

T1.3.8 - Analyse de faisabilité du réseau transfrontalier des connexions de continuité territoriale, y compris les transports aériens pour l'île d'Elbe

02/2019

***Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno
Setentrionale***

TABLE DES MATIÈRES

1. BUT ET METODOLOGIE	2
2. D1. ANALYSE DES CONDITIONS PRELIMINAIRES DES NORMES NATIONALES	4
3. D2. ANALYSE DE LA DEMANDE POUVANT ETRE SATISFAITE PAR L'OFFRE DU «PAQUET UNITAIRE»	8
4. D3. ANALYSE DES NIVEAUX DE SERVICE PUBLIC NECESSAIRES	9
4.1. PAQUET UNITAIRE DES SERVICES MARITIMES	11
4.2. PAQUET UNITAIRES DES SERVICES AERIENS	14

1. BUT ET METODOLOGIE

Le **Report D** a comme but (de manière cohérente avec les objectifs du projet GEECCTT-Iles), de détailler et d'évaluer un «**paquet unitaire**» de **dessertes maritimes et aériennes en régime de service public** reliant la région Toscane Continentale et la région Ligurie avec la Sardaigne et l'archipel toscan (faisant l'objet du Report C), prenant comme base:

- L'analyse de l'état actuel (Report C, activités 3 et 4);
- Les évaluations des scénarios (C.5);
- L'analyse des criticités et des caractéristiques principales de l'offre (C.8)

Les **activités**, en particulier, ont comme but de :

- Décrire, par l'énumération des services minimum (Report D), le «**Paquet unitaire**» **des routes**, qui correspond au **niveau d'offre soi-disant «optimum»** des routes maritimes et aériennes faisant l'objet de l'analyse et étant potentiellement à même de satisfaire la demande de mobilité actuelle, compte tenu des tendances et des criticités/des prévisions de développement;
- ✓ Formuler des **prévisions de compensation économique relative aux transporteurs** à la charge du bilan public régional, en prenant comme référence le montant actuel pour les services identifiés dans le domaine des activités C.3 et C.4. Les contenus de cette analyse sont inclus dans le Report E;
- ✓ L'évaluation des **possibilité d'attribuer le «paquet de services»** en convention, ou de l'attribuer, complètement ou de manière partielle, au marché libre (Report E).

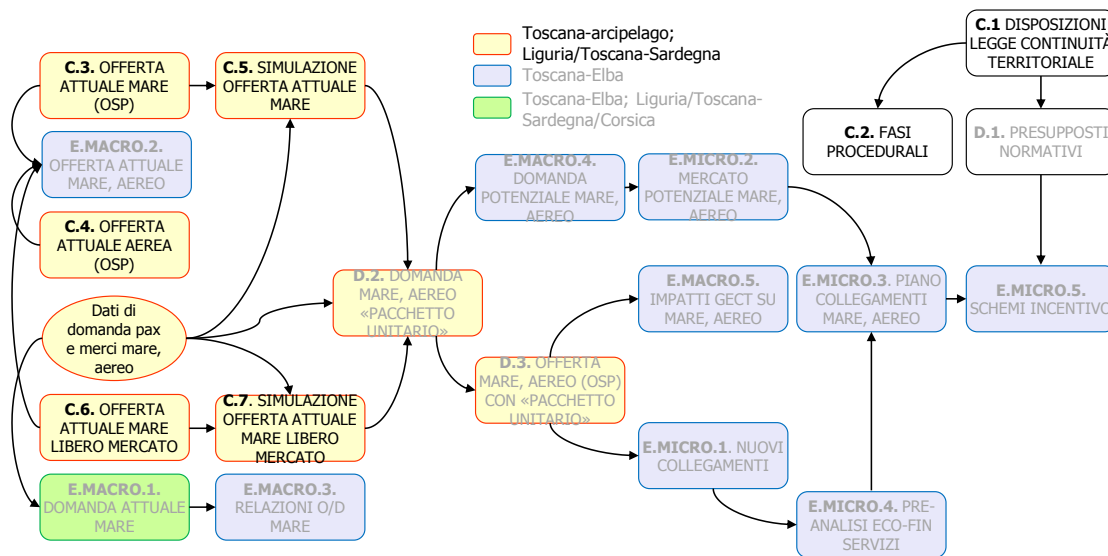


Figura 1 - - Schéma des activités C, D et E, mettant en évidence les étapes opérationnelles prévues dans le domaine du Rapport D

