

MOBIMART PLUS

Mobilità e bigliettazione intelligente mare terra

Composant T1

Analyse AS IS des systèmes tarifaires et de l'offre actuelle et des prévisions_FR_CDG

Activités T.1.3

Rapport sur le cadre de référence réglementaire et d'aménagement

Produit T1.3.1

Sommaire

1. Contexte normatif relatifs aux systèmes d'appels d'offre publics des services de mobilité - Cadre législatif du transport des passagers	2
SERVICES FERROVIAIRES.....	2
CADRE RÉGLEMENTAIRE COMMUNAUTAIRE.....	2
NORMATIVE EUROPÉENNE SUR LES DROITS ET OBLIGATIONS DES PASSAGERS	4
CADRE RÉGLEMENTAIRE NATIONAL	5
CADRE RÉGLEMENTAIRE RÉGIONAL.....	7
FOCUS : Autorité de régulation des transports	9
SERVICES ROUTIERS	15
CADRE RÉGLEMENTAIRE COMMUNAUTAIRE.....	15
LÉGISLATION EUROPÉENNE SUR LES DROITS ET OBLIGATIONS DES PASSAGERS	17
CADRE RÉGLEMENTAIRE NATIONAL	18
CADRE RÉGLEMENTAIRE RÉGIONAL.....	23
SERVICES MARITIMES.....	27
CADRE RÉGLEMENTAIRE COMMUNAUTAIRE.....	28
LÉGISLATION EUROPÉENNE SUR LES DROITS ET OBLIGATIONS DES PASSAGERS	29
CADRE RÉGLEMENTAIRE NATIONAL	31
CADRE RÉGLEMENTAIRE RÉGIONAL.....	34
SERVICES AÉRIENS.....	36
CADRE RÉGLEMENTAIRE COMMUNAUTAIRE.....	36
LÉGISLATION EUROPÉENNE SUR LES DROITS ET OBLIGATIONS DES PASSAGERS	37
CADRE RÉGLEMENTAIRE NATIONAL	38
CADRE RÉGLEMENTAIRE RÉGIONAL.....	42
2. Cadre actuel d'aménagement du territoire - Schéma et outils de planification de la mobilité	45
3. Cadre juridique des contrats de service.....	47
SERVICES FERROVIAIRES	47
SERVICES ROUTIERS	52
SERVICES MARITIMES	55
SERVICES AÉRIENS.....	57
4. Accords au niveau suprarégional	62
Accord entre Région Toscane, Région Ombrie, Province de Sienne et Province de Pérouse.....	62

1. Contexte normatif relatifs aux systèmes d'appels d'offre publics des services de mobilité - Cadre législatif du transport des passagers

SERVICES FERROVIAIRES

La discipline concernant les attributions de service de transport public local ferroviaire est composée de normes de nature tant communautaire que nationale.

CADRE RÉGLEMENTAIRE COMMUNAUTAIRE

Le secteur du transport ferroviaire a été confronté à un progressif processus de libéralisation lancé, au niveau communautaire, par les Directives 91/440/CE, qui ont fait suivre les Directives 95/18/CE et 95/19/CE et l'adoption du c.d. "I Forfait ferroviaire" (approuvé le 26 février 2001)¹, destiné à développer l'ouverture du marché à la concurrence, ainsi qu'à garantir un accès égal et non discriminatoire aux infrastructures. Le processus de libéralisation est suivi par l'adoption d'une succession de règlements et de directives contenues dans des cc.dd. "II Forfait ferroviaire" (approuvé le 29 avril 2004)² et "III Forfait ferroviaire" (approuvé le 23 octobre 2007)³, et, enfin, dans le cd. "IV Forfait ferroviaire" (approuvé en décembre 2016)⁴.

En particulier, en ce qui concerne les présentes, les procédures d'attribution des services publics de transport régional par chemin de fer sont régies par les dispositions contenues dans le règlement (CE) 1370/2007 (qui fait parti du III forfait ferroviaire)⁵,

¹ qui inclut les Directives CE 2001 n. 12-13-14-16

² qui inclut le Règlement (CE) n. 881/2004 et les Directives CE 20014 n. 49-50-51.

³ qui inclut les Directives 2007/58/CE, 2007/59/CE et les Règlements CE n. 1370-1371-1372/2007.

⁴ dans le cd. "IV forfait ferroviaire" peuvent être identifiés: i. un "pilier technique", qui font partie du Règlement (UE) 2016/796, la Directive (UE) 2016/797 e la Directive (UE) 2016/798, l'objectif est d'accroître les économies d'échelle pour les entreprises ferroviaires dans l'UE et réduire les coûts et les temps de procédure administrative et ii. un "pilier politique", composé par une succession de Règlements et Directives sur l'aménagement du secteur ferroviaire, qui traitent des questions relatives à la séparation entre les fonctions des gérants du réseau ferroviaire et les prestataires de service à l'intérieur des dites "entreprises intégrées" non que de celles concernant l'attribution des contrats de service public pour le transport ferroviaire par des appels d'offres ou plutôt de l'attribution directe, (cfr. le Règlement (UE) 2237/2016, le Règlement (UE) 2238/2016 et la Directive (UE) 2016/2370).

⁵ Règlement (CE) no 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par route et par chemin de fer et abrogeant les règlements du Conseil (CEE) no 1191/69 et (CEE) no 1107/70. du Conseil. Voir également la communication de la Commission 2014/C 92/01 sur les orientations interprétatives concernant le règlement (CE) no 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par route et par chemin de fer.

modifié, à partir du 24 décembre 2017, du Règlement (UE) 2338/2016 (IV forfait ferroviaire)⁶.

Tel règlement, définit:

- quelle obligation de service public "l'obligation définie ou identifiée par une autorité compétente pour garantir la prestation de services de transport public des passagers d'intérêt général qu'un opérateur, s'il considérait le propre intérêt commercial, n'assumerait pas ou ne s'assumerait pas dans la même mesure ou dans les mêmes conditions sans compensation";
- quelle compensation de service public "quelque soit l'avantage, en particulier en nature financière, accordé directement ou indirectement par une autorité compétente par le moyen de fonds publics durant la période de validité par l'obligation de service public, c'est à dire lié à la période accordée".

prévoit:

- l'appel d'offres comme mode ordinaire d'attribution des services de transport (article 5 alinéa 3), pour une durée maximale de 10 ans pour les services de voyageurs sur route et de 15 ans pour les services de voyageurs par chemin de fer (article article 4 alinéa 3), prorogeable de 50% si l'opérateur fournit des biens d'une taille significative par rapport à l'ensemble des biens nécessaires à la fourniture du service (article 4 paragraphe 4) ;
- le droit d'attribuer directement des contrats de service public pour le transport ferroviaire, sauf interdiction par le droit national (article 5, paragraphe 5, 6). Ces contrats, nonobstant l'article 4, paragraphe 3, ont une durée n'excédant pas 10 ans, sauf dans les cas où l'article 4, paragraphe 4 s'applique.
- en cas d'attribution directe, la publication par les autorités compétentes au moins un an à l'avance au GUUE des informations minimales suivantes : a) le nom et l'adresse de l'autorité compétente; b) le type d'attribution envisagée; c) les services et territoires potentiellement concernés par l'attribution. (article 7, paragraphe 2).
- l'attribution de contrats de service public de transport par chemin de fer ou par route est conforme à l'article 5 à partir du 3 décembre 2019. Pendant cette

⁶ Règlement (CE) no 2338/2016 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant le règlement (CE) no 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer.

période transitoire, les États membres prennent des mesures pour se conformer progressivement à l'article 5, afin d'éviter de graves problèmes structurels, notamment en ce qui concerne la capacité de transport (article 8, paragraphe 2).

NORMATIVE EUROPÉENNE SUR LES DROITS ET OBLIGATIONS DES PASSAGERS

La législation européenne régit les droits et obligations des voyageurs ferroviaires au moyen du règlement (CE) no 1371/2007 et des lignes directrices interprétatives de la Commission européenne. La discipline vise à offrir une meilleure protection aux voyageurs ferroviaires et à garantir des services ferroviaires plus fiables et de qualité, en définissant les droits des usagers des services ferroviaires et les obligations des entreprises du secteur.

Les droits des voyageurs ferroviaires s'appliquent à tous les voyages et services de transport ferroviaire de voyageurs effectués dans l'ensemble de l'UE par une ou plusieurs entreprises ferroviaires titulaires d'une licence. Les États membres peuvent prévoir des exonérations pour les services ferroviaires de voyageurs urbains, extra-urbains et régionaux. En Italie, aucune exemption n'est prévue.

Le règlement (CE) no 1371/2007 prévoit, entre autres : les informations à fournir par les entreprises ferroviaires avant et pendant le voyage, les modalités d'émission des billets et des réservations, la responsabilité des entreprises ferroviaires également en ce qui concerne les obligations d'assurance et en matière de sécurité personnelle des voyageurs, les garanties en faveur des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, les droits des passagers en cas de retard ou d'annulation et la définition et le suivi de normes de qualité du service, les délais de réponse aux réclamations.

Mise en œuvre du règlement de l'UE en Italie

L'autorité de régulation des transports est responsable de la détection des infractions aux dispositions du règlement (CE) n. 1371/2007 relatif aux droits des voyageurs ferroviaires et à l'imposition des sanctions prévues par le décret législatif du 17 avril 2014 n. 70.

En application de cette législation, l'Autorité a approuvé en 2014 le règlement sur les sanctions en cas d'infraction aux dispositions du règlement (CE) No 1371/2007.

concernant les droits et obligations des voyageurs ferroviaires et le formulaire de réclamation correspondant.

L'Autorité a également défini le contenu minimal des droits spécifiques que les usagers des services de transport ferroviaire peuvent exiger des gestionnaires de services et d'infrastructures ferroviaires, notamment :

- Délibération no 54/2016 - "Mesures concernant le contenu minimal des droits spécifiques que les passagers titulaires d'"abonnements" peuvent exiger vis-à-vis des gestionnaires de services ferroviaires à grande vitesse" - abonnés TGV.
- Délibération no 106/2018 - "Mesures concernant le contenu minimal des droits spécifiques que les usagers des services de transport ferroviaire assortis d'obligations de service public peuvent exiger à l'égard des gestionnaires des services et des infrastructures ferroviaires. " - services assortis d'obligations de service public.
- Délibération no 28/2021 - Clôture de la procédure ouverte par la délibération no. 147/2020. Approbation de "Mesures concernant le contenu minimal des droits spécifiques que les utilisateurs de services ferroviaires et de transport par autobus et autocar peuvent exiger des gestionnaires de services et de leurs infrastructures en ce qui concerne le traitement des plaintes" (dispositions applicables à partir du 1er janvier 2022)

CADRE RÉGLEMENTAIRE NATIONAL

Au niveau national, les transports publics régionaux et locaux sont régis par :

- Décret législatif du 19 novembre 1997 n. 422, qui a achevé la réforme de l'organisation institutionnelle du secteur en prévoyant l'attribution aux Régions et aux Collectivités locales de fonctions et tâches en matière de transports publics locaux, conformément à l'article 4, Voir l'alinéa 4 de la loi n° 59 du 15 mars 1997.
 - Le décret, qui au cours des années a subi des modifications successives et des compléments, prévoit:
 - à l'article 17, les organismes compétents définissent les obligations de service public en prévoyant dans les contrats de service les

compensations économiques correspondantes aux entreprises exploitant les services;

- À l'article 18, tel que modifié par l'article 7 alinéa 3 de L. 33/2009, que l'exploitation des services de transport public régional et local est régie par des contrats de service d'une durée minimale d'au moins six ans renouvelable par six autres. Le gestionnaire du service est choisi dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres conformément à la législation communautaire et nationale relative aux marchés publics de services.
- o l'article 25, paragraphe 2, du D.L. 185/2008, tel que converti par L. 2/2009, qui a autorisé la dépense de 480 millions d'euros, à répartir entre les Régions, pour chacune des années 2009 - 2010 - 2011 en vue de la conclusion des nouveaux contrats de service entre 6 Régions à statut ordinaire et Trenitalia, en subordonnant l'octroi des ressources à la conclusion des contrats eux-mêmes qui doivent répondre à des critères d'efficacité et de rationalisation.
- o Loi du 23 juillet 2009, n. 99 - Article 61 "Dispositions supplémentaires concernant les transports publics locaux" "afin d'harmoniser le processus de libéralisation et de concurrence dans le secteur des transports publics régionaux et locaux avec les règles communautaires, les autorités compétentes pour l'attribution de contrats de service, y compris par dérogation à la réglementation sectorielle, peuvent se prévaloir des dispositions de l'article 5, paragraphes 2, 4, 5 et 6, et de l'article 8, paragraphe 2, du règlement (CE) no 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007. "
- o Article 37 du décret-loi du 6 décembre 2011, n. 201 converti par des modifications de la loi du 22 décembre 2011, n. 217 et ses modifications successives, qui a institué l'Autorité de régulation des transports (ART).
- o Décret-loi du 18 octobre 2012, no. 179, modifié par la loi du 17 décembre 2012, no 221, et notamment ses articles 34, 20 et 21 et 34 octies. ;
- o Décret-loi du 24 avril 2017, n. 50 converti en Loi du 21 juin 2017, 96 - Article 27 "Mesures sur les transports publics locaux".
- o D.M. Transports 28 mars 2018, n. 157 qui, en application de l'article 1er de la loi du 27 décembre 2013, n. 147, définit les coûts standard pour les services de transport public régional et local et leur application.

