corsa operaia feriale L/V sul percorso intero (ore 16,40 Brindisi Z.I.) il cui traffico residuo è stato assorbito dalle modifiche introdurre con transito da Oria all'autolinea in partenza da Brindisi Z.I. – diretto a Villa Castelli.

□ autolinea operaia n.16:

Oria – Torre S.Susanna – Mesagne – Brindisi Z.I.:

* Soppressione di n.3 coppie di corse operaie giornaliere sul percorso intero (il traffico residuo è stato assorbito dalle modifiche introdurre con transito da Oria dell'autolinea in partenza da Villa Castelli e con transito da Torre S.Susanna dell'autolinea in partenza da Erchie).

□ autolinea ordinaria n.18:

Ostuni – Fasano:

* Soppressione di n.1 corsa semplice scolastica feriale L/V sul percorso intero (ore 7,30 Ostuni – Fasano) (già ottimizzata con contratto di servizio);

** soppressione di n.1 corsa semplice scolastica feriale L/V sul percorso intero (ore 13,20 Fasano - Ostuni).

□ autolinea stagionale n.20:

Ostuni – Villanova – Rosa Marina - Pilone -Torre Canne:

* Soppressione di n. 1 coppia di corse stagionali feriali L/S sulla tratta Ostuni – Pilone (ore 8,00 da Ostuni e ore 8,30 da Pilone).

□ autolinea ordinaria n.22:

S. Pancrazio – Mesagne:

* Modifica orario e periodo di esercizio di n.1 coppia di corse e di n.1 corsa semplice da ordinarie L/S a scolastica L/S (ore 17,10 da Mesagne , ore 18,10 da S.Pancrazio e ore 20,10 da Mesagne). Le nuove corse vengono effettuate alle ore 14,50 da S.Pancrazio a Mesagne, alle ore 18,00 e alle ore 19,00 da Mesagne a S.Pancrazio.

□ autolinea ordinaria n.23:
S.Vito – S.Michele – Francavilla:

* Soppressione di n.1 corsa semplice scolastica L/S sul percorso intero (ore 7,05 da S.Vito).

□ autolinea ordinaria n.24:
Torchiarolo – S. Pietro - Brindisi:

* Soppressione sul percorso intero di n.1 coppia di corse scolastiche L/S (ore 7,00 da Torchiarolo e ore 12,30 da Brindisi), e di n.1 corsa semplice (ore 14,05 da Brindisi) (già ottimizzate con contratto di servizio); Le stesse rimangono in esercizio nei giorni ordinari non scolastici;

** soppressione sul percorso intero dal 1 Luglio al 31 Agosto di n.1 coppia di corse ordinarie non scolastiche L/S (ore 7,00 da Torchiarolo e ore 12,30 da Brindisi) e di n.1 corsa semplice (ore 14,05 da Brindisi);

*** soppressione sul percorso intero dal 1 Luglio al 31 Agosto di n.1 corsa semplice ordinaria ore 10,30 da Brindisi).

autolinea ordinaria n.28:
Villa Castelli – Francavilla – Oria – Latiano – Mesagne – Brindisi:

* Soppressione di n.1 corsa semplice scolastica L/S ore 6,50 Villa Castelli - Brindisi (diretta);

** soppressione nei giorni di Sabato di n.1 corsa semplice scolastica (ore 14,05 Brindisi – Francavilla – Villa Castelli diretta);

*** soppressione di n.1 corsa semplice scolastica L/S sulla tratta Francavilla – Oria – Latiano – Mesagne - Brindisi (ore 10,30 da Brindisi);

**** soppressione di n.1 corsa semplice scolastica L/S sulla tratta Oria – Latiano – Mesagne – Brindisi (ore 13,30 da Brindisi);

***** soppressione di n.1 coppia di corse scolastiche feriali L/S sulla tratta Villa Castelli - Francavilla (ore 7,30 da Villa Castelli e ore 13,15 da Francavilla).

3. Istituzione nuovi servizi per incremento domanda (autolinee numerate con la nuova proposta di ordinamento)

□ autolinea ordinaria n.1:
Carovigno – Stazione F.S.:

* Intensificazione di n.1 coppia di corse ordinarie L/S ore 6,05 Carovigno – Stazione FS e viceversa ore 6.20 Stazione FS – Carovigno per modifica orari treni ferroviari.

□ autolinea ordinaria n.2:
Ceglie – S.Michele – S.Vito – Brindisi:

* Intensificazione (sui prolungamenti dell'autolinea Ceglie – S.Michele – S.Vito – Brindisi Z.I.) di corse aggiuntive dalla Zona Industriale di Brindisi agli Stabilimenti Avioman e Salver (già in parte inserite nel Contratto di Servizio);

** intensificazione sull'intero percorso di corse di nuova istituzione per i lavoratori turnisti impiegati presso l'ospedale A. Perrino in orari non coperti dalle corse già in programma con:

- n.1 corsa semplice ordinaria giornaliera (ore 21,35 da Brindisi);
- n.1 coppia di corse ordinarie festiva (ore 5,05 da Ceglie e ore 6,35 da Brindisi);
- n.1 corsa semplice ordinaria festiva (ore 12,40 da Ceglie);

*** trasformazione da scolastica a ordinaria di n.1 corsa semplice sull'intero percorso (ore 6,35 da Ceglie);

**** intensificazione di corse aggiuntive sulla tratta Brindisi – S.Vito – S.Michele – Ceglie – Villa Castelli (già inserite nel Contratto di Servizio) in prolungamento delle corse provenienti dall'Università di Lecce e per gli utenti di rientro da Brindisi (studenti, impiegati, visite parenti Ospedale, ecc.). Le stesse vengono trasformate da scolastiche a ordinarie per l'intero anno:

- n.1 corsa semplice ordinaria feriale L/S (ore 14,50 da Brindisi);
- n.1 corsa semplice ordinaria feriale L/S (ore 20,10 da Brindisi);

***** intensificazione di n.1 corsa semplice scolastica di Sabato sulla tratta S.Michele – S.Vito - Brindisi (ore 12,30 da Brindisi);

***** intensificazione di n.1 corsa semplice scolastica feriale L/V sulla tratta S.Vito – Brindisi(ore 14,05 da S.Vito) (corsa aggiuntiva già inserita nel Contratto di Servizio in prolungamento della corsa scolastica in partenza alle ore 13,30 da Ceglie per S.Vito);

***** assegnazione di n.1 corsa semplice scolastica feriale L/V sulla tratta S.Vito – Brindisi (ore 8,05 da S.Vito) derivante dalla scissione della corsa ordinaria feriale ore 7,45 Ostuni – Carovigno - S.Vito - Brindisi in corsa ordinaria feriale L/S ore 7,35 Ostuni – Carovigno – S.Vito e in corsa semplice scolastica L/V ore 8,05 S.Vito – Brindisi);

***** intensificazione di n.1 corsa semplice scolastica feriale L/V sulla tratta Ceglie – S.Michele – S.Vito (ore 14,40 da Ceglie) in funzione dell'uscita degli studenti dell'Istituto Alberghiero di Ceglie;