Source: élaboration T Bridge (Plan du Travail présenté le 9/11/2018)

Les activités D sont formulées tenant lieu des synergies entre le «paquet unitaire» des services et le GECT (groupement européen de coopération territoriale) étant en train de se constituer, et sur la base des démarches opérationnelle suivantes:

- **D.1. Analyse des conditions préalables de normes nationales** en matière de OSP maritimes et aériennes, en approfondissant tout ce qui a été indiqué dans le C.1, et en se concentrant en particulier sur l'analyse des mécanismes de compensation (chapitre 2);
- **D.2. Analyse de la demande pouvant être satisfaite par l'offre énoncée dans le «paquet unitaire»** des services, tout en distinguant la mobilité qui pourrait être satisfaite par les services en continuité territoriale de la mobilité garantie par le marché libre, compte tenu des résultats des activités se référant au Report C (chapitre 3);
- **D.3. Analyse des niveaux de service public nécessaires** dans le domaine du «paquet des services», mettant en évidence la quantité des dessertes et le niveau de l'offre proposée (chapitre 4).

2. D1. ANALYSE DES CONDITIONS PRELIMINAIRES DES NORMES NATIONALES

Pour ce qui est à la normative nationale, le procédé de la réforme du Transport Public local se base sur le Décret de loi 422/1997. En tant que modèle applicable à la gestion du service, le législateur choisit celui de la concurrence "pour le marché" se réalisant par l'instrument de l'appel d'offres.

"Plusieurs nouveautés ont été introduites par le d.lgs. 422/1997; grâce auxquelles le TPL a maintenant une référence de règlement complexif ayant redéfini tant l'allocation des compétences administratives que le cadre organisationnel des services. Tout cela moyennant l'adoption de la procédure de l'appel d'offres et du contrat de services, utilisés respectivement pour le choix de l'exploitant et pour la réglementation suivante des rapports entre l'organisme attribuant le service et l'entreprise de transports elle-même."¹.

C'est sur cette orientation législative que les différentes "réformes" des services publics locaux ont été introduites.

Les Obligations du Service Public (OSP) sont énoncées par l'Art. 17 du décret susdit : - "1. Au but de garantir la mobilité des utilisateurs, les Régions, les Provinces et les Communes, établissent, aux termes de l'art. 2 du règlement 1191/69/CEE, modifié par le règlement 1893/91/CEE, des obligations de service public, en envisageant dans les contrats de services dont à l'art. 19, les compensations économiques correspondantes aux entreprises exerçant les services mêmes, tenant lieu, aux termes de la disposition communautaire susdite, des revenus dérivant des tarifs ainsi que de ceux dérivant de l'éventuelle gestion de services complémentaires à la mobilité"

Revenant à nos jours, la **Délibération n. 48 du 30 mars 2017 de l'ART** (Autorité de Réglementation des Transports) introduit la définition des critères méthodologiques pour la détection des "**domaines du service public** des modalités de déclinaison des transports (automobile, trolleybus, autobus, métro, chemin de fer, par câble, lacustre, lagunaire, fluviale et **régional maritime**)".

La définition du domaine du service public peut donc être appliquée aux dessertes locales maritimes aussi.

¹ Casabianca, A., "Profili evolutivi delle modalità di gestione del trasporto pubblico locale: verso un mutamento di paradigma" ("Profils évolutifs des modalités de gestion des transports en commun locaux: vers un changement de paradigme") dans "Istituzioni del Federalismo", 6/2010

Les domaines (ou bassins) sont donc à définir tenant lieu des OSP et, en général, des exigences essentielles de mobilité des citoyens, en se référant à un territoire en particulier, et par des modalités de financement public efficaces.

Les obligations de service public (OSP) étant strictement connectées à la définition du Domaine, elles devront être spécifiquement définies par le sujet de compétence, de manière cohérente avec le droit de l'Union Européenne, sur la base de chacune des modalités de transport identifiées.

Le Règlement Européen résulte donc applicable (Règlement Européen -CE- n. 1370/2007) ; en tant que tel, il est de plein droit une loi opérationnelle dans les pays membres de la UE.