Décisions de l'Autorité de régulation des transports (ART) :

- n° 49 du 17 juin 2015, portant "Mesures réglementaires pour la rédaction des appels d'offres et des conventions relatifs aux appels d'offres pour l'attribution exclusive des services publics locaux de transport de voyageurs et la définition des critères de nomination des commissions adjudicatrices";
- n. 48 du 30 mars 2017 Acte de réglementation portant "Définition des méthodes et de l'identification des domaines de service public et des modalités les plus efficaces de financement";
- n. 16 du 8 février 2018 Acte de réglementation portant "Conditions minimales de qualité des services de transport de voyageurs par chemin de fer, nationaux et locaux, caractérisés par des obligations de service public";
- n. 106 du 25 conformité 2018 Acte de réglementation portant "Mesures concernant le contenu minimal des droits spécifiques que les usagers des services de transport par chemin de fer assortis d'obligations de service public peuvent exiger à l'égard des gestionnaires des services et des infrastructures ferroviaires";
- n. 120 du 29 novembre 2018 Acte de réglementation portant "Mesures et critères pour garantir l'efficacité des gestions de services de transport ferroviaire régional".
- n. 154/2019 du 28 novembre 2019 Acte de réglementation portant "Conclusion de la procédure d'adoption de l'acte de réglementation portant révision de la délibération no 49/2015, engagée par la délibération no. 127/2017".
- n. 33/2021 du 11 mars 2021 Acte de régulation portant "Valeur du taux de rémunération du capital investi net pour les services de transport public local de voyageurs par route et par chemin de fer, visé à la délibération no 154/2019".

CADRE RÉGLEMENTAIRE RÉGIONAL

En Toscane, la réglementation du transport public local est réglementée par la L.R. 42/98 et smi et la L.R. 65/2010; cette dernière modifie en partie la L.R. 42 et, d'autre part, réglemente ultérieurement le TPL, en créant les bases pour la réforme de l'ensemble du système.

Avec la L.R. 65/2010 précitée, en particulier avec l'art. 84, la Région Toscane a identifié le cadre territorial optimal du service de TPL coïncidant avec l'entier territoire régional et établi au paragraphe 1-ter selon l'article 84 du traité, l'attribution des services de transport public local sur fer se fait sur la base d'un ou de plusieurs lots, déterminés par décision du Conseil régional, compte tenu des caractéristiques des services et des conditions de rentabilité, d'efficacité et d'efficience de leur organisation.

Le Conseil régional de Toscane a adopté "le plan de reprogrammation du transport public local au sens de l'art. 16-bis, alinéa 4, de L. 135/2012 et s.m.i. et du DPCM 11 mars 2013" (DGR 869/2013).

Par délibération du Conseil régional du 8 août 2014, n. 703 et modifications ultérieures, il a identifié les aspects qualitatifs, quantitatifs et organisationnels des services ferroviaires transférés à la gestion régionale en application de l'article 9 du décret-loi. 422/97 ainsi que les conditions de rentabilité, d'efficacité et d'efficience de ces services, en fournissant des adresses pour le renouvellement du contrat conclu avec Trenitalia s.p.A, portant sur un lot de 22,9 millions de trains*km à effectuer sur les relations de trafic de l'infrastructure gérée par le gestionnaire national du réseau ferroviaire italien SpA, relevant de la compétence de la région de Toscane.

Par décision du Conseil régional du 7 avril 2015, no. 520 et ses modifications ultérieures, il a identifié les aspects qualitatifs, quantitatifs et organisationnels des services ferroviaires transférés à la gestion régionale en application de l'article 8 du décret-loi. 422/97 ainsi que les conditions de rentabilité, d'efficacité et d'efficience de ces services, en fournissant les adresses pour le renouvellement du contrat signé avec la société Trasporti Ferroviario Toscano s.p.A, ayant pour objet un lot égal à 0,84 mlm de trains*km à se dérouler sur les lignes Arezzo-Stia et Arezzo- Sinalunga de l'infrastructure locale de propriété de la Région Toscane.

Le Conseil régional de Toscane a approuvé, par délibération du Conseil régional n. 18 du 12 février 2014, le Plan Intégré Infrastructures et Mobilité (PRIIM), prorogé conformément à l'article 94 de la loi régionale du 31 mars 2017, il s'agit de l'instrument de programmation des politiques régionales en matière d'infrastructures, de mobilité et de transports. En particulier, le deuxième volume - annexe a.b.4. est consacré aux chemins de fer.

L'Autorité de Régulation dans le secteur des Transports (ART) a été instituée par l'article 37 du décret-loi n. 201/2011 (c.d. "Salva-Italia"), puis modifié par l'art.36 Décret-loi no. 1/2012 (c.d. "libéralisations"). Conformément à l'article 25 bis du décret-loi n° 69/2013 (c.d. "D.L. del Fare"), l'Autorité a son siège dans la ville de Turin.

L'Autorité de régulation des transports est une autorité administrative indépendante et relève des autorités de régulation des services d'utilité publique visées par la loi no 481 du 14 novembre 1995.

Elle s'est constituée le 17 septembre 2013 et est entrée en opérativité le 15 janvier 2014.

L'Autorité est entièrement financée par la contribution des entreprises du secteur des transports, conformément à l'art. 37, alinéa 6, let. b) du D.L. no 201/2011 instituant l'ART.

La contribution est déterminée annuellement par un décret spécial du Président du Conseil des ministres, en accord avec le Ministre de l'Économie et des Finances. Par le DPCM du 29 janvier 2020, la délibération no 172/2019 a été approuvée, confirmant la contribution due par les redevables au financement de l'Autorité. à hauteur de 0,6 pour mille de la valeur du chiffre d'affaires résultant du dernier budget approuvé.

L'art. 16 du D.L. n. 109/2018, converti par des modifications de la loi du 16 novembre 2018, n. 130, est intervenu en la matière en précisant que la contribution nécessaire au financement des activités de l'Autorité doit être versée par tous les acteurs du marché des transports et que l'Autorité peut exiger la contribution là où elle a effectivement commencé à exploiter les compétences prévues par la loi sur le marché où ils opèrent. En outre, il a été introduit la possibilité de prévoir des seuils d'exemption qui tiennent compte de la taille du chiffre d'affaires et qui prévoient que le calcul doit être effectué de manière à éviter les doubles contributions de la part des entités assujetties.

L'Autorité est chargée de tâches importantes de régulation, de promotion et de protection de la concurrence.

L'Autorité a notamment pour mission :

- garantir, selon des méthodes qui stimulent la concurrence, l'efficacité productive des gestions et la maîtrise des coûts pour les usagers, les entreprises et les consommateurs, des conditions d'accès équitables et non discriminatoires aux infrastructures ferroviaires, les réseaux portuaires, aéroportuaires et autoroutiers (sans préjudice des compétences de l'ANSFISA), ainsi que la mobilité des passagers et des marchandises au niveau national, local et urbain, y compris dans les gares, aéroports et ports;
- définir les critères de fixation des tarifs, redevances et péages et vérifier l'application correcte de ces critères par les parties intéressées;
- fixer les conditions minimales de qualité des services de transport nationaux et locaux assortis d'obligations de service public;
- définir, en ce qui concerne les différents types de services et les différentes infrastructures, le contenu minimal des droits spécifiques, y compris de nature compensatoire, que les utilisateurs peuvent exiger des gestionnaires de services et des infrastructures de transport;
- vérifier que, dans les appels d'offres pour le transport ferroviaire régional, il n'existe pas de conditions discriminatoires ou empêchant l'accès à des concurrents potentiels;
- dans le domaine du transport ferroviaire, après consultation du ministère des infrastructures et des transports, des régions et des collectivités locales concernées, définir les domaines du service public sur les tronçons et les modalités de financement;
- exercer les fonctions d'organisme de contrôle pour l'accès à l'infrastructure ferroviaire, en définissant les critères de détermination des péages et d'attribution des sillons et des capacités et en veillant à leur bonne application par le gestionnaire de l'infrastructure;
- dans le secteur autoroutier, établir, pour les nouvelles concessions, des systèmes tarifaires de péage basés sur la méthode du price cap, avec révision quinquennale. De ce point de vue, l'art. Loi no 16 du décret-loi no. 109 du 28 septembre 2018 étendant les compétences de l'Autorité à la régulation tarifaire des concessions existantes. L'Autorité est également compétente pour définir les schémas de concession à inclure dans les appels d'offres relatifs à la gestion ou à la construction, les schémas des appels d'offres auxquels sont tenus les concessionnaires autoroutiers pour les nouvelles concessions et les domaines optimaux d'exploitation des tronçons autoroutiers;
- exercer les fonctions d'Autorité de surveillance en matière de redevances aéroportuaires, en approuvant les systèmes de tarification et le montant de ces

redevances; sur ce point de vue est intervenu l'article 10 de la loi du 3 mai 2019, n. 37 (loi européenne pour 2018), pour surmonter la procédure d'infraction européenne ouverte en 2015 et relative à la répartition des activités de surveillance entre l'Autorité et l'ENAC, en prévoyant l'attribution à l'ART des fonctions d'Autorité nationale de surveillance sur la détermination des redevances aéroportuaires même pour les escales jusqu'à présent exclues de son champ de réglementation (Rome, Milan et Venise) et faisant l'objet de contrats de programme, c.d. "par dérogation";

- de surveiller et de vérifier la correspondance des niveaux d'offre du service de taxi, des tarifs et de la qualité de leurs prestations avec les exigences des différents contextes urbains, selon les critères de raison et de proportionnalité, afin de garantir le droit à la mobilité des usagers.
- veiller à la protection des droits des passagers dans le transport ferroviaire, par autobus, par mer ou par voie navigable.

Il appartient également à l'Autorité de régulation des transports (art. 37, alinéa 2, lit. f) du DL 201/2011 tel que modifié par le DL n. 50/2017) la tâche de définir des règles générales relatives aux procédures de choix du contractant pour l'attribution des services de transport public local et régional. En particulier, l'Autorité est tenue de définir les critères pour la détermination des exceptions au principe de la plus petite extension territoriale des lots d'adjudication par rapport aux bassins de planification, en tenant compte à cet effet de la demande réelle et potentielle, ainsi que des économies d'échelle et d'intégration entre services. En outre, l'Autorité a été habilitée à définir les schémas des contrats de service public local en ce qui concerne les contrats de transport local conclus par des entreprises publiques ou à participation majoritaire publique, ainsi que les contrats de service public direct. Tant pour les appels d'offres que pour les contrats de service internes susmentionnés, l'Autorité détermine le type d'objectifs d'efficacité et d'efficience que le gestionnaire doit respecter, ainsi que les objectifs d'équilibre financier.