***** intensificazione di n.1 corsa semplice scolastica feriale L/V sulla tratta S.Michele – Ceglie (ore 7,20 da S.Michele) per incremento studenti frequentanti l'Istituto Alberghiero di Ceglie;

□ autolinea ordinaria n.4:

Cisternino – Casalini - Ostuni - Carovigno – S.Vito – Brindisi :

* Assegnazione di n.1 corsa semplice operaia feriale L/V sulla tratta Ostuni – Carovigno – S.Vito – Brindisi Z.I. (ore 6,35 da Ostuni) e derivante dalla scissione della corsa operaia feriale L/V ore 6,05 Fasano - Ostuni – Brindisi Z.I. in ore 6,05 Fasano – Ostuni e ore 6,35 Ostuni – Brindisi Z.I.);

** intensificazione di n.1 coppia di corse scolastiche feriali L/S sulla tratta Cisternino – Casalini – Ostuni (ore 7,30 da Ostuni e ore 13,30 Cisternino – Ostuni) per incremento studenti frequentanti l'istituto Polivalente di Cisternino;

*** intensificazione di n.1 corsa semplice scolastica feriale L/S sulla tratta Casalini – Cisternino (ore 14,35 da Cisternino per Casalini) (corsa aggiuntiva già inserita nel Contratto di Servizio) in funzione degli studenti provenienti da Fasano e da Martina Franca);

**** assegnazione di n.1 corsa semplice ordinaria feriale L/S sulla tratta Ostuni – Carovigno – S.Vito (ore 7,35 da Ostuni) derivante dalla scissione della corsa ordinaria feriale ore 7,45 Ostuni – Carovigno - S.Vito - Brindisi in corsa ordinaria feriale L/S ore 7,35 Ostuni – Carovigno – S.Vito e in corsa semplice scolastica L/V ore 8,05 S.Vito – Brindisi;

***** intensificazione di n.1 corsa scolastica feriale L/V sulla tratta Ostuni – Carovigno – S.Vito (ore 7,40 da Ostuni) per incremento studenti che frequentano l'Istituto Alberghiero di Carovigno (la stessa corsa prosegue da Carovigno a S.Vito con coincidenza alle ore 8,05 da S.Vito per Brindisi per gli utenti di Carovigno diretti a Brindisi);

***** intensificazione di n.1 coppia di corse scolastiche feriali L/S sulla tratta Ostuni – Carovigno – S.Vito (ore 7,10 da S.Vito e ore 13,05 da Ostuni) e di n.2 corse semplici scolastiche L/S (ore 12,10 e ore 12,55 da Ostuni) per incremento studenti che frequentano gli Istituti Superiori di Ostuni e per variazione orari di uscita dagli stessi istituti;

***** intensificazione di n.1 corsa semplice stagionale L/S sulla tratta Ostuni – Carovigno – S.Vito dal 11/6 al 10/9 (ore 7,30 da S.Vito) in coincidenza con la corsa in transito alle ore 8,00 da Ostuni per Torre Canne;

***** trasformazione da scolastica a ordinaria di n.1 corsa semplice L/S sulla tratta S.Vito – Cisternino (ore 15,25 da S.Vito);

***** intensificazione di 2 coppie di corse scolastiche L/S sulla tratta Carovigno – Ostuni (ore 7,25 da Carovigno, viceversa ore 12,30 da Ostuni e ore 7,25 da Carovigno e viceversa ore 12,55 da Ostuni) per incremento studenti che frequentano gli Istituti Superiori di Ostuni;

***** intensificazione di 1 corsa semplice scolastica di Sabato sulla tratta Carovigno – Ostuni (ore 12,40 da Ostuni) per variazione orari di uscita dagli Istituti Superiori di Ostuni e per aumento di utenti di ritorno dal mercato settimanale;

***** intensificazione di 1 corsa semplice scolastica L/S sulla tratta Carovigno – Ostuni (ore 14,20 da Ostuni) in prolungamento della corsa scolastica in partenza alle ore 13,50 da Fasano;

***** intensificazione di 1 corsa semplice scolastica L/V sulla tratta Carovigno – Ostuni (ore 17,40 da Ostuni) in prolungamento della corsa scolastica in partenza alle ore 17,10 da Fasano;

***** intensificazione di 1 corsa semplice scolastica L/S sulla tratta Carovigno – Ostuni (ore 8,25 da Carovigno) per incremento di utenti per Ostuni;

***** intensificazione di 2 corse semplici scolastiche L/V sulla tratta Carovigno – Ostuni (ore 14,00 da Carovigno) in funzione dell'apertura del nuovo Istituto Alberghiero di Carovigno.

□ autolinea ordinaria n.5:

Cisternino – Caranna – Pezze di Greco – Fasano – Fasano Stazione:

* Arretramento capolinea da Cisternino alla contrada Marinelli di n.1 coppia di corsa scolastica Cisternino – Fasano (ore 7,00 dalla contrada Marinelli e ore 14,00 da Cisternino) (corse aggiuntive già inserite nel Contratto di Servizio);

** istituzione di n.1 coppia di corse sulla tratta Cisternino – Zona Industriale di Pezze di Greco (ore 6,30 da Cisternino e ore 16,30 da Fasano), in funzione degli operai di Cisternino che lavoro presso le aziende ubicate alla zona industriale di Pezze di Greco;

autolinea ordinaria n.6:

Fasano – Pezze di Greco – Speciale – Montalbano - Ostuni:

* Assegnazione di n.1 corsa semplice feriale L/V sul percorso intero (ore 6,05 da Fasano) derivante dalla scissione della corsa operaia feriale L/V ore 6,05 Fasano - Ostuni – Brindisi Z.I. in ore 6,05 Fasano – Ostuni e 6,35 Ostuni – Brindisi Z.I.;

** intensificazione di n.1 coppia di corse scolastiche L/S sul percorso intero ore 6,30 da Fasano e viceversa ore 14.35 da Ostuni in coincidenza con la corsa in partenza alle ore 6,55 da Ostuni per Brindisi e viceversa in partenza alle ore 13,30 da Brindisi per Ostuni in funzione per gli studenti frequentanti l'Istituto Nautico di Brindisi;

*** intensificazione di n.1 corsa semplice scolastica feriale L/V sul percorso intero (ore 17,10 da Fasano) in funzione dell'uscita pomeridiana degli studenti dell'Istituto Alberghiero di Fasano.

□ autolinea n.7 ordinaria:

Ostuni – S. Michele S. (con prolungamento stagionale a Francavilla Fontana):

* Intensificazione di n.1 corsa semplice scolastica feriale L/S sulla tratta Ostuni – S. Michele S. (ore 13,25 da Ostuni) in funzione dell'uscita diversificata degli studenti frequentanti gli istituti di Ostuni;

** prolungamento di n.2 coppie di corse dell'autolinea Ostuni - S. Michele S. a Francavilla F. nel periodo stagionale feriale L/S dal 11/6 al 10/9 (con coincidenza con le corse S. Michele S. – Ostuni e Ostuni - Torre Canne): ore 6.30 S. Michele S. – Francavilla / ore 7,00 Francavilla – S. Michele S. e ore 13,30 S. Michele S. – Francavilla /ore 14,00 Francavilla F.– S. Michele S..