L'instrument pour garantir la continuité territoriale est représenté par les **OSP- (Obligations de Service Public)** pouvant être perçues par les transporteurs à la suite de la participation à un appel d'offres. Dans ce cas, le nœud de transport tire des avantages du fait du trafic généré.

Pour ce qui est aux **OSP- (Obligations de Service Public)**, deux étapes de taxation d'obligation de service public sont essentiellement envisagées pour tous les transporteurs aériens ou maritimes souhaitant travailler sur une route déterminée.

Un Etat Membre peut, suite à la consultation des autres Etats intéressés et après en avoir informé la Commission, les aéroports intéressés et les vecteurs aériens travaillant sur la route établie en cas de transport aérien, ou bien après en avoir informé les autres opérateurs du transport maritime aussi, imposer des obligations de service public transparents et non discriminatoires, de manière à ce que, sur une route déterminée, des services minimum soient garantis en terme de continuité, régularité, tarifs et capacité. A' la charge de l'État Membre sont aussi l'évaluation de la nécessité et de la congruité des obligations de service public, en imposant, aux transporteurs souhaitant exploiter une route déterminée, des obligations de service étant à même de garantir la continuité et la régularité du service. L'autorité compétente de l'État membre peut autrement, afin de garantir une mise en concurrence effective, stipuler un contrat de service public avec le transporteur retenu dans un appel d'offre général européen.

En sus du monopole sur le trajet, le candidat retenu octroie par l'État une compensation étant calculée de manière telle à couvrir le coût net de la production du service soumis à impôt, compte tenu des revenus et d'un taux de bénéfice raisonnable; cette compensation ne peut pas représenter un

financement générique au vecteur, qui pourrait autrement se configurer comme un aide de la part de l'Etat.

L'Art.6 du Re. CE 1370/2007 énonce que "les compensations liées à un contrat de service public doivent être conformes avec la disposition de l'Annexe, lequel établit que la compensation ne peut pas excéder un montant correspondant à l'incidence financière nette, équivalant à la somme des incidences, positives ou négatives, dues au respect de l'obligation de service public sur les coûts et les recettes de l'opérateur de service public.

Les incidences sont évaluées en comparant la situation où l'obligation de service public est remplie avec la situation qui aurait existé si l'obligation n'avait pas été remplie".

Afin de définir l'incidence financière nette, l'autorité compétente doit, en substance, s'en tenir au schéma détaillé à la Figure 2.

L'Annexe spécifie, en outre, que, lorsqu'un opérateur de service public non seulement exploite des services compensés soumis à des obligations de service de transports publics, mais exerce également d'autres activités, la comptabilité desdits services publics doit être séparée, car:

- les comptes d'exploitation correspondant à chacune de ces activités doivent être séparés et la part des actifs correspondants et les coûts fixes doivent être affectés selon les règles comptables et fiscales en vigueur;
- tous les coûts variables, une contribution adéquate aux coûts fixes et un bénéfice raisonnable liés à toute autre activité de l'opérateur de service public ne peuvent, en aucun, cas être imputés au service public en question;
- les coûts du service public doivent être équilibrés par les recettes d'exploitation et les versements des autorités publiques, sans transfert possible des recettes vers un autre secteur d'activité de l'opérateur de service public.

Le législateur donne une définition de "bénéfice raisonnable": celui-ci est à considérer en tant qu'un taux de rémunération du capital habituel pour le secteur dans un État membre donné. Ce taux de rémunération doit prendre en compte le risque ou l'absence de risque encouru par l'opérateur de service public du fait de l'intervention.