Il appartient également à l'Autorité, conformément à l'article 27, paragraphe 8-quinquies, du décret Loi n°50 de 2017, la définition de mesures visant à actualiser les niveaux tarifaires des régions et des collectivités locales résultant de l'introduction du nouveau système de calcul prévu par cette disposition.

Parmi les pouvoirs de l'Autorité figurent également le pouvoir de solliciter et d'aider les administrations publiques compétentes par l'adoption d'avis qu'elle peut rendre

publics, l'identification des domaines de service public et des méthodes de financement les plus efficaces, la possibilité de proposer à l'administration compétente la suspension, la déchéance ou la révocation des actes de concession, des conventions, des contrats de service public et de programme, le pouvoir d'effectuer des inspections auprès des entités soumises à la réglementation, ainsi que la possibilité de prendre, dans des circonstances exceptionnelles, des mesures provisoires de nature conservatoire, lorsque cela est nécessaire et urgent, afin de sauvegarder la concurrence et de protéger les intérêts des utilisateurs.

L'Autorité peut également infliger des amendes administratives aux entreprises qui ne respectent pas les critères fixés par l'Autorité en matière de tarifs, de péages, de prix et de redevances ou qui enfreignent d'autres règles établies par l'Autorité.

L'article 48, paragraphes 6 à 8, du décret-loi n. 50 de 2017, tel que modifié par le D.L. n. 91/2017, a conféré des compétences supplémentaires à l'Autorité concernant les procédures de choix du contractant pour l'attribution des services de transport public local et régional.

En particulier, l'alinéa 7 confie à l'Autorité la tâche de fixer des règles générales concernant:

- a) l'exécution de procédures prévoyant la faculté de procéder à la perception directe des recettes du trafic par l'ayant droit, qui en assume le risque d'entreprise;
- b) obligation, pour ceux qui souhaitent participer à ces procédures, de détenir, comme condition de capacité économique et financière, des capitaux propres d'au moins quinze pour cent de la contrepartie annuelle mise en concurrence; ainsi que des exigences visées à l'article 18 du décret législatif du 19 novembre 1997, no. 422;
- c) l'adoption de mesures garantissant à l'ayant droit l'accès à des conditions équitables aux biens immobiliers et d'équipement indispensables à l'exécution du service, y compris en ce qui concerne l'achat, la cession, la location ou le confort d'utilisation à la charge de l'entité adjudicatrice; du gestionnaire sortant et du gestionnaire entrant, avec des dispositions spécifiques pour les biens acquis avec financement public et pour la détermination dans les différents cas des valeurs de marché desdits biens;
- d) en lieu et place de ce qui est prévu pour la propriété des biens d'équipement en application du point c), la faculté pour l'entité commanditaire (transport ferroviaire uniquement) et pour le gestionnaire sortant de céder la propriété des biens immobiliers essentiels et des biens d'équipement à des entreprises, qu'elles soient privées ou publiques ou privées, se spécialisent dans l'achat de ces biens et des biens

d'équipement neufs pour les louer aux gestionnaires de services de transport public local et régional dans des conditions équitables et non discriminatoires;

e) en cas de remplacement du gestionnaire à la suite d'un appel d'offres, prévision dans les appels d'offres du transfert du personnel employé par le gestionnaire sortant au repreneur à l'exclusion des cadres dirigeants, en appliquant en tout état de cause au personnel la convention collective nationale sectorielle et la convention de deuxième niveau ou territoriale appliquée par l'exploitant sortant, dans le respect des garanties minimales visées à l'article 3, paragraphe 3, deuxième phrase, de la directive 2001/23/CE . Le traitement de fin de contrat relatif aux salariés de l'exploitant sortant qui transitent par le repreneur est versé à l'INPS par le repreneur sortant.

Des fonctions ultérieures de l'ART dans le domaine ferroviaire ont en outre été prévues suite à la transposition du c.d. quatrième paquet ferroviaire, notamment par le décret législatif du 23 novembre 2018 n. 139 mettant en œuvre la directive 2016/2370/UE sur l'ouverture du marché ferroviaire et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire (voir le thème spécifique de l'activité parlementaire sur le portail de documentation de la Chambre des députés).

Toujours en application de normes européennes (Règlements délégués de la Commission (UE) no 885/2013 et no 886/2013). concernant les informations routières, l'Autorité a été désignée comme organisme national indépendant, compétente pour évaluer la conformité avec les exigences applicables en matière de diffusion d'informations et de données concernant les aires de stationnement destinées aux poids lourds et celles relatives à la circulation.

1. **Définition des domaines de service public.** Activités précédant l'attribution des services, à partir de l'estimation de la demande réelle, potentielle et faible, et de l'analyse de l'offre de transport actuelle et prévue, à l'identification des OSP et de leurs moyens de couverture financière, ainsi que du système tarifaire, jusqu'à arriver au dimensionnement optimal des lots à confier (délibération n. 48/2017 du 3 avril 2017).
2. **Préparation et déroulement des placements.** Activités liées au lancement des procédures de passation de marchés (par ex. identification des biens d'équipement et des caractéristiques du service à confier), à leur exécution (par ex. mise à disposition d'un ensemble minimal d'informations; en cas d'appel d'offres, conditions de participation et clause sociale) et à l'exécution du contrat de service (ex. modalités de suivi et reporting du service) (de. ART 154/2019 et 22/2019 mentionnées).
3. **Gestion efficace des contrats de services ferroviaires (cfs).** Définition des critères d'établissement des EEP et, en cas de recours direct ou interne, du plan de réalisation des objectifs réglementaires (PRO); prévision des obligations de déclaration à inclure dans les contrats de service et des obligations de séparation comptable et de comptabilité réglementaire incombant aux entreprises délégataires (délibération no 120/2018 du 5 décembre 2018).

4. Conditions minimales de qualité des services caractérisés par des OSP à inclure dans les CDS entre l'entité d'attribution et l'entreprise d'exécution. Les contrats doivent comporter des indicateurs de mesure appropriés par rapport aux objectifs à atteindre, aux niveaux de qualité et aux sanctions en cas de non-respect, en ce qui concerne l'offre de postes, la régularité et la ponctualité du service, à l'information des usagers, à l'accessibilité commerciale, à la propreté et au confort des moyens de transport, à l'accessibilité et à la sécurité du voyage (pour le domaine ferroviaire, délibération n. 16/2018 du 9 février 2018 et pour celui maritime, délibération n. 96/2018 du 4 octobre 2018).

Les actes fondamentaux de régulation des services

Les mesures de réglementation contenues dans l'article 48/2017 réglementent la méthode d'identification des domaines de service public et des modalités de financement les plus efficaces. L'entité compétente subdivise la zone de mobilité en un ou plusieurs domaines de service public et détermine les lots à attribuer. Le développement de cette procédure repose sur des étapes successives d'analyse de la demande (y compris potentielle) et de l'offre, de détermination des services à soumettre aux OSP et d'identification des formes de couverture financière y afférentes, de définition des tarifs et des modalités de mise à jour par la méthode du price cap, ainsi que de périmètre des lots d'attribution sur la base de critères de transposition et de rentabilité, de contenibilité et d'efficacité de l'action administrative.

L'application de la méthodologie régie par la. L'ART 48/2017 permet de parvenir à des configurations de lots autres que les périmètres historiques de confiance et d'explorer des alternatives de financement des services OSP, à travers une approche fondée sur les données et les preuves.

Notez que la del. ART 48/2017 prévoit un champ d'application différent selon le mode de transport : pour les services autres que ferroviaires "Les mesures 1, 2, 3 (à l'exception du point 3.2) et 4 constituent un support méthodologique que l'Autorité met à la disposition des administrations publiques compétentes pour identifier les missions de service public et les moyens les plus efficaces de les financer. Ces mesures concernent des activités de programmation postérieures à leur entrée en vigueur".

En revanche, "les critères de détermination et de mise à jour des tarifs (mesure 5) et de détermination des lots d'adjudication (mesure 6) s'appliquent à tous les modes de transport". En outre, les mesures 4.11 et 6.2 prévoient que les entités compétentes doivent produire un rapport exposant et justifiant "les options de financement des obligations de service public [...] et les facteurs de marché pris en compte pour le dimensionnement des lots à confier". Le rapport doit être "transmis préalablement à l'Autorité pour qu'elle émette un avis dans un délai de 45 jours à compter de la réception de l'avis, après quoi, en cas de non-émission, l'acte peut être transmis".

Les finalités et les phases ex délibéré ART 48/2017

SERVICES ROUTIERS

La réglementation en matière de sous-traitance de services publics locaux de transport ferroviaire se compose de règles d'origine communautaire et nationale.

CADRE RÉGLEMENTAIRE COMMUNAUTAIRE

Les modalités d'attribution du service de transport public local ont été définies au niveau européen par le règlement (CE) no 1370/2007, tel que modifié par le règlement 2016/2338 relatif aux services publics de transport de voyageurs par route et par chemin de fer. ; fixant également les conditions dans lesquelles les autorités compétentes, lorsqu'elles imposent ou souscrivent des obligations de service public, compensent les coûts supportés par les opérateurs de service public et/ou leur confèrent des droits exclusifs en contrepartie de l'exécution des obligations de service public.

Le règlement prévoit (art. 5) l'application, à partir du 3 décembre 2019, de trois modalités possibles d'attribution du service : la première est la procédure d'attribution par appel d'offres, qui doit toutefois être admise par la législation des États membres; les deux autres modalités, facultatives et qui peuvent donc aussi être interdites par les législations nationales, sont celle de la gestion directe (c'est-à-dire la fourniture du service par les autorités locales compétentes elles-mêmes) et celle de l'attribution directe à une entité distincte.

La possibilité d'une attribution directe est toutefois subordonnée à la présence de certaines conditions : elle doit être confiée à une entité juridiquement distincte sur laquelle l'autorité publique exerce un contrôle analogue à celui exercé sur ses propres structures (il doit s'agir d'une société interne) et il ne doit pas y avoir d'interdiction par le législateur national. Les contrats directs sont par ailleurs toujours autorisés (toujours sous réserve de l'interdiction par le législateur national) en dessous de certains seuils de valeur et de dimension du service.

Le législateur italien, par l'article 61 de la loi no 99/2009, a autorisé l'utilisation des trois modalités d'attribution prévues par l'encadrement européen, en accordant expressément aux autorités compétentes la faculté d'attribuer directement les contrats de service, même par dérogation à la réglementation sectorielle, conformément aux dispositions de l'article 5, paragraphes 2, 4, 5 et 6, et de l'article 8, paragraphe 2, du règlement (CE) no 1370/2007. L'article 5, paragraphe 2, s'applique. En particulier :

- l'article 5, paragraphe 4, du règlement prévoit que, sauf interdiction par la législation nationale, les autorités compétentes ont la "possibilité d'attribuer directement des contrats de service public dont la valeur annuelle moyenne estimée est inférieure à 1000000 EUR ou, dans le cas d'un contrat de service public comprenant des services publics de transport ferroviaire de voyageurs, inférieure à 7500000 EUR, ou qui concernent la fourniture de services de transport public de voyageurs de moins de 300000 kilomètres par an".
- l'article 5, paragraphe 6, du règlement prévoit, à moins que la législation nationale ne l'interdise, que les autorités compétentes aient la "possibilité d'attribuer directement des contrats de service public de transport par chemin de fer, à l'exception d'autres modes de transport ferroviaire tels que le métro ou le tramway".