□ autolinea ordinaria n.8:

S.Pancrazio - Mesagne:

* Modifica orario e periodo di esercizio di n.1 coppia di corse e di n.1 corsa semplice da ordinarie L/S a scolastica L/S (ore 17,10 da Mesagne, ore 18,10 da S. Pancrazio e ore 20,10 da Mesagne). Le nuove corse vengono effettuate alle ore 14,50 da S. Pancrazio, alle ore 18,00 e alle ore 19,00 da Mesagne in funzione dei corsi scolastici pomeridiani istituiti presso il Liceo scientifico di Mesagne.

** intensificazione di n.1 corsa semplice scolastica feriale L/S ore 7,25 da S. Pancrazio per Mesagne.

□ autolinea ordinaria n.9:

S.Vito – S.Michele - Francavilla:

* Intensificazione di 1 coppia di corse operaie feriali L/V sul percorso intero (ore 4,55 da S.Vito e ore 17,00 Francavilla) in coincidenza a Francavilla con le corse per/da Taranto Z.I.;

** intensificazione di n.1 corsa semplice scolastica feriale L/S sulla tratta S. Michele S. – Francavilla (ore 7,25 da S.Michele S.);

*** intensificazione di n.1 corsa semplice scolastica feriale L/V sulla tratta S. Michele S. – Francavilla (ore 14,05 da S. Michele S.) ottimizzata nel Contratto di Servizio e successivamente ripristinata per incremento di studenti.

autolinea ordinaria n.10:
Torchiarolo – S. Pietro - Brindisi:

* Intensificazione di n.1 corsa semplice ordinaria feriale L/S sull'intero percorso (ore 10,30 da Brindisi) (corsa aggiuntiva già inserita nel Contratto di Servizio);

** intensificazione di n.1 corsa semplice scolastica feriale L/S sull'intero percorso (ore 8,40 da Torchiarolo);

*** intensificazione di n.1 corsa semplice scolastica feriale L/S sulla tratta S. Pietro V.co – Brindisi (ore da 7,10 da S. Pietro V.co).

□ autolinea operaia n.12:
Torre S.S. – Erchie - S.Pancrazio – Sandonaci – Cellino – S.Pietro V.co – Brindisi Z.I. :

* Arretramento capolinea di tutte le corse da Erchie a Torre S.S, e nuova denominazione dell'autolinea in : Torre S.S. - Erchie – S.Pancrazio – Sandonaci – Cellino – S.Pietro V.co – Brindisi Z.I.;

** assegnazione di n.1 coppia di corse operaie feriali L/V sul percorso intero (ore 6,05 da Torre S.Susanna e ore 16,40 da Brindisi Z.I.) derivante dall'accorpamento della coppia di corse operaie feriali L/V ore 6,30 S.Pancrazio - Sandonaci – Cellino – S.Pietro – Brindisi Z.I e viceversa; ore 16,40 Brindisi Z.I. – S.Pietro – Cellino – Sandonaci – S.Pancrazio e dalla coppia di corse operaie feriali L/V ore 6,35 Erchie – Torre S.Susanna – Mesagne - Brindisi Z.I. e viceversa ore 16,40 Brindisi Z.I. – Mesagne – Torre S.S. – Erchie.

□ autolinea ordinaria n.13:
Villa Castelli - Francavilla – Oria – Latiano – Mesagne - Brindisi:
* Prolungamento percorso con transito da Oria della corsa operaia L/V ore 16,40 Brindisi Z.I. – Mesagne – Latiano – (Oria) – Francavilla – Villa Castelli, a seguito soppressione della corsa operaia feriale L/V ore 16,40 Brindisi Z.I. - Mesagne – Latiano – Oria;

** intensificazione di n.1 corsa semplice ordinaria feriale L/S sull'intero percorso ore 8,30 Brindisi – Mesagne – Latiano – Oria – Francavilla – Villa Castelli (corsa aggiuntiva già inserita nel Contratto di Servizio);

*** intensificazione di n.1 coppia di corse scolastiche L/S sulla tratta Villa Castelli – Francavilla - Brindisi (ore 6,45 da Villa Castelli e ore 14,05 da Brindisi) (corse aggiuntive già inserite nel Contratto di Servizio); Successivamente la corsa scolastica in partenza alle ore 14,05 da Brindisi per Francavilla – Villa Castelli è stata soppressa nei giorni di Sabato;

**** intensificazione di n.1 corsa scolastica L/V sulla tratta Villa Castelli – Francavilla - Brindisi (ore 13,35 da Brindisi) (corsa aggiuntiva già inserita nel Contratto di Servizio);

***** intensificazione di n.1 corsa scolastica feriale L/S sulla tratta Villa Castelli – Francavilla – Brindisi (ore 13,35 Brindisi) (corsa aggiuntiva già inserita nel Contratto di Servizio limitatamente a Francavilla) ;

***** intensificazione di n.1 corsa ordinaria feriale L/S sulla tratta Francavilla – Oria – Latiano – Mesagne – Brindisi (ore 15,00 da Brindisi);

***** intensificazione di n.1 corsa scolastica di Sabato sulla tratta Francavilla – Brindisi (ore 7,00 da Francavilla);

***** intensificazione di n.1 corsa scolastica feriale L/S sulla tratta Francavilla – Brindisi (ore 12,30 da Brindisi) (corsa aggiuntiva già inserita nel Contratto di Servizio);

***** intensificazione di n.1 corsa scolastica feriale L/V sulla tratta Oria – Latiano – Mesagne – Brindisi (ore 7,00 da Oria) (corsa aggiuntiva già inserita nel Contratto di Servizio);

***** intensificazione di n.1 corsa ordinaria feriale L/S sulla tratta Brindisi – Cittadella (ore 7,50 da Brindisi) (corsa aggiuntiva già inserita nel Contratto di Servizio);

□ autolinea stagionale n.14:
Ceglie – Ostuni – Villanova – Torre Canne:

* Prolungamento da Villanova a Torre Canne di n.2 coppie di corse stagionali giornaliere e di n.1 corsa semplice stagionale giornaliera dell'autolinea Ceglie – Ostuni – Villanova (prolungamenti già inserita nel Contratto di Servizio);

** arretramento, nel periodo 11/6-30/6 e 1/9-10/9 di una coppia di corse stagionali feriali L/S della tratta Ostuni – Villanova – Torre Canne Terme a Ceglie con partenza ore 7,35 da Ceglie e alle ore 12,10 da Torre Canne Terme e trasformazione delle stesse corse da feriale a giornaliera (in funzione degli utenti diretti alle cure termali di Torre Canne).

□ autolinea stagionale n.15:
Cellino – S.Pietro – Torre S.Gennaro:

* Intensificazione di n.3 coppie di corse giornaliere serali sul percorso intero (ore 21,00, ore 22,20 e ore 23,40 da Cellino e ore 21,40 – 23,00 e 0,30 da Torre S.Gennaro) (corse aggiuntive già inserite nel Contratto di Servizio).