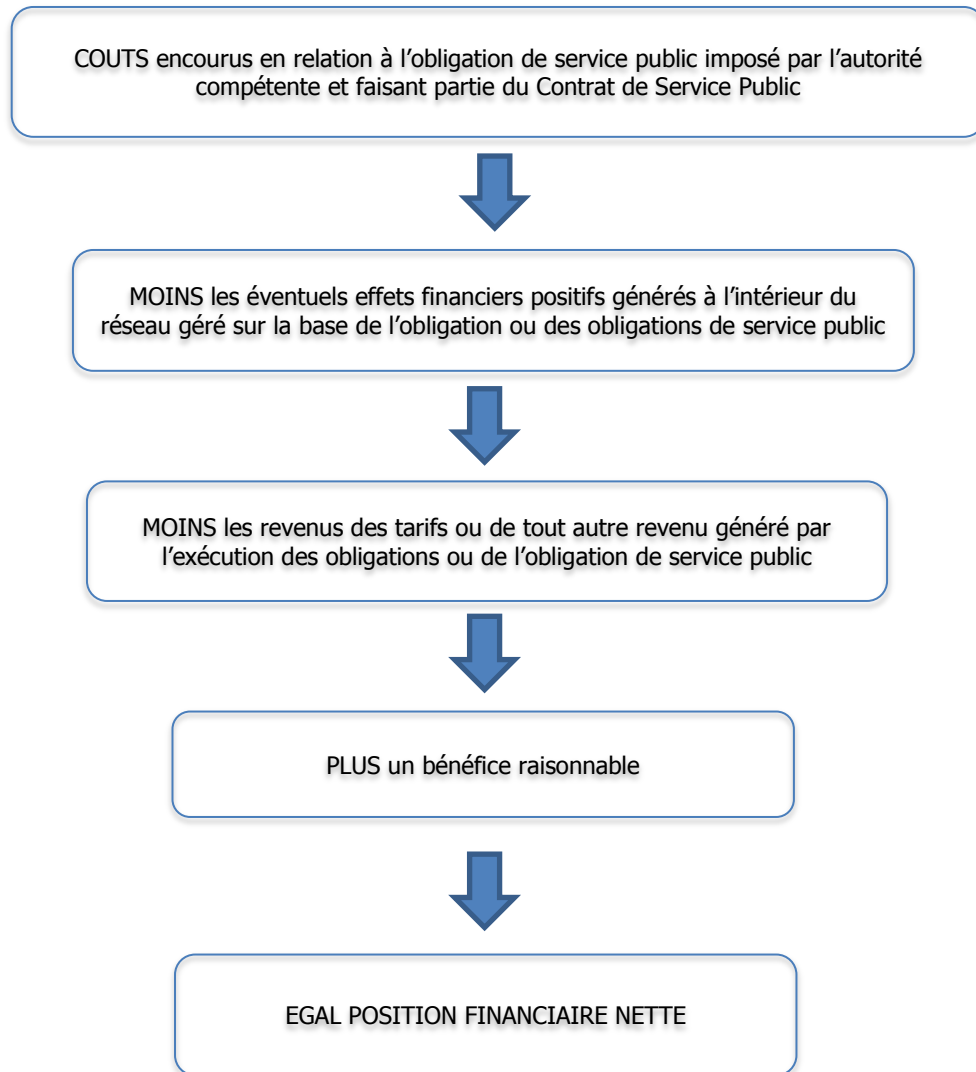


Figure 2 – Schéma de la procédure pour le calcul de la position financière nette
Source: Élaboration T Bridge

3. D2. ANALYSE DE LA DEMANDE POUVANT ETRE SATISFAITE PAR L'OFFRE DU «PAQUET UNITAIRE»

Compte tenu des **résultats des simulations** des **scénarios supposés** pour les services maritimes faisant l'objet de l'analyse et pour chacun des périodes de référence ("faible", "moyenne" ou " forte demande"), le total de la demande estimée au cas de réalisation des propositions d'optimisation des services rentrant dans le "paquet unitaire", ainsi que au cas d'adoption de politiques de coordination et de valorisation de la mobilité durable dans le cadre du potentiel GECT, monte à **~6,5 millions de voyageurs par an**, ce qui équivaut à une **augmentation estimée de ~4,8%** par rapport au scénario actuel.

DEMANDE [pax]	DEMANDE ACTUELLE [pax]	DEMANDE HYP SCENARIO [pax]	Δ TOT
"TOSCANE" _OSP (uniquement routes Piombino-Elba)	2.531.536	2.623.619	+3,6%
"TOSCANE" _MARCHE LIBRE (Uniquement routes Piombino-Elba)	506.087	538.842	+6,5%
"SARDAIGNE-TOSCANE" (à l'exception de Piombino-Golfo Aranci)	1.896.006	2.009.223	+6,0%
"SARDAIGNE-LIGURIE" _OSP	548.746	565.343	+3,0%
" SARDIAIGNE-LIGURIE " _MARCHE LIBRE	693.536	738.342	+6,5%
	6.175.911	6.475.369	+4,8%

Tableau 1 – Demande actuelle et demande dans le scénario "en régime" par le "paquet unitaire"

A' la demande des passagers des services maritimes on doit ajouter la **demande de mobilité par avion**. Celle-ci, pour ce qui est à toutes les routes analysées et dont les données sur la demande transportée ont été rendues disponibles, montre à présent², **53.856 passagers par an**.