L'art. 5, par. 4-bis par le règlement (CE) no 1370/2007 permet à l'autorité compétente, par décision motivée et publiée et communiquée à la Commission européenne. ; la possibilité d'attribuer directement les contrats de service public relatifs aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer lorsque les deux conditions suivantes sont remplies:

- a) lorsqu'elle estime que l'attribution directe est justifiée par les caractéristiques structurelles et géographiques pertinentes du marché et du réseau concernés, et notamment leur taille, les caractéristiques de la demande, la complexité du réseau; l'isolement technique et géographique et les services couverts par le contrat; et
- b) lorsque ce contrat se traduit par une amélioration de la qualité des services ou de l'efficacité, ou des deux, en termes de coûts par rapport au contrat de service public précédemment attribué.

Enfin, les par. 3-bis et 3-ter, il est également permis d'attribuer directement, dans des circonstances exceptionnelles, de nouveaux contrats de service public pour le transport public de voyageurs par chemin de fer, pour une durée limitée (maximum 5 ans), sauf interdiction par la législation nationale, dans des conditions particulières.

Le règlement 1370/2007 a prévu une application progressive du nouvel encadrement, les États membres prenant des mesures pour se conformer progressivement à l'article 5 jusqu'au 2 décembre 2019, afin d'éviter de graves problèmes structurels, en particulier en ce qui concerne la capacité de transport.

La législation européenne régit les droits et obligations des passagers dans le transport par autobus conformément au moyen du règlement (UE) n. 181/2011. Cette réglementation vise à améliorer les droits des passagers voyageant par autobus, en tenant compte des caractéristiques spécifiques du secteur.

Les droits des passagers voyageant par autobus dont le point d'embarquement ou de débarquement est situé sur le territoire d'un État membre de l'UE s'appliquent:

- intégralement aux services de longue distance, c'est-à-dire pour les liaisons de 250 km ou plus;
- partiellement aux services couvrant des distances plus courtes.

Le règlement (UE) no 181/2011 établit, entre autres : les droits des passagers en cas de retard ou d'annulation du départ, y compris l'assistance, le droit à l'information pendant toute la durée du voyage, l'accessibilité et l'assistance pour les personnes handicapées ou les personnes à mobilité réduite, les délais de réponse aux plaintes.

Mise en œuvre du règlement de l'UE en Italie

L'autorité de régulation des transports est responsable de la détection des infractions aux dispositions du règlement (UE) n. 181/2011 relatif aux droits des passagers dans le transport par autobus et à l'imposition des sanctions prévues par le décret législatif du 4 novembre 2014, n. 169.

En application de la législation susmentionnée, l'Autorité a approuvé le règlement sur la procédure de sanction pour les violations des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 modifiant le règlement (CE) n. 2006/2004, relatif aux droits des passagers dans le transport par autobus et le formulaire de réclamation correspondant.

L'Autorité a également défini le contenu minimal des droits spécifiques que les utilisateurs de services de transport par autobus peuvent exiger des gestionnaires de services et des infrastructures associées, par la décision no 28/2021 - Clôture de la procédure ouverte par la décision no. 147/2020. Approbation de "Mesures concernant le contenu minimal des droits spécifiques que les utilisateurs de services ferroviaires et de transport par autobus peuvent exiger des gestionnaires de services et de leurs infrastructures en ce qui concerne le traitement des plaintes" (dispositions applicables à partir du 1er janvier 2022).

CADRE RÉGLEMENTAIRE NATIONAL

Les profils concernant les modalités d'attribution et d'exploitation des services de transports publics locaux relèvent de la matière "protection de la concurrence" (Corte Cost. sent.n. 1/2014), alors qu'en général les transports publics locaux relèvent de la compétence résiduelle des régions (Cour Cost. sent. n. 222/2005).

Le modèle défini par la législation nationale de référence (D.lgs. 422/1997, également appelé "décret Burlando") est celui d'une "libéralisation réglementée" : l'exploitation des services de transport est régie par des contrats de service d'une durée maximale de neuf ans, conclue entre les administrations locales et les gestionnaires choisis à travers l'appel d'offres.

Au cours des années suivantes, la réalité ne s'est pas adaptée à cette exigence réglementaire. Des éléments régulateurs ont contribué à ce résultat, qui se sont greffés sur le cadre initial et, sur le plan concret, la prorogation des contrats existants, qui a été largement utilisée. La jurisprudence européenne en interne et le règlement européen 1370/2007 ont en effet permis l'attribution du service à des opérateurs entièrement contrôlés par les collectivités locales, permettant ainsi de déroger au principe de l'appel d'offres.

La discipline du secteur est maintenant définie par le DL 50/2017, qui est intervenu sur les modalités d'organisation et de financement du service. Plusieurs acteurs sont impliqués à différents niveaux de gouvernement : les régions sur le plan de la planification et de la programmation, les autorités locales pour la gestion et l'attribution du service, l'État pour le financement, l'Autorité de régulation des transports (ART) pour les aspects régulateurs.

Le décret-loi n. 50 de 2017 a réalisé une vaste intervention normative en la matière. Le décret a en effet introduit d'importantes modifications sur les modalités d'attribution des services et sur le choix du contractant, sur les compensations, sur les niveaux de service public local ainsi que sur la définition des domaines et des bassins du service public.

En ce qui concerne l'attribution des services de transport public local et régional, l'article 27 (alinéas 1 à 8) encourage l'utilisation de procédures à l'évidence du public, ce qui entraîne des conséquences pour la répartition du Fonds TPL, puisqu'il prévoit la pénalisation - en termes de réduction des ressources dans la répartition entre les régions - dans les cas où, au plus tard le 31 décembre de l'année précédant celle de

destination, les services de transports publics locaux et régionaux ne sont pas confiés par des procédures d'ordre public, ou bien l'avis d'adjudication n'est pas publié à la même date, ainsi que dans le cas d'adjudications non conformes aux mesures arrêtées par l'autorité de régulation des transports. La réduction, qui s'applique à la part de chaque région, est égale à quinze pour cent de la valeur des contreparties des contrats de service non confiés par ces procédures et les ressources qui en découlent sont réparties entre les autres régions. On cherche également à encourager la poursuite des objectifs d'efficacité et de centralité de l'utilisateur dans la prestation du service. Par ailleurs, la réduction ne s'applique pas aux contrats de services déjà confiés, à la date du 30 septembre 2017, conformément aux dispositions du règlement (CE) no 1370/2007, et jusqu'à leur expiration. ; ainsi que pour les services ferroviaires régionaux en cas de publication à la même date des informations requises par l'article 7, paragraphe 2, du règlement. En tout état de cause, des clauses de sauvegarde sont prévues pour éviter une réduction excessive des ressources disponibles pour les régions, en prévoyant, entre autres, qu'au cours des cinq premières années d'application, l'allocation ne puisse pas déterminer, pour chaque région, une réduction annuelle supérieure de 10 % par rapport aux ressources transférées en 2015. Le Fonds TPL (voir aussi le paragraphe approprié) est réparti au plus tard le 30 juin de chaque année par arrêté ministériel, et au plus tard le 15 janvier de chaque année, 80 % de l'allocation du Fonds sont répartis par anticipation entre les régions.

Le paragraphe 12 quater de l'art. 27 a également établi le principe de séparation des fonctions de régulation, d'orientation, d'organisation et de contrôle et de gestion des services de transports publics locaux et régionaux. Cette disposition prévoit notamment l'obligation pour la collectivité locale ou la région sous-jacente de recourir obligatoirement à une autre entité contractante pour mener à bien la procédure d'attribution des services de transport public local et régional lorsque l'entité sortante, soit l'un des concurrents, soit contrôlé ou participé par l'entité adjudicatrice, soit il est chargé du service directement ou en interne.

Le décret-loi n. 50/2017 est en outre intervenu (art. 27, alinéa 6) sur la définition des niveaux adéquats des services de transport public local et régional automobile et ferroviaire, qui constituent également un paramètre pour l'allocation du Fonds TPL. Les régions sont appelées à opérer sur la base des critères qui seront introduits par décret du Ministre des Infrastructures et des Transports, en accord avec le Ministre de l'Économie et après accord à la Conférence Siège de Réunification, avec l'avis des Commissions parlementaires compétentes, et devront prévoir avant et non après cent vingt jours de l'adoption du décret ministériel, ayant en même temps pris soin de procéder à une reprogrammation des services. Dans le cas où les Régions ne

procèdent pas dans le délai imparti, le Gouvernement peut exercer le pouvoir de substitution au sens de l'article 8 de la loi no. 131 de 2003.

L'article 27, alinéa 11-quinquies, a également été sans préjudice des procédures de choix du contractant déjà engagées avant l'entrée en vigueur de la loi de conversion du décret-loi et a établi que les contrats de transport régional et local, conclus après le 31 décembre 2017 et prévoient que les redevances pour le maintien et le renouvellement du matériel roulant et des installations, à l'exclusion de l'entretien exceptionnel des installations et des infrastructures appartenant à l'État, soient mis à la charge des entreprises sélectionnées. La disposition prévoit également que les entreprises sont tenues, sur la base des mêmes contrats de service, d'affecter au moins 10 % de la contrepartie contractuelle au renouvellement du parc sur la base d'un plan économique établi par celles-ci.

Les points 11 bis et 11 ter prévoient certaines limites au contenu des contrats de service relatifs à l'exploitation des services de transport public conclus après le 31 décembre 2017 : qui ne peuvent prévoir la circulation de véhicules à moteur destinés aux transports publics régionaux et locaux appartenant aux catégories M2 ou M3, fonctionnant à l'essence ou au diesel avec des caractéristiques antipollution Euro 0 ou Euro 1 et devant prévoir que les véhicules de transport public régional et local soient équipés de systèmes électroniques pour le comptage des passagers ou d'autres technologies utiles pour la détection de la demande et équipés de systèmes de surveillance électronique par satellite.

Le point 11 quater prévoit également que les municipalités, lorsqu'elles élaborent les plans de circulation urbaine, déterminent les modalités spécifiques de déploiement des nouvelles technologies prévues par le plan d'action national sur les systèmes de transport intelligents (STI)s'y engageant à utiliser pour des investissements dans de nouvelles technologies de transport une part spécifique des ressources mises à disposition par l'Union européenne.

En matière de choix du contractant est également intervenu l'article 48 (alinéas 4 et 5) du D.L. n. 50/2017, prévoyant que les entités qui confient articulent les bassins de mobilité (pour lesquels voir sous) en plusieurs lots, faisant l'objet de procédures d'appel d'offres et de contrats de service, compte tenu des caractéristiques de la demande.

Les exceptions sont permises si elles sont motivées par des économies d'échelle propres à chaque mode et par d'autres raisons d'efficacité économique, ainsi que par la spécificité territoriale de la zone et doivent être réglées par l'autorité de régulation des transports. En ce qui concerne les services ferroviaires, l'Autorité peut prévoir des exceptions pour des lots comprenant des territoires appartenant à plusieurs régions, après accord entre les régions concernées.

La réglementation transitoire, dans l'attente de la définition des bassins de mobilité et de leurs organismes gouvernementaux, prévoit que les collectivités locales doivent, en tout état de cause, procéder à une nouvelle attribution des services de transport public pour lesquels le délai normal d'attribution a expiré ou expire avant l'adoption des mesures de planification et de mise en place d'organismes gouvernementaux en conformité avec la réglementation en vigueur.

Le paragraphe 6 de l'art. 48 a confié à l'autorité de régulation des transports la tâche de définir des règles générales relatives aux procédures de sélection du contractant pour l'attribution des services de transports publics locaux et régionaux, en lui attribuant notamment les tâches suivantes :

- définir les critères pour la détermination des exceptions au principe de la plus petite extension territoriale des lots d'adjudication par rapport aux bassins d'aménagement, en tenant compte à cet effet de la demande réelle et potentielle, ainsi que des économies d'échelle et d'intégration entre services;
- définir les schémas des contrats de service exercés en interne par des sociétés publiques ou à participation majoritaire publique, ainsi que ceux confiés directement;
- déterminer, tant pour les appels d'offres que pour les contrats de service exercés en interne ou confiés directement, le "type d'objectifs d'efficacité et d'efficience que le gestionnaire doit respecter", ainsi que les objectifs d'équilibre financier.