□ autolinea stagionale n.16:
Cisternino – Caranna – Torre Canne:

* Intensificazione periodo di esercizio 16/5 – 15/6 di n.1 coppia di corse giornaliere sul percorso intero (ore 7,55 da Cisternino e ore 12,00 da Torre Canne) (in funzione degli utenti diretti alle cure termali di Torre Canne).

6.4 La proposta del nuovo programma di esercizio.

A seguito di tali modifiche l'assetto organizzativo dei servizi minimi su gomma, attribuiti alla competenza della Provincia di Brindisi, risulta impostato su 19 autolinee, contro le 29 previste nel Contratto di Servizio.

Nella seguente tabella è riportato il riepilogo delle autolinee così come prevista dalla presente proposta di aggiornamento (TAV. B) :

AUTOLINEE ORDINARIE

01) CAROVIGNO - CAROVIGNO STAZIONE F.S..
prolungamento stagionale per Torre Santa Sabina.

02) CEGLIE – S.MICHELE – S.VITO – BRINDISI.
prolungamento da Brindisi a Brindisi Z.I.;
prolungamento da Ceglie a Villa Castelli;
diramazione S.Vito – Serranova;
diramazione S.Vito – Km. strada Specchiolla.

03) CEGLIE M.CO- OSTUNI - CAROVIGNO – S.VITO – BRINDISI I.A.M.

04) CISTERNINO – CASALINI - OSTUNI - CAROVIGNO – S.VITO – BRINDISI.
prolungamento da Brindisi a Brindisi Z.I.;
diramazione Mesagne – Latiano;
diramazione Caranna – Speciale – Montalbano.

05) CISTERNINO – CARANNA – PEZZE DI GRECO – FASANO – FASANO STAZIONE.
arretramento da Cisternino a contrada Marinelli;
diramazione zona industriale di Pezze di Greco.

06) FASANO – PEZZE DI GRECO – SPEZIALE – MONTALBANO - OSTUNI.

07) OSTUNI – S .MICHELE.
prolungamento stagionale da S. Michele a Francavilla Fontana.

08) S.PANCRAZIO – MESAGNE.

09) S.VITO – S.MICHELE – FRANCAVILLA.

10) TORCHIAROLO – S.PIETRO – BRINDISI.

11) TORCHIAROLO – S.PIETRO OSPEDALE – S.PIETRO STAZIONE F.S..

12) TORRE S.S. – ERCHIE - S.PANCRAZIO – SANDONACI – CELLINO – S.PIETRO V.CO – BRINDISI Z.I.
diramazione Tutturano.

13) VILLA CASTELLI - FRANCAVILLA – ORIA – LATIANO – MESAGNE - BRINDISI
prolungamento da Brindisi a Brindisi Z.I.;
prolungamento da Brindisi a Brindisi I.A.M.;
diramazione suburbana Mesagne – Cittadella della Ricerca – Brindisi.

AUTOLINEE STAGIONALI

14) CEGLIE – OSTUNI – VILLANOVA – TORRE CANNE.
diramazione Ostuni - Costa Merlata

15) CELLINO – S.PIETRO – TORRE S. GENNARO.
diramazione Torchiarolo - Lindinuso

16) CISTERMINO – CARANNA – TORRE CANNE.

17) MESAGNE – APANI.

18) S.MICHELE S.NO – S.VITO – SPECCHIOLLA.

19) TORRE CANNE – PILONE – ROSA MARINA – BRINDISI.

Risultano chiari ed evidenti gli obiettivi raggiunti con il lavoro di aggiornamento operato, che ha prodotto una sostanziale razionalizzazione dei servizi esistenti con l'adeguamento degli stessi alle attuali esigenze reali, attraverso:

l'adeguamento delle percorrenze delle singole autolinee alla effettiva distribuzione dei punti di incarrozzamento e/o destinazione come richiesti da specifiche modificate esigenze della domanda;

l'accorpamento dei servizi formalmente impostati su distinte autolinee originariamente istituite per differenti finalità, ma di fatto sovrapposte tra loro;

l'eliminazione delle corse a frequentazione nulla o trascurabile;

la intensificazione del servizio nei casi in cui è stato riscontrato un aumento della domanda.

Negli allegati tecnici è riportato il Programma di Esercizio come risultato dell'aggiornamento operato. Per ciascuna delle 19 autolinee sono riportate sia la scheda di riepilogo (All.1) che quella di dettaglio (All.2) con lo sviluppo analitico delle percorrenze di esercizio.

Le risultanze di detto Programma di Esercizio, come riportato in allegato, sono congruenti con i Servizi Minimi di competenza Provinciale di cui al comma 1 lettera a), art.11, L.R. 18/02 e al comma 1, art.10 L.R.10/07.

Per ciascuna autolinea sono state inoltre predisposte (All.3) le tabelle degli stazionamenti con i relativi orari e tipologie delle singole corse, come previste sia in andata che in ritorno; la numerazione delle corse; la periodicità delle stesse; i giorni/anno di effettivo servizio; la percorrenza di ciascuna corsa e relativi prolungamenti ove previsti; la percorrenza annua.

Per la numerazione delle corse, composta di cinque numeri e da una lettera ("A" per andata e "R" per il ritorno), è stato attribuito il seguente criterio:

Il primo numero "3" riporta la rete provinciale di Brindisi, come attribuita dal Piano Regionale Trasporti "P3" ;

il secondo e terzo numero è riferito al numero assegnato all'autolinea della corsa di riferimento;

il quarto e quinto numero è riferito al numero della corsa in progressione di orario per ogni singola tratta;

l'ultimo carattere è una lettera che indica la tipologia della corsa se andata "A" o ritorno "R".

Le tabelle grafiche allegate (TAV. A e TAV. B) riportano schematicamente sia i percorsi delle autolinee del PTB di cui alla DGR 1297/98 che quelle relative al progetto di aggiornamento.

Dall'esame degli allegati appare ancor più evidente il risultato raggiunto in termini della richiamata razionalizzazione dei servizi e in termini di acquisizione di servizi aggiuntivi ai servizi minimi, e come questi vadano meglio ad inquadrarsi nel nuovo sistema gestionale del tipo a contratto contro corrispettivo.