² Source: Regione Liguria, données 2018.

4. D3. ANALYSE DES NIVEAUX DE SERVICE PUBLIC NECESSAIRES

Compte tenu des **caractéristiques du scénario actuel**, pour ce qui est à l'offre et à la demande de transport (Report C), ainsi qu'au **contexte normatif et territorial** du système des routes maritimes, la proposition de "**paquet unitaire**" de services dans la zone comprise entre la région Toscane, Ligurie et Sardaigne, a été conçue en visant aux **objectifs principaux dont au dessous**:

- **Systématisation de l'offre maritime**, quant aux routes et aux fréquences pour chaque période de l'an, de manière telle à mettre en valeur une correspondance substantiellement univoque entre la périodicité et le niveau des dessertes maritimes offertes pour chacune des routes;
- **Introduction d'un "seuil" minimum de fréquence pour chacune des périodes**, au but de garantir un standard minimum d'offre étant indépendant du transporteur et de la route. Un tel "seuil" est représenté par 1 desserte par semaine pendant toute la période de référence, égale à ? 5 mois pour la période de "faible demande », 3 mois pour celui de « moyenne demande » et 4 pour la période de « forte demande »;
- **Maintien substantiel des parcours associés aux services étant à présent en régime de OSP**, tels que la desserte avec l'archipel et les services Gênes-Olbia et Gênes -Porto Torres au cours de l'hiver;
- **Renforcement du service visé à des routes particulières**, étant caractérisées à présent par une efficacité plus élevée quant à la quantité de passagers transportés par unité de trajet (pax/milles nautiques annuelles);
- **Optimisation du service "à fréquence" sur la route Piombino-Portoferraio**, exploitant un système horaire généralement cadencé sur l'entier délai journalier de service et pendant toute l'année. Le service sur la ligne 2_FAST, exécuté par hydroptère, deviendrait partie intégrante du système "cadencé" au cours des périodes de "faible" et "moyenne » demande, en sus que servir de renfort au cours de la période de « forte » demande. Les fréquences de référence de la proposition d'optimisation du système des routes "2. Piombino-Portoferraio" (lignes 2 et 2_FAST) et "3. Piombino-Cavo" équivaldraient, en particulier à:

- **Une fréquence**, au cours de la **période de "faible demande"**, **d'une demi-heure** (lignes 2+2_FAST) **au cours des plages horaires de pointe** (considérées, à titre indicatif, égales à 5 h/jour) **et de fréquence d'une heure dans les autres plages horaires**, sur un délai journalier de service total de 12 h;
- **Une fréquence**, au cours de la **période de "demande moyenne"**, **d'une demi-heure** (lignes 2+2_FAST) **au cours des plages horaires de pointe** (considérées, à titre indicatif, égales à 6 h/jour) **et de fréquence d'une heure dans les autres plages horaires**, sur un délai journalier de service total de 16 h;
- **Une fréquence**, au cours de la **période de "forte demande"** **d'une demi-heure** (uniquement ligne 2) sur l'entier délai journalier de service, qui équivaut à 18 heures. Le service se référant à la ligne 2_FAST (hydroptère) sert comme renfort au cours des plages horaires centrales de la journée;
- **Achèvement du réseau des services maritimes**, uniquement pour les dessertes à présent absentes, telles que : avec l'île de Gorgona, de la manière envisagée dans le CdS Région Toscane-Toremara, ainsi que entre les îles Giglio e Giannutri, notamment dans le Domaine "Toscane" et au cours de la période de "forte demande".

De manière compatible avec les exigences spécifiques des transporteurs. des ultérieures et éventuelles études et analyses pourraient être visées à la réduction de la criticité relative aux faibles *load factor* des trajets maritimes, et donc au surdimensionnement excessif des navires dédiés aux routes dont à l'objet, notamment au cours des périodes de « faible » et de « moyenne » demande.