Le paragraphe 7 de l'art.48 en ce qui concerne les procédures d'attribution de services de transports publics locaux et régionaux, a donné à l'autorité de régulation des transports le pouvoir d'intervenir, avec des activités de régulation générale :

- en exigeant que les procédures de sélection du contractant prévoient que la perception directe des recettes de trafic soit à la charge de l'attributaire, selon des logiques de prise en charge du risque d'entreprise, sans préjudice de la possibilité de solutions différentes, notamment en ce qui concerne les services pour lesquels l'intégration tarifaire est prévue entre différents opérateurs et qui sont répartis entre plusieurs lots d'adjudication;
- en exigeant, pour la participation à ces procédures, la détention d'actifs nets d'au moins 20 % de la contrepartie annuelle mise en concurrence, ainsi que les exigences prévues à l'article 18 du décret législatif du 19 novembre 1997, n. 422, afin d'assurer la viabilité, dans le chef de l'attributaire, de la capacité économique et financière nécessaire;

- en exigeant l'adoption de mesures garantissant à l'entrepreneur l'accès à des conditions équitables aux biens immobiliers et d'équipement nécessaires à l'exécution du service, y compris en ce qui concerne l'achat, la cession, la location ou le confort d'utilisation à la charge de l'entité délégataire, du gestionnaire sortant et du gestionnaire entrant, avec des dispositions spécifiques pour les biens acquis avec financement public et pour la détermination dans les différents cas des valeurs de marché desdits biens;
- en remplaçant le point c) par l'attribution de services de transport public ferroviaire, la possibilité, pour l'entité qui confie et pour l'entité sortante, de céder la propriété des biens immobiliers essentiels et des biens d'équipement à des sociétés, à des capitaux privés ou à des capitaux mixtes publicsprivés, spécialisé dans l'achat de biens d'équipement à louer aux gestionnaires de services de transport public;
- en exigeant que, dans les appels d'offres, soit prévu le transfert du personnel salarié non dirigeant du gestionnaire sortant au repreneur et la conservation, jusqu'à la conclusion d'un nouveau contrat complémentaire d'entreprise, du traitement économique et réglementaire découlant exclusivement de la convention collective nationale sectorielle. Le traitement de fin de contrat relatif aux salariés de l'exploitant sortant qui transitent par le repreneur est versé à l'INPS par le repreneur sortant.

Décisions de l'Autorité de régulation des transports (ART) :

- n° 49 du 17 juin 2015 portant "Mesures réglementaires pour la rédaction des appels d'offres et des conventions relatifs aux appels d'offres pour l'attribution exclusive des services publics locaux de transport de voyageurs et la définition des critères de nomination des commissions adjudicatrices";
- n. 48 du 30 mars 2017 Acte de réglementation portant "Définition des méthodes et de l'identification des domaines de service public et des modalités les plus efficaces de financement";
- n. 154/2019 du 28 novembre 2019 Acte de réglementation portant "Conclusion de la procédure d'adoption de l'acte de réglementation portant révision de la délibération no 49/2015, engagée par la délibération no. 127/2017".
- n. 113/2021 Acte de réglementation modifiant l'annexe "A" de la délibération ART. 154/2019.

- n. 35/2022 du 11 mars 2021 "Valeur du taux de rémunération du capital investi net pour les services de transport public local de voyageurs par route et par chemin de fer, visé à la délibération no. 154/2019"

CADRE RÉGLEMENTAIRE RÉGIONAL

En Toscane, la réglementation du transport public local est réglementée par la L.R. 42/98 et smi et la L.R. 65/2010; cette dernière modifie en partie la L.R. 42 et, d'autre part, réglemente ultérieurement le TPL, en créant les bases pour la réforme de l'ensemble du système.

La LR 42 de 1998 dispose sur tous les aspects de la programmation et de la réglementation du TPL régional sur la route, le fer et la mer, établit l'Observatoire pour la mobilité et les transports, la Conférence des services minimaux et les procédures pour la définition des services minimaux.

Avec la L.R. 65/2010 précitée, la Région Toscane a choisi l'appel d'offres comme modalité d'attribution du service (art. 90) et a identifié le domaine territorial optimal du service de TPL coïncidant avec l'ensemble du territoire régional (art. 84).

Mise en œuvre de la réforme du TPL ex L.R. 65/2010

Délibération de la G.R. n. 410 du 23.5.2011 : par laquelle a été approuvé le schéma de convention régissant l'exercice associé des fonctions en matière de transports publics locaux souscrit par les collectivités locales concernées, qui réglemente en détail les activités exercées sous forme associée par le bureau régional unique, selon l'art. 86 de la L.R. précitée. 65/2010, et comment ces activités sont programmées et vérifiées par la Conférence permanente prévue par l'art. 87 de la même loi;

Délibération de la G.R. n. 134 du 20.02.2012 : par laquelle la Conférence des services visés à l'art. 6 de la L.R. 42/98 et visés à l'art. 88 de la LRT 65/2010 aux fins de la mise en œuvre de l'entente pour la définition du réseau de services, l'attribution des ressources et les critères de récompense pour les EE.LL., sur la base du document annexé à cette décision, indiquant l'hypothèse de conception du réseau de tpl;

Délibération G.R. no 492 du 4/6/2012 : par laquelle on accepte les résultats de la Conférence des Services et on approuve l'Accord entre les Organismes participants à la

Conférence et dans lequel est reporté le cadre conceptuel du réseau de TPL pour l'appel d'offres du lot unique et en voie programmatique, les ressources financières connexes que la Région et les EE.LL. s'engagent à mettre à disposition pour le même appel d'offres.

Délibérations de la G.R. n. 493 du 04/06/2012 et n. 612 10/07/2012 : avec lesquelles, en vue de l'ouverture de la procédure d'appel d'offres, le Conseil indique les lignes directrices et les contenus essentiels qui constituent une première référence pour la définition des actes d'appel d'offres pour le lot unique et dans l'attente de la finalisation des actes à caractère financier par la Région Toscane et les EE:LL. et a défini l'appel d'offres comme une concession de services, conformément au règlement CE no 1370/2007. ;

Délibération G.R. no 721 du 06/08/2012 : portant approbation de l'analyse d'instruction du réseau de TPL régional (aperçu de la situation en cours, choix conceptuels sur l'articulation des réseaux constituant l'offre globale de transport public dans la région Toscane et définition détaillée du réseau de tpl régional à insérer dans le lot d'adjudication unique) en tenant compte de leur rentabilité et de leur productivité, on identifie les lignes extra-urbaines d'intérêt régional à inclure dans le lot régional.

Bus*km 2011			
PROVINCIA	EXTRAURBANO	URBANO	TOTALE
AREZZO	7.312.206,70	2.158.615,84	9.470.822,54
FIRENZE	18.068.611,99	14.121.749,23	32.190.361,22
GROSSETO	6.392.411,13	1.818.341,26	8.210.752,39
LIVORNO	5.022.362,67	4.477.532,57	9.499.895,24
LUCCA	7.705.832,03	3.257.962,91	10.963.794,94
MASSA E CARRARA	2.807.318,66	1.423.768,64	4.231.087,30
PISA	6.588.061,71	3.043.374,38	9.631.436,09
PISTOIA	5.046.885,06	1.754.702,71	6.801.587,77
PRATO	3.139.658,42	2.738.698,41	5.878.356,83
SIENA	7.027.973,13	3.887.065,23	10.915.038,36
Totale complessivo	69.111.321,50	38.681.811,18	107.793.132,68
LINEE REGIONALI	LOTTO	TOTALE	
GROSSETO	LOTTO GROSSETANO	1.270.853,02	
LIVORNO	LOTTO VAL DI CORNIA	98.174,34	
LUCCA	LOTTO LUCCHESE	1.071.328,20	
PISTOIA	LOTTO PISTOIESE	705.697,23	
PRATO	LOTTO PRATESE	887.739,92	
SIENA	LOTTO SENESE	2.540.321,57	
	Totale complessivo	6.574.114,28	
	Totale complessivo Regionale	114.367.246,96	

(Fonte: Osservatorio R.T.)

Délibération de la G.R.T. n. 129 du 27/02/2013 : par laquelle il est supposé que l'application complète de la prévision de réseau pour l'adjudication du lot unique régional sera reportée à la troisième année de validité contractuelle et confirmée en conséquence, jusqu'à cette annualité, l'état de fait constaté au moment de l'attribution, sous réserve de l'application immédiate d'une partie limitée des nouvelles prévisions de l'accord de 2012, convenues avec les autorités locales compétentes;

Délibération DGR no 391 du 12/5/2014 : par laquelle:

- Il est pris acte de la reconnaissance définitive du réseau de transport public local effectuée par les services compétents (soit du réseau au moment de l'attribution du réseau au temps T1, soit du réseau rationalisé pour la période contractuelle suivant les 24 premiers mois suivant la conclusion du contrat régissant la concession - dénommé réseau au temps T2 - pour une durée totale de 9 ans);
- Il est pris acte de la reconnaissance définitive des services dans les zones à faible demande à confier par les collectivités locales, séparément de l'appel d'offres du lot unique régional (services hors lot unique) et se référant à la fois au temps T1 et au temps T2 (annexe C à la Délibération)
- le niveau tarifaire homogène à atteindre pour l'ensemble du territoire régional à la suite de l'adjudication du tpl est approuvé;
- sont déterminés, dans le cadre des ressources globales allouées aux EE.LL., sur les chapitres budgétaires affectés au TPL, une partie supplémentaire des ressources à affecter aux EE.LL., liée à l'acquisition de moyens de desserte dans les zones à faible demande en dehors du lot unique régional, soit 15 cents/km, dans une mesure fixe en reconnaissance de charges plus élevées pour le renouvellement du parc de bus,

Delibera_n.391_del_12-05-2014-Allegato-C

ALLEGATO - "C"

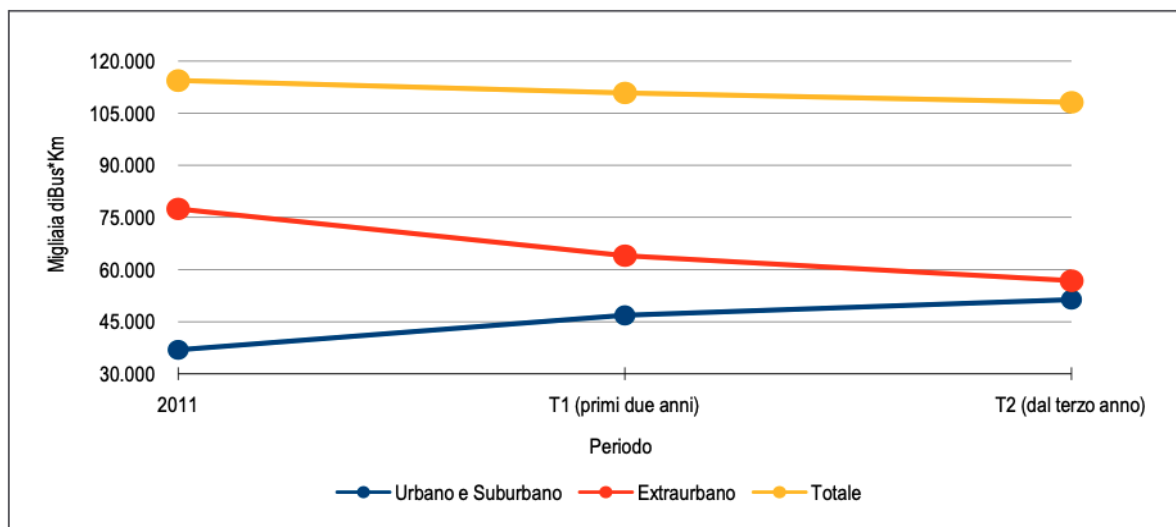
ALLEGATO RISORSE MINIMI SERVIZI FUORI LOTTO 2014 (da adeguare con inflazione programmata)			T1		T2	
	ENTE	TIPOLOGIA	KM*ANNO	RISORSE R.T. DA PERF. INTESA 2013	KM*ANNO	RISORSE R.T. DA PERF. INTESA 2013
			FUORI LOTTO	FUORI LOTTO	FUORI LOTTO	FUORI LOTTO
PROVINCIA	arezzo	debole	1.065.000	€ 1.238.000,00	1.600.000	€ 1.698.000,00
PROVINCIA	firenze	debole	1.450.000	€ 1.298.300,00	1.550.000	€ 1.386.300,00
		economia	300.000	€ 300.000,00	400.000	€ 400.000,00
	FIRENZE	TOTALE	1.750.000	€ 1.598.300,00	1.950.000	€ 1.786.300,00
PROVINCIA	livorno	debole	132.800	€ 214.260,00	132.800	€ 214.260,00
PROVINCIA	lucca	debole	140.000		1.530.000	€ 1.074.000,00
PROVINCIA	massa e carrara	debole			840.000	€ 1.260.000,00
PROVINCIA	poggibonsi		133.300	€ 132.800,00	133.300	€ 132.800,00
PROVINCIA	siena	debole			1.000.000	€ 1.500.000,00
	SIENA	TOTALE	133.300	€ 132.800,00	1.133.300	€ 1.632.800,00
COMUNE	pisa urb	debole			770.000	
	s.miniato	urb. Magg.	91.500	€ 124.500,00	91.500	€ 124.500,00
	pontedera	urb. Magg.	126.850	€ 199.150,00	367.500	€ 576.350,00
	volterra	urb. Magg.	69.500	€ 139.500,00	69.500	€ 139.500,00
PROVINCIA	pisa	debole	862.500	€ 186.200,00	1.490.000	€ 1.000.000,00
	PISA	TOTALE	1.150.350	€ 649.350,00	2.788.500	€ 1.840.350,00
CIRCONDARIO	cev	deboli	91.100	€ 115.230,00	91.100	€ 115.230,00
		economia	90.000	€ 99.000,00	90.000	€ 99.000,00
	CEV	TOTALE	181.100	€ 214.230,00	181.100	€ 214.230,00
		totali generali	4.552.550	€ 4.046.940,00	10.155.700	€ 9.719.940,00
		totali netto economia	4.162.550	€ 3.647.940,00	9.665.700	€ 9.220.940,00