PIANO DEI TRASPORTI DI BACINO DELLA PROVINCIA DI BRINDISI

marzo 2009

Tavola B

Legenda

- AUTOLINEE ORDINARIE E OPERAIE
- AUTOLINEE STAGIONALI

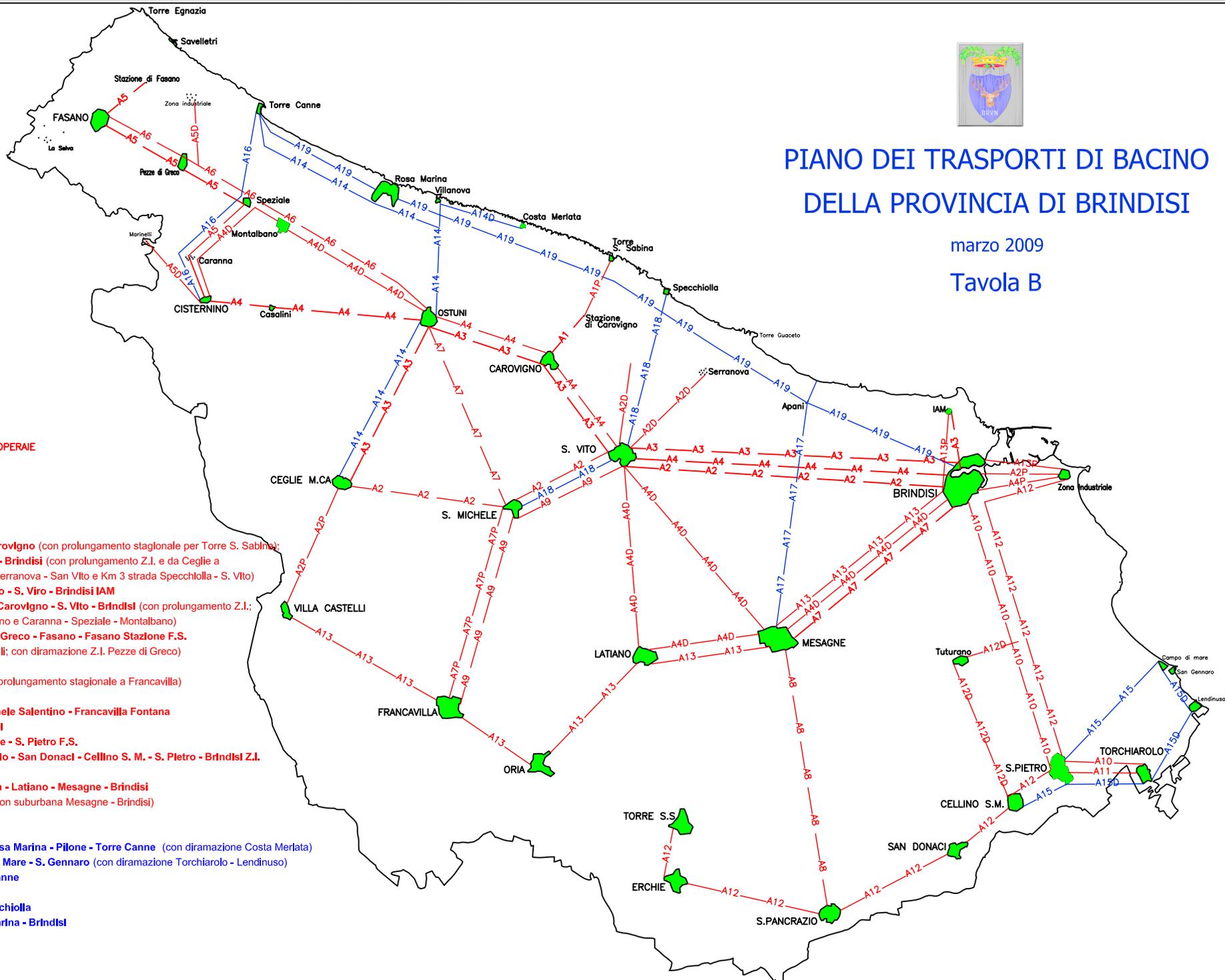
AxD = diramazione
AxP = prolungamento

ORDINARIE ED OPERAIE

- A1) Carovigno - Stazione F.S. di Carovigno (con prolungamento stagionale per Torre S. Sabina);
- A2) Ceglie - San Michele - San Vito - Brindisi (con prolungamento Z.I. e da Ceglie a Villa Castelli e con diramazione Serranova - San Vito e Km 3 strada Specchiolla - S. Vito)
- A3) Ceglie M.ca - Ostuni - Carovigno - S. Vito - Brindisi IAM
- A4) Cisternino - Casalini - Ostuni - Carovigno - S. Vito - Brindisi (con prolungamento Z.I.; con diramazione Mesagne - Latiano e Caranna - Speciale - Montalbano)
- A5) Cisternino - Caranna - Pezze di Greco - Fasano - Fasano Stazione F.S. (con arretramento in C.da Marinelli; con diramazione Z.I. Pezze di Greco)
- A6) Fasano - Ostuni
- A7) Ostuni - San Michele S.no (con prolungamento stagionale a Francavilla)
- A8) San Pancrazio S.no - Mesagne
- A9) San Vito dei Normanni - S. Michele Salentino - Francavilla Fontana
- A10) Torchiarolo - S. Pietro - Brindisi
- A11) Torchiarolo - S. Pietro Ospedale - S. Pietro F.S.
- A12) Torre S.S. - Erchie - S. Pancrazio - San Donaci - Cellino S. M. - S. Pietro - Brindisi Z.I. (con diramazione a Tutarano);
- A13) Villa Castelli - Francavilla - Oria - Latiano - Mesagne - Brindisi (con prolungamento Z.I., IAM e con suburbana Mesagne - Brindisi)

STAGIONALI

- A14) Ceglie - Ostuni - Villanova - Rosa Marina - Pilone - Torre Canne (con diramazione Costa Merlata)
- A15) Cellino - San Pietro - Campo di Mare - S. Gennaro (con diramazione Torchiarolo - Lendinuso)
- A16) Cisternino - Caranna - Torre Canne
- A17) Mesagne - Apani
- A18) S. Michele S.no - S. Vito - Specchiolla
- A19) Torre Canne - Pilone - Rosa Marina - Brindisi



PIANO DEI TRASPORTI DI BACINO DELLA PROVINCIA DI BRINDISI

Aggiornamento marzo 2009

AUTOLINEE

(numerazione assegnata dal Co.Tr.A.P. – Bari – soggetto aggiudicatario dei servizi minimi di TPL della provincia di Brindisi).

ORDINARIE ED OPERAIE

- A1 Carovigno – Stazione F.S. di Carovigno** (con prolungamento stagionale per Torre S. Sabina)
- A2 Ceglie M.ca – San Michele Salentino – San Vito dei Normanni – Brindisi**
(con prolungamento Zona Industriale; con prolungamento da Ceglie M. a Villa Castelli e con diramazione Serranova – San Vito e Km. 3 strada Specchiolla – S. Vito dei Normanni)
- A3 Ceglie M.ca – Ostuni – Carovigno – S. Vito dei Normanni – Brindisi IAM**
- A4 Cisternino – Casalini – Ostuni – Carovigno – S. Vito dei Normanni**
(con prolungamento Z.I.; con diramazione Mesagne – Latiano e Caranna – Speciale – Montalbano)
- A5 Cisternino – Caranna – Pezze di Greco – Fasano – Fasano Stazione F.S.**
(con arretramento in C.da Marinelli; con diramazione Z.I. Pezze di Greco)
- A6 Fasano – Ostuni**
- A7 Ostuni – San Michele Salentino** (con prolungamento stagionale a Francavilla Fontana)
- A8 San Pancrazio Salentino – Mesagne**
- A9 San Vito dei Normanni – S. Michele Salentino – Francavilla Fontana**
- A10 Torchiariolo – S. Pietro Vernotico – Brindisi**
- A11 Torchiariolo – S. Pietro Vernotico Ospedale – S. Pietro Vernotico F.S.**
- A12 Torre S.S. – Erchie – S. Pancrazio – San Donaci – Cellino S.M. – S. Pietro V.co – Brindisi Z.I.** (con diramazione a Tutturano)
- A13 Villa Castelli – Francavilla Fontana – Oria – Latiano – Mesagne – Brindisi**
(con prolungamento Z.I.; con prolungamento Brindisi IAM e con suburbana Mesagne – Brindisi)