Pour ce qui est aux **routes de services de la circulation aérienne** et compte tenu du scénario actuel de la demande et de l'offre, le "**paquet unitaire**" proposé favorise:

- la **réalisation des routes vers l'île d'Elba**, de manière cohérente avec les OSP détectés dans le domaine de la procédure d'attribution des services en exclusive actuellement en cours, étant représentés par 4 couples de trajets hebdomadaires à partir de 1/7 jusqu'à 30/9;

- la **mise en exercice d'une offre de vols** (généralement bihebdomadaire annuelle) la reliant avec Rome Fiumicino, à insérer éventuellement dans les services en régime de OSP. On estime, en effet, qu'une route la reliant avec celui qui est à présent le principal aéroport pivot italien représente une priorité;
- la **systematisation de l'offre**, sur la base des spécificités caractérisant la proposition d'optimisation des dessertes maritimes aussi;
- l'**optimisation de l'offre de transport aérien entre Gênes et Olbia**, l'exécution de laquelle est à présent limitée à la période comprise entre mai et octobre, par une quantité de vols variable, allant de 1 à 7 couples de trajets par semaine. La proposition, comprise dans le "paquet unitaire", envisage une adaptation de l'offre à la quantité plus élevée des vols de chacune des deux périodes de "moyenne" et de "forte" demande, égale, respectivement, à 4 et à 7 vols par semaine. La route présente en outre le *load factor* le plus élevé entre les services faisant l'objet de l'analyse, égal à ~94%.

4.1. PAQUET UNITAIRE DES SERVICES MARITIMES

Le suivant tableau met en évidence le détail des services compris dans le **"paquet unitaire" des services maritimes** des domaines "Toscane", "Sardaigne-Toscane" et "Sardaigne-Ligurie", sur la base des présuppositions susdites.

Le résumé des caractéristiques des services du "paquet unitaire" détaillées dans ce tableau représente, en particulier, le schéma sur la base duquel on pourrait planifier l'offre complète quant aux **"services nécessaires"** ou bien aux **"services minimum"**, quel que soit le système de *gouvernance* des services sur les différentes routes individuelles.

Tenant lieu de l'offre maritime complète dans les 3 cadres de référence (OSP+marché libre), le **"paquet unitaire"** des services envisage une **augmentation de ~4% des parcours annuels**, équivalant à **1.600.555 milles nautiques**.

DOMAINE	DOMAINE SECONDAIRE	CODE	ROUTE	DISTANCE [NM]	FAIBLE		MOYENNE		FORTE		Parcours annuels	
					n° couples trajets/		n° couples trajets		n° couples trajets		projet	actuels
					semaine	jour	semaine	jour	semaine	jour		
TOSCANA	CAPRAIA	1	Livorno-Capraia	37	6	0,86	6	0,86	9	1,29	27.021	32.412
TOSCANA	CAPRAIA	1B	Livorno-Gorgona-Capraia	58	1	0,14	2	0,29	2	0,29	9.595	-
TOSCANA	CAPRAIA	12	San Vincenzo-Capraia	30,6	-	-	-	-	2	0,29	2.133	1.040
TOSCANA	CAPRAIA	14	Capraia-Marciana Marina-Portoferraio	26,7	-	-	-	-	2	0,29	1.861	854
TOSCANA	ELBA	2	Piombino-Portoferraio	13,5	91 (sf) ³	13,00	119 (sf)	17,00	252 (sf)	36,00	213.813	
TOSCANA	ELBA	2FAST	Piombino-Cavo-Portoferraio	13,5	28 (sf)	4,00	35 (sf)	5,00	35	5,00	45.198	249.183
TOSCANA	ELBA	3	Piombino-Cavo	7,5	7	1,00	7	1,00	7	1,00	5.475	5.040
TOSCANA	ELBA	9	San Vincenzo-Porto Azzurro-Marciana Marina-Portoferraio	50,2	-	-	-	-	2	0,29	3.500	3.715
TOSCANA	ELBA	10	San Vincenzo-Porto Azzurro	20,4	-	-	-	-	1	0,14	711	408
TOSCANA	ELBA	4	Piombino-Rio Marina	9,2	21	3,00	21	3,00	49	7,00	29.127	27.710
TOSCANA	PIANOSA	5	Rio Marina-Pianosa	25	1	0,14	2	0,29	2	0,29	4.136	2.600
TOSCANA	PIANOSA	13	Piombino-Marina di Campo-Pianosa	36	-	-	-	-	3	0,43	3.765	3.456
TOSCANA	ELBA+CORSICA	8	Portoferraio-Bastia	40	-	-	1	0,14	2	0,29	3.840	3.200
TOSCANA	GIGLIO+GIANNUTRI	6	Porto Santo Stefano-Giglio	11	28	4,00	42		66	9,43	50.738	49.808
TOSCANA	GIGLIO+GIANNUTRI	7	Porto Santo Stefano-Giannutri	11	2	0,29	2	0,29	2	0,29	2.294	2.288

³ L'indication "sf" met en évidence la proposition d'optimisation du «système fréquence» uniquement pour les routes entre Piombino et Portoferraio.