DETTAGLIO SERVIZI ASSEGNATI FUORI DAL LOTTO UNICO
In migliaia di Bus*Km

Periodo	Urbano e Suburbano	Economia	Debole	Totale
T1 (primi due anni)	421	390	3.741	4.553
T2 (dal terzo anno)	662	490	9.004	10.156

Fonte: DGRT 391/2014

EVOLUZIONE DELL'OFFERTA DI RETE



Fonte: DGRT 721/2012 e DGRT 391/2014

SERVICES MARITIMES

Les services de cabotage maritime ont été totalement libéralisés par le législateur européen dès le début des années 1990. La nécessité généralisée de les exercer sous forme de service public, moyennant une rémunération versée par les États membres aux opérateurs, a toutefois conduit à l'introduction d'un vaste régime de dérogations au droit de la concurrence. Le cadre réglementaire composite pertinent, dans ses principales dispositions, est résumé ci-après

Tema	Riferimento	Contenuto
Libera prestazione dei servizi	Artt. 56, 58 e 100, TFUE	Libera prestazione dei servizi di navigazione marittima
Cabotaggio marittimo	Regolamento 3577/92 del 7 febbraio 1992 (e successive comunicazioni interpretative della Commissione europea – COM/2006/196, COM/2003/595, COM/2014/0232-)	Liberalizzazione dei servizi di cabotaggio marittimo.
Servizi di interesse economico generale	Art. 14, TFUE	Facoltà degli Stati di individuare e disciplinare la fornitura di servizi di interesse economico generale
Deroghe alla disciplina della concorrenza per SIEG	Art. 106, par. 2, TFUE	Incompatibilità fra gli obiettivi di servizio pubblico e le regole della concorrenza – obbligo di proporzionalità delle misure
Esigenze di servizio pubblico		
Contratto di servizio	CGUE, sentenza 20 febbraio 2001, <i>Anallir</i>	Condizioni per la legittima subordinazione della prestazione di servizi regolari di cabotaggio marittimo da/per/fra le isole all'ottenimento di previa autorizzazione amministrativa.
Obblighi di servizio pubblico		
Deroghe alla disciplina degli aiuti di Stato	Art. 106, par. 2, TFUE	SIEG, incluso cabotaggio marittimo ex Reg. 3577/92
Servizi pubblici Compensazioni Deroghe alla disciplina degli aiuti di Stato	Art. 93, TFUE	Trasporti terrestri SIEG (incluso cabotaggio marittimo – facoltà degli Stati) – Regolamento CE 1370/2007
Obblighi di servizio pubblico Compensazioni	CGUE, sentenza 24 luglio 2003, <i>Altmark</i>	Condizioni in base alle quali la compensazione per un servizio d'interesse economico generale non può essere considerata aiuto di Stato.
Aiuti di Stato Servizi pubblici Compensazioni - Compatibilità	Comunicazioni interpretative della Commissione 2012/C/8/03 e 2012/C/8/02, dell'11 gennaio 2012	Ulteriori specificazioni sugli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico per i SIEG.
Cabotaggio marittimo Obblighi di servizio pubblico	Comunicazione interpretativa della Commissione europea COM(2014) 232 final, del 22 aprile 2014	Specifiche della portata delle disposizioni del Regolamento 3557/92, alla luce dell'evoluzione del settore.

Le principe de libre prestation des services de transport maritime, selon lequel chaque armateur de l'Union peut offrir des services de cabotage entre les ports d'un État membre, est introduit par le règlement (CEE) no 3577/1992.

Il est possible de déroger aux dispositions du Règlement dans certaines circonstances spécifiques : en particulier, conformément à l'art. 4, les États ont la faculté d'imposer des obligations de service public (OSP) pour le transport de voyageurs et de marchandises à partir, entre et vers les îles. En effet, en vertu des dispositions combinées des articles 14 et 106.2 TFUE, les États membres peuvent intervenir pour assurer la fourniture de services considérés comme essentiels. Le pouvoir discrétionnaire qui leur est reconnu pour fixer "la barre" des services essentiels (sous réserve du respect du principe de proportionnalité) est très large; en même temps, toutefois, la faculté de "fournir, faire exécuter et financer ces services" est soumise à la vérification de "défaillance du marché", condition essentielle pour identifier les services comme d'intérêt économique général (SIEG) et donc pour déroger au principe de libre prestation au sens de l'article 106.2 TFUE. La Commission européenne se réserve toutefois d'intervenir en cas d'"erreurs manifestes", en cas de recours injustifié des États à la faculté qui leur est accordée par l'art. 14 TFUE.

Dans le même esprit, l'art. 4 du règlement prévoit que, avant de soumettre certains services à des OSP, l'État membre doit effectuer une vérification préalable du marché, afin de déterminer s'il existe des circonstances appropriées pour offrir ces services aux conditions du marché et en l'absence de compensation. Une OSP ne peut être imposée que si la vérification donne un résultat négatif et montre que les opérateurs ne peuvent pas fournir ces services aux conditions du marché.

En ce qui concerne la forme juridique sous laquelle une obligation de service public peut être imposée, la communication interprétative de la Commission européenne COM(2014) 232 final du 22 avril 2014 précise qu'elle peut, par exemple, consister en des régimes de déclaration, dans ceux d'attribution de licences ou dans les systèmes d'autorisation, conformément aux conditions indiquées par l'arrêt Analir, précité, de la Cour européenne de justice. A côté de ceux-ci se trouve la conclusion de contrats de service public (cbs), qui régissent les rapports entre concédants et preneurs des services : ceux-ci doivent, en accord avec le principe de non-discrimination, être passés exclusivement par voie d'appels d'offres ouverts ou restreints.

Les États membres doivent limiter l'imposition d'obligations de service public à des exigences essentielles de sauvegarde d'objectifs d'intérêt public, en réglementant notamment la régularité, la continuité et la fréquence des services, la capacité de les fournir, les redevances demandées, l'équipage du navire; ils peuvent également fixer, dans le cadre des contrats d'exploitation, des exigences de qualité. Comme indiqué précédemment, la rémunération versée pour l'exécution du service doit être conforme aux règles européennes en matière d'aides d'État; à cet égard, la référence principale est constituée par les quatre conditions énoncées par la Cour de justice dans l'arrêt Altmark (Affaire C-280/00, par. 87-95). Le cœur de ces conditions - dont il ressort que les compensations ne constituent pas des aides d'État - est que celles-ci ne sont pas supérieures à celles nécessaires pour permettre l'équilibre économique d'une entreprise moyenne efficace, Il s'agit d'une procédure de faillite. Il convient toutefois de signaler que la condition n'est pas considérée comme remplie lorsqu'un seul concurrent participe à l'appel d'offres. Dans ce cas, l'adéquation de la compensation demandée doit être établie par comparaison avec celle nécessaire à une entreprise moyenne efficace, ce qui rétablit la condition Altmark; à défaut, la mesure doit être préalablement notifiée à la Commission.

Bien que le règlement 3577/92 ne contienne pas d'indication spécifique concernant la durée du contrat, la Commission a indiqué qu'il ne fallait pas que celle-ci soit excessivement longue, compte tenu de la nécessité d'une vérification périodique de l'ouverture au marché : en réaffirmant le principe selon lequel la durée tendancielle des contrats ne devrait pas dépasser cinq ou six ans, on constate qu'une durée plus longue peut être admise sur la base de critères objectifs justifiés et à condition qu'elle ne provoque pas d'effets de verrouillage du marché. Cela signifie que, au cas par cas, des contrats d'une durée maximale de 12 ans pourraient être considérés comme éligibles.

LÉGISLATION EUROPÉENNE SUR LES DROITS ET OBLIGATIONS DES PASSAGERS

Le règlement no 1177/2010 établit les droits des passagers voyageant par mer et par voie de navigation intérieure dans l'Union européenne. Il s'applique à partir du 18 décembre 2012, date à laquelle les États membres étaient tenus de se conformer à ces exigences. Le règlement vise à garantir des niveaux de protection et d'assistance équivalents dans tous les États membres et à garantir que les opérateurs économiques opèrent dans des conditions harmonisées sur le marché intérieur et s'applique aux transports maritimes suivants : aux services de transport maritime et fluvial de passagers dont le port d'embarquement est situé sur le territoire d'un État membre,

ainsi qu'aux services de passagers dont le seul port de débarquement est situé sur le territoire de l'Union, à condition que le service soit assuré par un transporteur de l'Union; aux croisières dont le port d'embarquement est situé sur le territoire d'un État membre, mais à l'exclusion de l'application de certains articles : l'article 16, par. 2 (informer les passagers concernés au sujet de liaisons alternatives en cas de perte d'une correspondance), l'art.18 (Transport alternatif et remboursement en cas de départs annulés ou retardés), l'art. 19 (Droit à compensation économique lié au prix du billet en cas de retard à l'arrivée) et l'art. 20 (Exonérations).

Le règlement laisse aux États membres la faculté d'exempter de l'application du règlement (art. 2, par. 4) les services de passagers prévus par les obligations de service public ou par des contrats de service public ou des services intégrés, à condition que les droits des passagers prévus par le règlement soient garantis de manière comparable par la législation nationale.

- Les droits et obligations visés par le règlement sont les suivants :
- les droits des personnes handicapées ou à mobilité réduite (chapitre I);
- les obligations des transporteurs et des exploitants de terminaux en cas d'interruption de voyage (chapitre II);
- les règles générales d'information et de réclamation (chapitre III);
- les organismes nationaux d'exécution (chapitre IV).