STAGIONALI

- A14 Ceglie M.ca – Ostuni – Villanova – Rosa Marina – Pilone – Torre Canne**
(con diramazione Costa Merlata)
- A15 Cellino S. Marco – San Pietro Vernotico – Campo di Mare – Torre S. Gennaro**
(con diramazione Torchiariolo – Lendinosa)
- A16 Cisternino – Caranna – Torre Canne**
- A17 Mesagne – Apani**
- A18 S. Michele Salentino – S. Vito dei Normanni – Specchiolla**
- A19 Torre Canne – Pilone – Rosa Marina – Brindisi**

6.5 Il riconoscimento dei nuovi servizi minimi da attivare

L'art. 10, comma 1, della L.R. n.10 del 16/04/07 da facoltà agli enti affidanti, fino all'approvazione del piano triennale dei servizi e per motivate esigenze di mobilità, di disporre variazioni compensative ai programmi di esercizio, anche mediante l'istituzione di nuovi servizi. Gli enti competenti potranno quindi assegnare nuovi servizi sulla base dei contratti in essere e dei corrispettivi contrattualmente riconosciuti al soggetto gestore.

Il comma 3 dello stesso art. 10 della L.R. 10/07 prevede la possibilità per la Regione Puglia, fino all'approvazione del piano triennale dei servizi ed in deroga al disposto dell'art.5 L.R. 18/02, al fine di realizzare livelli di servizi sufficientemente rapportati alla domanda di trasporto, di classificare e di affidare nuovi servizi minimi interurbani. A tal fine sono stati previsti dalla Regione Puglia stanziamenti per € 2.500.000,00 a partire dal bilancio di previsione 2007.

La Provincia di Brindisi, intende portare avanti le proposte già formulate nell'anno 2007 per il riconoscimento di nuovi servizi minimi da attivare ad integrazione di quelli esistenti per complessivi 350.000 Km..

In particolare le esigenze di mobilità da attivare e non inserite nell'attuale progetto di aggiornamento del piano, in quanto non riconosciute finanziariamente dalla Regione Puglia tra le priorità di nuovi servizi da attivare e per non aver trovato sufficiente capienza nel limite di percorrenza complessiva afferente ai servizi minimi, riguardano i collegamenti per:

- I lavoratori turnisti impiegati presso l'ospedale "A. Perrino" di Brindisi per quegli orari non coperti dalle corse già in programma. Infatti sono circa 800 i dipendenti provenienti dai comuni della provincia tra medici, infermieri, ausiliari, etc. legati al ciclo lavorativo (6,30 – 14,00 – 21,30). Tali orari sono garantiti dalle attuali autolinee gestite dalla Società Trasporti di Brindisi solo nella fascia centrale delle ore 14,00 con le corse dirette e provenienti dalla Zona Industriale di Brindisi. Negli altri orari è necessario attivare n.2 coppie di corse giornaliere per ognuna delle autolinee riportate:
 - n. 4 Cisternino – Casalini - Ostuni - Carovigno – S.Vito – Brindisi;
 - n. 12 Torre S.S. –Erchie- S.Pancrazio–Sandonaci–Cellino–S.Pietro V.co – Brindisi Z.I.;
 - n. 13 Villa Castelli - Francavilla – Oria – Latiano – Mesagne – Brindisi;
- i pendolari di Carovigno che hanno necessità di raggiungere la stazione ferroviaria di Ostuni per usufruire dei treni a lunga percorrenza oltre a quelli regionali, nonché accedere agevolmente ai servizi sanitari, amministrativi e commerciali siti nel comune di Ostuni. Tale collegamento può essere di tipo suburbano con frequenza a ogni ora dalle ore 5,00 alle ore 22,00 e con la contemporanea soppressione delle attuali corse dell'autolinea Carovigno – Stazione F.S.;
- nuove località balneari, come quella attivata, in via sperimentale, nella stagione estiva 2007 da Brindisi alla spiaggia di Torre Guaceto con n.6 coppie di corse giornaliere.

6.6 La gestione ed il monitoraggio del piano

Tale nuova impostazione del sistema organizzativo della gestione, basato sul contratto di servizio, rispetto al vecchio modello del tipo a concessione, in cui al concessionario era consentita più ampia discrezionalità gestionale, comporta la necessità di costituire, nell'ambito del Servizio Amministrazione Generale – Ufficio Trasporti-, apposita struttura che assolva alla esigenza di monitorare gli obiettivi e gli impegni fissati nel contratto di servizio, nonché verificare il contenuto delle prestazioni dello stesso servizio. Attività questa peraltro esplicitamente prevista dallo schema di contratto di servizio tipo, di cui alla D.G.R. 248/03.

Inoltre il punto 6 dell'art.4 del predetto schema riporta testualmente:

L'Ente affidante si impegna, con riferimento a quanto previsto negli strumenti di programmazione locale (PTS, Piano provinciali di Bacino, Piani Urbani del Traffico):

a promuovere progetti di miglioramento delle infrastrutture, con particolare riguardo a quelle a supporto dell'intermodalità, nei modi e tempi definiti negli accordi di programma per gli investimenti;

a promuovere l'integrazione modale e tariffaria;

a vigilare ed evitare situazioni di sovrapposizioni delle diverse modalità di erogazione dei servizi di trasporto pubblico locale;

a realizzare gli investimenti, con particolare riguardo al rinnovo del materiale rotabile e tecnologia di controllo, secondo i tempi e le modalità previsti nei programmi regionali di investimenti con risorse vincolate di cui all'articolo 10 del "Testo unico".

Tenuto conto che la gestione del contratto altri non è se non la trasposizione operativa del PPB, in termini di servizio effettivamente reso, appare del tutto evidente la necessità che, nell'ambito del Servizio Amministrazione Generale – Ufficio Trasporti – della Provincia di Brindisi, sia costituita apposita struttura cui, oltre il compito di sovrintendere alla verifica e controllo delle prestazioni previste dal contratto di servizio, possa essere conferito anche il più ampio incarico di gestione e monitoraggio del Piano, con la istituzione di apposito Ufficio e/o Osservatorio per la Gestione ed il Monitoraggio del Piano dei Trasporti di Bacino.

Detto Ufficio e/o Osservatorio, la cui costituzione è demandata alla competenza della Giunta Provinciale, potrà avvalersi anche di collaborazioni esterne, sia di specifico contenuto professionale che di Enti, Istituzioni o soggetti di varia natura portatori di interessi, di categorie coinvolte nel sistema della mobilità provinciale.