DOMAINE	DOMAINE SECONDAIRE	CODE	ROUTE	DISTANCE [NM]	FAIBLE		MOYENNE		FORTE		Parcours annuels	
					n° couples trajets/		n° couples trajets		n° couples trajets		projet	actuels
					semaine	jour	semaine	jour	semaine	jour		
TOSCANA	GIGLIO+GIANNUTRI	11	Porto Azzurro-Giglio	30	-	-	-	-	1	0,14	1.046	480
TOSCANA	GIGLIO+GIANNUTRI	/	Giglio-Giannutri	8	-	-	-	-	2	0,29	558	-
SARD-TOSC	OLBIA	16	Livorno-Olbia	165	23	3,21	25	3,57	38	5,43	487.151	467.280
SARD-TOSC	OLBIA	15	Piombino-Olbia	130	11	1,61	12	1,75	16,5	2,36	179.725	170.560
SARD-TOSC	GOLFO ARANCI	20	Livorno-Golfo Aranci	160	7	1,00	7	1,00	14	2,00	155.840	156.480
SARD-TOSC	GOLFO ARANCI	21	Piombino-Golfo Aranci	130	-	-	-	-	1	0,14	4.531	2.080
SARD-LIG	OLBIA	17	Genova-Olbia	219	4	0,50	5	0,71	16,5	2,36	187.808	162.217
SARD-LIG	PORTO TORRES	19	Genova-Porto Torres	214	7	1,00	7	1,00	10	1,43	178.598	189.604
SARD-LIG	OLBIA	18_OSP	Olbia-Arbatax	60	-	-	-	-	1	0,14	2.091	1.680
						-		-		-	1.600.555	1.532.096

Tableau 2 –Caractéristiques techniques des services maritimes compris dans le "paquet unitaire"

Les parcours annuels envisagés par la proposition d’optimisation des services compris dans le “paquet unitaire” sont en ligne avec ceux ayant été trouvés dans les simulations du scénario actuel (Report C).

4.2. PAQUET UNITAIRES DES SERVICES AERIENS

Le tableau suivant met en évidence le détail des **services compris dans le “paquet unitaire” des services aériens** dans les domaines “Toscane”, “Sardaigne-Toscane” et “Sardaigne-Ligurie”.

CO D	ROUTE	DISTANCE [km]	FAIBLE	MOYEN NE	FORTE	parcours annuels		
			n° couples	trajets/semaine		projet	actuel	Δ
1	Pisa-Alghero	425	2,00	5,00	5,00	151.690	151.690	0%
2	Pisa-Cagliari	505	7,00	11,00	11,00	472.680	472.680	0%
3	Genova-Olbia	395	-	3,50	6,00	118.951	94.800	25%
4	Genova-Cagliari	575	2,00	2,00	3,00	139.150	139.150	0%
5	Genova-Alghero	425	-	-	2,00	28.900	28.900	0%
6	Elba-Pisa	105	2,00	2,00	4,00	29.220 ⁴	-	-
7	Elba-Firenze	140	2,00	2,00	4,00	38.960	-	-
8	Elba-Milano Linate	310	-		2,00	21.611	-	-
9	Elba-Roma Fiumicino	200	2,00	2,00	2,00			
						1.042.877	887.220	18%

Tableau 3 – Caractéristiques techniques des services aériens compris dans le “paquet unitaire”

⁴ Les parcours mis en évidence dans le “paquet unitaire” des services aériens en OSP entre l’Ile d’Elbe et les aéroports de Pisa, Florence et Milan Linate prennent en considération un niveau d’offre au cours du mois de juin égal à celui envisagé dans les autres mois d’été, de manière cohérente avec la spécificité de l’offre du “paquet” et différemment des services minimums faisant actuellement l’objet de l’appel d’offre dans le cadre de la procédure d’attribution en cours.