Le règlement prévoit notamment :

- a) la non-discrimination entre les passagers en ce qui concerne les conditions de transport offertes par les transporteurs;
- b) la non-discrimination et l'assistance aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite;
- c) les droits des passagers en cas d'annulation ou de retard;
- d) les informations minimales à fournir aux passagers;
- e) le traitement des plaintes;
- f) les règles générales d'exécution : l'art. L'article 28 du règlement prévoit l'obligation pour les États membres de fixer les sanctions applicables aux infractions aux dispositions du règlement et de prendre toutes les mesures nécessaires pour en assurer l'application. Les sanctions prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

Mise en œuvre du règlement de l'UE en Italie

L'autorité de régulation des transports est responsable de la détection des infractions aux dispositions du règlement (UE) n. 1177/2010 relatif aux droits des passagers voyageant par mer et par voies navigables intérieures et à l'imposition des sanctions prévues par le décret législatif du 29 juillet 2015, no. 129.

En application de la législation susmentionnée, l'Autorité a approuvé le règlement sur les sanctions en cas d'infraction aux dispositions du règlement (UE) n. 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des passagers voyageant par mer et par voie de navigation intérieure et le formulaire de plainte y afférent.

L'Autorité a également défini le contenu minimal des droits spécifiques que les utilisateurs de services de transport par mer et par voies navigables intérieures peuvent exiger des gestionnaires de services et des exploitants de terminaux en ce qui concerne le traitement des réclamations, avec la décision no. 83/2019 - "Mesures concernant le contenu minimal des droits spécifiques que les utilisateurs de services de transport par mer et par voies navigables intérieures peuvent exiger des gestionnaires de services et des exploitants de terminaux en ce qui concerne le traitement des plaintes".

CADRE RÉGLEMENTAIRE NATIONAL

Les services maritimes de transport public de voyageurs, contrairement à ce qui est prévu pour d'autres modes de transport, ne relèvent pas des exclusions spécifiques prévues aux articles. 17 et 18 Code des marchés publics (décret législatif du 18 avril 2016, n. 50). Ils sont donc soumis aux dispositions du Code lui-même : les contrats de service public pour le cabotage maritime doivent également être conclus dans le respect des dispositions de l'Union européenne et italienne en matière de marchés publics et de concessions publiques.

La continuité territoriale maritime

Les services assurant la continuité territoriale maritime dans notre pays se distinguent entre:

- liaisons "d'intérêt national", qui concernent le service public effectué entre les grandes îles et la péninsule, ainsi qu'entre les îles mineures et le territoire extra-régional (c'est-à-dire avec une autre région située sur la péninsule), qui sont régis

par des conventions entre le ministère des infrastructures et des transports et l'entreprise adjudicataire;

- les liaisons intra régionales, au sein d'une même région et entre les îles et leur région d'appartenance, pour lesquelles les fonctions et les tâches de programmation et d'administration y afférentes sont exercées par ces régions. Dans les régions à statut ordinaire, la réglementation des relations est confiée à des contrats (ou conventions) signés par les régions.

Pour tous les services de transport de passagers, par mer, depuis, entre et vers les îles, qu'ils soient d'intérêt national, régional ou local, y compris en cas d'exploitation combinée avec le transport de marchandises, les règles approuvées par l'Autorité des transports pour les procédures d'appel d'offres s'appliquent, par la Délibération n. 22 du 13 mars 2019.

Cette décision prévoit des mesures réglementaires pour la définition des appels d'offres pour l'attribution des services de transport maritime de passagers à partir, entre et vers les îles, ainsi que des schémas des conventions à inclure dans les cahiers des charges des appels d'offres, conformément à l'article 37, alinéa 2, point f), du décret-loi no. 201/2011. Les procédures s'appliquent à l'attribution des services pour lesquels l'avis de marché correspondant est publié ou - en cas de procédure restreinte - les lettres d'invitation y afférentes sont envoyées après la date de publication de la délibération, qui a eu lieu le 14 mars 2019.

Par la délibération no 96/2018, l'Autorité des transports a également conclu la procédure visant à établir les conditions minimales de qualité des services de transport de passagers par mer, nationaux et locaux, assorties d'obligations de service public, à adopter sur la base de l'article 37, alinéa 2, point d), du décret-loi du 6 décembre 2011, no. 201. L'ART a adopté un Acte de réglementation annexé à la délibération en vigueur depuis le 4 octobre 2018.

Les ressources pour la continuité territoriale maritime intra régionale

Conformément à l'art. 19-ter du D.L.n. 135/2009, les tâches de programmation et d'administration relatives aux services de cabotage maritime de service public qui se déroulent à l'intérieur d'une région sont exercées par la même région. Les conventions (tant pour les liaisons extra-régionales que pour les liaisons avec la Sicile) sont conclues sur la base des critères fixés par le CIPE et, en tout état de cause, déterminent les lignes

à desservir, les procédures et les délais de liquidation du remboursement des obligations de service public, en introduisant des mécanismes d'efficacité visant à réduire les coûts du service pour les utilisateurs et des formes de flexibilité tarifaire qui ne faussent pas la concurrence. Les contrats de service (faisant initialement référence aux liaisons avec la Campanie, la Toscane, le Latium et la Sardaigne) sont conclus dans le respect du maintien du service universel et de la continuité territoriale avec les îles.

Afin d'assurer les ressources nécessaires pour assurer le niveau des services fournis sur la base des conventions en vigueur et prorogées ainsi que des nouvelles conventions et contrats de service, l'article 19 ter a prévu, à partir de 2010, l'attribution d'une contribution de l'État:

- Siremar-Sicilia Regionale Marittima s.p.a. : € 55.694.895;
- Toremar-Toscana Regionale Marittima s.p.a. - région Toscane : € 13.005.441;
- Caremar-Campania Regionale Marittima s.p.a. - région Campanie : € 19.839.226 (ensuite réduit de 7.900.000 euros par la loi de budget pour 2016 en raison des économies dérivant de l'attribution du contrat de service à l'issue du processus de privatisation);
- Laziomar-Latium - région du Latium : € 10.030.606.

La privatisation de Tirrenia et des sociétés de transport régional

Le 13 mars 2009, le DPCM définit les critères de privatisation ainsi que les modalités de cession de la participation détenue par l'État, par l'intermédiaire de Fintecna S.p.A., dans le capital de la société Tirrenia de navigation s.p.a. en autorisant le Ministère de l'économie et des finances à aliéner le 100% de sa participation indirecte dans la société aux participations indirectes détenues de celle-ci dans les Sociétés maritimes régionales et non transférées gratuitement aux Régions.

Le 19 juillet 2012 s'est conclue la procédure de privatisation de Tirrenia, avec la souscription d'une nouvelle convention entre le Ministère des infrastructures et des transports et la compagnie de navigation CIN S.p.A.

Pour les sociétés Caremar S.p.A. et Toremar S.p.A. du Groupe Tirrenia dont le D.L. n. 135 du 25 septembre 2009 à l'art.19-ter avait prévu le transfert à titre gratuit, respectivement aux Régions Campanie, et Toscane, en prévoyant en outre que la Région Campanie doit céder à la Région du Latium, à titre gratuit, la branche d'entreprise constituée de l'ensemble des activités, passifs et ressources humaines, utilisées pour l'exercice des liaisons avec l'archipel pontin (c'est la raison pour laquelle la société Laziomar S.p.A.) a été créée, et le processus de privatisation a été achevé.

La procédure de privatisation des sociétés a été effectuée par voie d'appel d'offres et des contrats de service d'une durée maximale de douze ans ont ensuite été conclus entre les régions et les sociétés privatisées, dans le respect du maintien du service universel et de la continuité territoriale avec les îles. La procédure de privatisation de Toremar S.p.A. a été conclue en 2012, celle de Laziomar S.p.A. en 2013, tandis que la privatisation de Caremar S.p.A. s'est achevée en 2015.

En juillet 2012 a été signée la Convention entre le Ministère des infrastructures et la société Compagnia delle isole, détenue par la région Sicile et contrôlée par la société Mediterranea Holding, à laquelle elle avait été cédée Siremar en octobre 2011. La société Siremar a été successivement acquise, le 11 avril 2016, par la Société Navigation Sicilienne, qui avait présenté recours (accueilli en 2015 du Tar du Latium) contre l'adjudication de Siremar la Compagnie des Îles.

Saremar, en revanche, n'a pas été privatisée et, après avoir continué à offrir les services de transport intra régional sur la base de prorogations de la convention jusqu'au 31 mars 2016, a cessé d'offrir les services de navigation depuis le 1er avril 2016.

CADRE RÉGLEMENTAIRE RÉGIONAL

Le 13 janvier 2010, la Région Toscane a publié dans son Bulletin officiel (24) et dans le Journal officiel de la République italienne (25) l'appel d'offres pour la vente de Toremar et l'attribution d'une compensation de service public pour l'exécution de ces obligations sur les routes maritimes visées au considérant 38. Cet avis a également été publié au Journal officiel de l'Union européenne (26) le 14 janvier 2010 ainsi que dans plusieurs quotidiens nationaux (27).

Suite à la publication de l'avis de compétition, à l'expiration du terme, 11 parties ont manifesté un intérêt à participer, à savoir : Moby, Toscana di Navigazione srl, Pigreco

srl, Sinven srl, Vector srl, Forship srl, Medmar Navi Spa, Grandi Navi Veloci Spa, Buquebus Italia srl. , Loss Cipreses Spa et Blu Navy/Transeuropa Ferries.

La documentation présentée par les onze entreprises a confirmé que toutes les entreprises remplissaient toutes les conditions énoncées dans l'appel d'offres et qu'elles étaient donc toutes invitées à présenter une offre. (60) L'invitation à soumissionner contenait le nouveau projet de contrat d'une durée de 12 ans qui devait être signé entre le titulaire et la région Toscane, ainsi que des informations plus détaillées sur la procédure d'appel d'offres. En particulier, la lettre d'invitation confirmait que l'offre économiquement la plus avantageuse serait retenue pour le contrat de service avec une note de 20 points pour le prix, 70 points pour la qualité et 10 points pour les services supplémentaires. En ce qui concerne le prix de vente de Toremar, la lettre d'invitation indiquait un montant fixe de 10 258 397 EUR, calculé sur la base d'une étude indépendante évaluant la valeur totale des actifs de cette entreprise (cf. considérants 65 à 73). Ce prix n'était pas négociable et ne faisait pas l'objet d'une offre financière. (61) Par conséquent, tous les soumissionnaires potentiels ont été invités à inclure dans leur offre financière pour la vente de Toremar le montant fixe susmentionné, la Région Toscane aurait choisi l'offre économiquement la plus avantageuse pour l'appel d'offres dans son ensemble sur la base du prix et d'autres critères, principalement de qualité, relatifs au service, indiqués dans la lettre d'invitation (cf. considérant 60).

Deux entreprises ont présenté une offre, à savoir Moby et Toscana di Navigazione, deux gestionnaires historiques de liaisons maritimes en Italie. Les neuf entreprises restantes n'ont pas présenté d'offre à l'expiration du délai. (64) Après évaluation des offres, Toscana di Navigazione srl a été exclue de la procédure, car son offre économique présentée n'était pas conforme aux exigences de capacité technique et financière prévues par le dossier d'appel d'offres. Le contrat a donc été attribué à Moby (signé le 02/01/2012) tant en ce qui concerne la privatisation de Toremar que pour l'exploitation des services maritimes. L'échéance du contrat est prévue le 31/12/2023

SERVICES AÉRIENS

CADRE RÉGLEMENTAIRE COMMUNAUTAIRE

Règlement (CE) no. 1008/2008

La principale source réglementaire des obligations de service public est le règlement (CE) no 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008, entré en vigueur en novembre 2008, remplaçant l'ancien Reg. CEE no 2408/92 du 23 juillet 1992, maintenant abrogé. Les contenus des art. 16, 17 et 18 de 1008/2008 constituent la référence pour l'analyse du système des OSP en Europe. En particulier, le Règ. (CE) no 1008/2008 prévoit, dans le chef de chaque État, et afin d'assurer le service de transport dans les territoires géographiquement défavorisés, la possibilité de prendre des mesures financières à l'égard des compagnies qui acceptent d'entrer sur un marché considéré comme ayant une importance sociale élevée, aux conditions définies par les États eux-mêmes.