Oltre a sovrintendere al monitoraggio sull'andamento dei servizi del contratto sarà compito di tale struttura:

- rilevare e valutare i dati sulla mobilità provinciale ed i suoi processi evolutivi, sia ai fini della determinazione dei servizi minimi, che dei servizi aggiuntivi e dei servizi speciali;
- valutare, in relazione alla definizione dei servizi di cui sopra, la rispondenza del sistema di Trasporto Pubblico Locale, di competenza Provinciale, alle esigenze economiche e sociali della comunità;
- verificare e valutare il grado di integrazione modale e tariffaria del sistema complessivo dei trasporti pubblici che interessano la provincia di Brindisi e proporre gli interventi migliorativi;
- rilevare ed analizzare i livelli di efficienza ed efficacia accessibilità ai servizi per le persone a ridotta capacità motoria o portatori di handicap anche sensoriali e proporre gli interventi migliorativi;
- individuare e monitorare i parametri di efficienza, efficacia e qualità dei servizi in relazione ai livelli di accessibilità all'intero territorio provinciale in uno alle condizioni di sicurezza, al consumo energetico, ai fenomeni di congestione, all'impatto ambientale.

Delle attività di cui sopra dovrà essere predisposta relazione almeno triennale, da correlarsi alla revisione del PTS di cui all'art.8 L.R. 18/02 e nel quale dovranno essere evidenziati gli obiettivi raggiunti e quelli da trapiandare nel triennio successivo e relativi a:

- equa distribuzione dei livelli di servizio sul territorio;
- aumento dei livelli di accessibilità, qualità e sicurezza nel rispetto dei vincoli economici ed ambientali;
- superamento delle barriere architettoniche, sia a terra che a bordo, per i soggetti disabili;
- decongestione del traffico e riduzione dell'inquinamento ambientale attraverso il miglioramento dei servizi nelle aree a più forte criticità;
- integrazione modale con gli altri sistemi di trasporto;
- coerenza degli interventi di trasformazione territoriale e di sviluppo contenuti nel Piano Territoriale di Coordinamento.

6.7 Le prospettive future

Il progetto di aggiornamento del PPB consentirà di operare una razionalizzazione della rete dei servizi ed un adeguamento degli stessi alle modificate esigenze di mobilità.

Di pari passo, attraverso la costituzione del predetto Ufficio e/o Osservatorio per la gestione ed il monitoraggio del Piano, superata questa prima fase di affidamento dei servizi con i contratti in essere, sull'intero territorio regionale, occorrerà procedere alla impostazione della futura programmazione delle attività secondo un unico progetto organico che dovrà, necessariamente, vedere coinvolti, attraverso un opportuno coordinamento, i tre livelli territoriali interessati: Regione, Province e Comuni.

Gli indirizzi programmatori, a definirsi tra Regione, Province e Comuni, per la riorganizzazione della mobilità territoriale, in relazione alla ripartizione delle competenze e delle risorse, come previsto al Titolo II della L.R. 18/02, dovranno porre il loro fondamento nei principi di sussidiarietà ed adeguatezza in presenza di manifeste condizioni di complementarietà e di integrazione dei servizi.

La cadenza temporale imposta dal legislatore nazionale (D. Lgs. 422/97; D.Lgs. 400/99 e L. 166/02) per l'avvio delle procedure ad evidenza pubblica, non avendo consentito di procedere compiutamente nelle varie fasi di pianificazione previste, ne ha di fatto ristretto l'ambito applicativo che è rimasto pertanto riferito al precedente quadro parcellizzato di singoli servizi sottoposti alla diretta competenza amministrativa degli Enti interessati, senza che potessero valutarsi, in ossequio ai principi di sussidiarietà ed adeguatezza, tutte le opportune complementarietà ed integrazioni possibili per servizi tra loro finitimi o correlati ma rientranti nella sfera delle singole competenze amministrative di ciascun Ente.

In buona sostanza i programmi di esercizio dei servizi minimi, posti a base di gara, hanno dovuto rispecchiare rigidamente la vecchia attribuzione, basata esclusivamente sulla competenza amministrativa, senza che si potesse operare attraverso un'attività di pianificazione coordinata, una pur minima integrazione dei servizi tra loro complementari, attività peraltro prevista (art.3 L.R. 18/02) attraverso l'istituto della delega amministrativa rilasciata dall'Ente gerarchicamente superiore a quella inferiore.

Di conseguenza si è verificato che la ristrettezza dei tempi, imposta per la modifica del sistema di gestione dalla concessione diretta al contratto di servizio per appalto pubblico, non ha consentito che potesse essere compiutamente espletata l'attività di pianificazione necessaria al superamento delle rigidità intrinseche (concessione per singola linea) proprie del precedente sistema.

Questo è il motivo per il quale si può affermare che, allo stato, la riforma ha comportato solo una modifica della modalità delle attività di gestione andando ad incidere solo parzialmente sul piano della programmazione territoriale dei servizi.

Occorre pertanto avviare in uno all'approvazione del progetto di aggiornamento del PPB ed attraverso la struttura preposta o altra che l'Amministrazione Provinciale vorrà adottare, oltre alla iniziata attività di gestione e monitoraggio del Piano anche un'azione di pianificazione coordinata con la Regione da una parte e il Comune capoluogo dall'altra che realizzi un forte momento di integrazione territoriale dei servizi di TPL garantendo la intermodalità con gli altri sistemi (ferroviario – aereo - marittimo) che interessano la provincia di Brindisi per i collegamenti regionali, nazionali ed internazionali.

Tale azione di pianificazione dovrà comprendere la integrazione dei servizi di TPL relativi alle autolinee che partendo dalla provincia di Brindisi hanno destinazione nelle province di Lecce e Taranto e per le quale dovrebbe essere operato il conferimento di delega amministrativa dalla Regione alla Provincia.

In dettaglio trattasi delle seguenti autolinee:

- Ostuni – Martina Franca (ordinaria);
- Cellino – Torchiarolo – Squinzano - Trepuzzi – Lecce (ordinaria);
- Ostuni – Ceglie M.ca – Villa Castelli – Grottaglie – Taranto Z.I. (operaia);
- Torchiarolo – S. Pietro – Cellino – Sandonaci – S. Pancrazio – Erchie – Torre S. Susanna – Oria – Francavilla – Taranto Z.I. (operaia);
- S. Vito – Brindisi – Mesagne – Latiano – Francavilla – Taranto Z.I. (operaia);
- Taranto – Caserma Carlotto di Brindisi (operaia);
- Cisternino – Fasano – Bari Z.I. (operaia);
- Montalbano – Fasano – Bari Z.I. (operaia);
- S. Pancrazio – Boncore (operaia);
- Brindisi – Tuturano – S. Pietro – Lecce – Monteroni Ecotekne (scolastica);
- Lecce – Cittadella della Ricerca di Brindisi (scolastica);
- Squinzano – S. Piretro V.co (scolastica);
- Locorotondo – Fasano – Pezze – Montalbano – Speciale – Cisternino – Locorotondo (scolastica);
- Brindisi – Tuturano – Cerano – Torre S. Gennaro – Lendinuso – Casalabate – Torre Rinalda (stagionale);
- Brindisi – Mesagne – Sandonaci – S.Pancrazio – Torre Lapillo (stagionale)
- Francavilla – Oria – Manduria – Mareggio – Campomarino – S. Pietro in Bevagna (stagionale);
- Latiano – Oria – Uggiano – Manduria – campomarino (stagionale).

Oltre questi servizi vi è da operare l'integrazione delle autolinee che collegano i comuni del sud-est della provincia con il capoluogo. Trattasi di servizi automobilistici della ex Gestione Commissariale Governativa per le Ferrovie del Sud-Est, oggi trasformata in "Ferrovie del Sud-Est e Servizi Automobilistici s.r.l." con sede a Bari, la cui competenza amministrativa è stata trasferita dallo Stato alla Regione Puglia.

In dettaglio trattasi delle seguenti autolinee:

- Manduria – Erchie – Torre S.Susanna – Latiano – Mesagne – Brindisi (ordinaria);
- Brindisi – Tutturano – S.Pietro – Cellino – Sandonaci – S.Pancrazio – Erchie – Torre S.S. (ordinaria);
- Mesagne – Sandonaci – Guagnano – Campi S.no – Lecce (ordinaria);
- Ceglie M.co – Francavilla – Sandonaci (scolastica);
- Torre S.Susanna – Erchie – Avetrana – Torre Columena – Specchiarica – Torre Lapillo (stagionale);

oltre quelle che insistono sulla zona nord della provincia:

- Ostuni – Ceglie – Villa castelli – Grottaglie – Taranto (ordinaria);
- Fasano – Martina (ordinaria);
- Ostuni – Bari (ordinaria).

Alla stessa stregua e di pari passo la Provincia dovrà procedere, a sua volta, a conferire delega amministrativa al comune di Brindisi per la integrazione nel Piano Urbano di Mobilità dell'autolinea suburbana Mesagne - Brindisi, ma di fatto, finanche per le modalità di effettuazione dell'esercizio, funzionalmente integrato al servizio urbano di Brindisi.

Sempre di concerto con il comune di Brindisi dovrà procedersi all'accorpamento dell'autolinea Torchiarolo – S.Pietro V.co - Brindisi con la linea urbana n.7 (Brindisi – Tutturano), attraverso la definizione di una nuova autolinea suburbana Torchiarolo – S.Pietro – Tutturano – Brindisi, anche questa da integrare nel Piano Urbano di Mobilità del capoluogo.

Detta linea suburbana assolverebbe anche alla funzione di scambio intermodale con il mezzo ferroviario per i collegamenti di media lunga distanza, per i quali lo scalo ferroviario di S. Pietro V.co non è abilitato.

Altro problema di estrema importanza da affrontare di concerto con il comune di Brindisi riguarda la definizione e la ubicazione degli approdi dei servizi extraurbani in città ed in particolare del terminale, che devono essere definiti in un quadro di progressivo decongestionamento delle aree interessate e garantire un agevole scambio gomma-gomma sia con le autolinee urbane che con quelle a lunga destinazione che complessivamente assorbono una domanda non più trascurabile.

La preliminare valutazione e pianificazione di queste esigenze dovrà essere predisposta non solo in relazione alle attività di programmazione, di cui al Titolo III della L.R.18/02 e da operare di concerto con il Comune capoluogo e la Regione, ma anche in funzione ed a supporto dell'attività che la Regione è chiamata ad operare, ai sensi dell'art.5 della L.R. 18/02, per ridefinire i servizi minimi.

Tanto al fine di perseguire "l'obiettivo di realizzare livelli di servizio sufficientemente rapportati alla effettiva domanda di trasporto" ed a tener conto che, "per la determinazione dei servizi minimi, l'Assessore Regionale ai Trasporti, verificati anche i piani provinciali di bacino esistenti, elabora una proposta ed indice apposita Conferenza dei servizi".

Aspetti questi, di non trascurabile importanza, atteso che per i servizi minimi sussiste l'obbligo di compensazione a carico della Regione Puglia, mentre la previsione di una semplice integrazione dei programmi di esercizio con servizi aggiuntivi porrebbe i relativi oneri di compensazione a carico della Provincia.

Indice delle tabelle

<i>Tabella 1 - Percorsi delle autolinee e relativi chilometri.....</i>	<i>15</i>
<i>Tabella 2 - Caratteristiche territoriali dei comuni: codice individuativi Istat, superficie territoriale, superficie agraria totale e superficie agraria utilizzata (superfici in ettari). Fonte: "Puglia in cifre 2007" IPRES Bari.....</i>	<i>17</i>
<i>Tabella 3 - Popolazione residente al 1° Gennaio 2006 per classi d'età (Provincia di Brindisi).....</i>	<i>18</i>
<i>Tabella 4 - Alcuni rapporti statistici relativi alla popolazione residente nei comuni nell'anno 2006..</i>	<i>20</i>
<i>Tabella 5 - Elenco delle strade provinciali e loro caratteristiche.....</i>	<i>23</i>
<i>Tabella 6 - La produttività del lavoro nelle province pugliesi. Valore aggiunto per unità di lavoro in numero indice; Italia = 100 (2005).....</i>	<i>26</i>
<i>Tabella 7 - Incidenza del valore aggiunto (in %) per settore di attività economica a Brindisi, e in Italia (Anni 2003-2006).....</i>	<i>27</i>
<i>Tabella 8 - Incidenza delle imprese attive in provincia di Brindisi e tasso di variazione medio annuo per natura giuridica (Anni 2003-2007).....</i>	<i>28</i>
<i>Tabella 9 - Indici di dotazione infrastrutturale in provincia di Brindisi ed in Italia in numero indice- (2007; Italia = 100).....</i>	<i>29</i>
<i>Tabella 10 - I principali indicatori turistici della provincia di Brindisi e posizione nella graduatoria nazionale delle province (Valori %; Anno 2006).....</i>	<i>29</i>
<i>Tabella 11 - Categorie imprenditoriali maggiormente dinamiche in provincia di Brindisi secondo i saldi congiunturali di fatturato nel 2007 (in %).....</i>	<i>30</i>
<i>Tabella 12 - Aziende Unità Sanitarie Locali e Distretti socio-sanitari per comune al 30 aprile 2006.</i>	<i>33</i>
<i>Tabella 13 - Dipendenti ASL per comune di residenza e sede di lavoro.....</i>	<i>33</i>
<i>Tabella 14 - Plessi, classi e alunni delle scuole superiori statali e paritarie.....</i>	<i>35</i>
<i>Tabella 15 - Scuole secondarie superiori statali e paritarie per tipologia nei comuni della provincia di Brindisi. Anno 2008-2009 (in parentesi le paritarie).....</i>	<i>36</i>
<i>Tabella 16 – Strutture della formazione professionale in obbligo formativo e strutture deiservizi per l'impiego ed il collocamento nei comuni della provincia di Brindisi. Anno 2003.....</i>	<i>37</i>
<i>Tabella 17 - Offerta ricettiva 2001.....</i>	<i>37</i>
<i>Tabella 18 - Strutture ricettive alberghiere al 31 dicembre 2008. Provincia di Brindisi.....</i>	<i>38</i>
<i>Tabella 19 - Strutture ricettive complementari al 31 dicembre 2008. Provincia di Brindisi.....</i>	<i>38</i>
<i>Tabella 20 - Report movimento turistico (fonte: rilevazioni operatori.viaggiareinpuglia.it, 2008).....</i>	<i>39</i>