Le rôle des obligations de service public (ci-après «OSP») au sens du règlement (CE) no 1008/2008 est d'établir des règles fixes en matière de continuité, de régularité, de tarification ou de capacité minimale pour garantir l'accès à des régions isolées ou en développement ; lorsqu'un État membre estime que les objectifs de la politique de développement régional ne seront pas correctement atteints s'ils sont laissés exclusivement au libre jeu des forces du marché, le marché lui-même n'est pas suffisant pour fournir à ces régions un niveau acceptable de services aériens. Les OSP constituent donc une exception au principe général de la libre prestation des services aériens au sein de l'UE, énoncé à l'article 15, paragraphe 1, du règlement.

Dans sa communication intitulée «Une stratégie de l'aviation en Europe», la Commission identifie les différents besoins des citoyens et des entreprises de l'UE, tels que l'accès à des services de transport aérien de haute qualité, estime que si le marché n'est pas suffisant en soi pour fournir à certaines régions européennes un niveau acceptable de services de transport aérien, les États membres peuvent envisager d'imposer des obligations de service public comme moyen de garantir des services à destination et en provenance de régions insuffisamment desservies, c'est-à-dire d'assurer la connectivité lorsque cela est nécessaire.

Les conditions et exigences applicables aux OSP sont énoncées aux articles 16 à 18 du règlement no 1008/2008.

L'article 16 fixe les principes généraux des OSP. Il précise les critères applicables aux exigences de continuité et à l'imposition des OSP, les critères d'évaluation pour les États membres, les règles relatives à la procédure de publication et au lancement d'opérations sur les liaisons soumises à des OSP, les conditions et procédures permettant de limiter l'accès à une route, ainsi que la procédure d'urgence. L'article 17 définit l'organisation de la procédure d'appel d'offres. Il contient des règles sur le contenu de l'avis de marché et sur le contrat suivant, la procédure de publication et les informations à fournir aux soumissionnaires, les critères de sélection des offres, sur la compensation et les informations à transmettre à la Commission à l'issue de la procédure d'adjudication. Enfin, l'article 18 contient les règles relatives à l'examen et à la révision des décisions prises en vertu des articles précédents.

Lignes directrices interprétatives relatives au règlement (CE) no 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil- Obligations de service public (2017/C 194/01)

Les lignes directrices visent à expliquer l'interprétation que la Commission donne des critères énoncés dans le règlement et à décrire les procédures applicables à suivre. En outre, ils fournissent des réponses aux questions les plus récurrentes auxquelles le règlement ne donne pas de réponse explicite.

Les lignes directrices reflètent l'expérience acquise par la Commission dans l'application des règles relatives aux OSP telles qu'elles sont énoncées dans le règlement et tiennent également compte des règles en matière d'aides d'État prévues par le droit de l'Union (notamment les articles 107 à 109 du TFUE).

LÉGISLATION EUROPÉENNE SUR LES DROITS ET OBLIGATIONS DES PASSAGERS

La législation européenne régit les droits des passagers aériens principalement par le règlement (CE) no 261/2004, du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004, ; établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement, d'annulation de vol ou de retard important.

Mise en œuvre du règlement de l'UE en Italie

En Italie, conformément au décret législatif du 27 janvier 2006, n. 69, le respect du Règlement européen relatif aux droits des passagers du transport aérien est confié à l'Organisme national de l'aviation civile (ENAC).

En cas de refus d'embarquement, d'annulation d'un vol ou de retard important d'un vol, le passager qui a l'intention de faire une réclamation doit s'adresser à la compagnie qui a émis le billet et/ou, en cas de voyage à forfait, au voyageur avec lequel le contrat de transport a été conclu.

Le passager peut adresser une réclamation à l'ENAC - afin de constater une éventuelle violation du règlement (CE) no 261/2004 - lorsque :

- la compagnie aérienne ne donne pas de réponse six semaines après la date de réception de la plainte du passager

ou

- le passager considère que la réponse reçue de la compagnie aérienne n'est pas satisfaisante par rapport à ce qui est prévu par le Règlement (CE) 261/2004

L'ENAC est l'organisme compétent (NEB) pour surveiller le respect du règlement (CE) no 261/2004 lorsque des perturbations surviennent:

- au départ d'un aéroport italien : en cas de défaillance d'un vol réservé auprès d'une compagnie aérienne de toute nationalité (UE et pays tiers);
- à l'arrivée dans un aéroport italien : si le service est perturbé à la suite d'événements liés à un vol au départ d'un pays tiers (hors UE), à destination d'un aéroport italien, si le transporteur aérien assurant le vol est une compagnie aérienne communautaire.

CADRE RÉGLEMENTAIRE NATIONAL

En Italie, le cadre réglementaire pour la mise en œuvre du système d'obligations de service public a été défini pour la première fois en 1999, avec la loi 144 qui allouait des fonds pour des vols à destination/en provenance de la Sardaigne et des îles mineures de Sicile.

Le législateur en 2005 a expressément prévu, par le nouvel article 782 du code de la navigation, des obligations de service public en facilitant l'application de la norme par un simple renvoi au règlement communautaire 1008/2008. Le deuxième alinéa

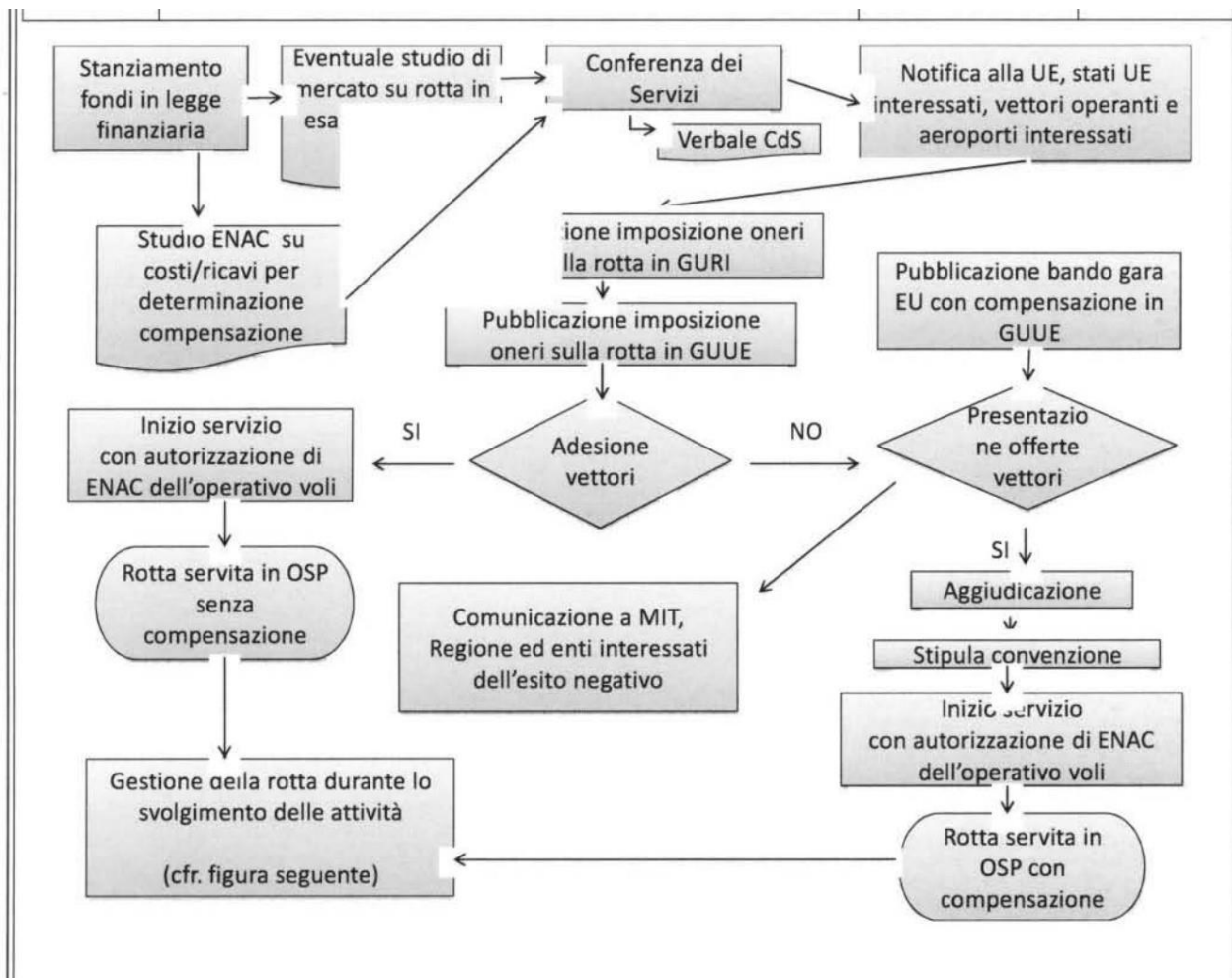
confirme les compétences régionales prévues par le décret législatif du 19 novembre 1997 numéro 422 en matière de transports publics locaux.

En Italie, la mise en œuvre des dispositions communautaires en matière d'obligation de service public de transport aérien a été assurée par l'article 36 de la loi no 144 du 17 mai 1999, qui assure la continuité territoriale avec la Sardaigne et les îles mineures de Sicile dotées d'escalas aéroportuaires et (art. 136 l. 388/200) avec les régions relevant de l'objectif 1 du règlement (CE) n° 1260/1999 du Conseil du 21 juin 1999.

Sur la base de la réglementation invoquée, le ministre des infrastructures de transport dispose par décret de l'imposition des obligations de service public sur les escales qu'il couvre. Ces charges sont établies conformément aux conclusions de la conférence des services, présidée par les présidents des régions concernées, sur délégation du ministre des transports, qui prévoit la participation des régions des administrations publiques compétentes.

La conférence de services a pour mission de préciser le contenu de la charge, dans une première phase, sans engagement pour le budget de l'État en indiquant : les types et les niveaux tarifaires, le nombre et les horaires des vols, les types d'aéronefs, la capacité d'offre, ainsi que l'engagement à assurer la continuité des services.

La Commission européenne est informée de l'intention d'imposer le service public sur les liaisons définies par la conférence des services. Conformément à l'article 17 du Reg. 1008/2008, elle publie la note formatrice sur le JOCE. Si aucun transporteur aérien n'a déclaré à l'ENAC que, dans un délai de deux mois à compter de la publication des informations précitées, son intention de mettre en place des services aériens réguliers répondant aux obligations de service public sur les liaisons identifiées sans bénéficier de droits exclusifs et sans recevoir de contrepartie financière, la deuxième phase prévue par les paragraphes 9 et 10 de l'article 17 du Reg. 1008/2008, qui permet au ministère, par voie d'appel d'offres public, est engagée, de limiter l'accès aux liaisons concernées à un seul transporteur et d'accorder le droit d'exploiter les services aériens réguliers sur les liaisons susmentionnées.



La procédure commence par l'affectation des fonds nécessaires pour financer une liaison aérienne qui est considérée d'importance sociale par une loi de finances, aujourd'hui loi de stabilité. Sur la base des fonds alloués, l'ENAC, en particulier la direction du développement du transport aérien, prépare une étude basée sur une estimation des coûts nécessaires à l'exploitation de la route et des éventuels revenus qui en découlent. L'étude est portée en Conférence des services et soumise à l'examen des institutions concernées qui sont normalement représentées par le Ministère des Infrastructures et des Transports, en tant qu'Etat Membre concerné, de la Région à la Province Intéressée, en tant que partie prenante territoriale et par l'ENAC en tant qu'autorité technique chargée de la régulation et du contrôle du secteur aérien. La conclusion de la Conférence des services, qui se trouve dans le procès-verbal de celle-ci, fait l'objet de ce que sera le décret pour l'imposition des OSP, établi par le ministère, publié d'abord au Journal officiel de la République italienne (G.U.R.I.) et ensuite, par l'avis précédemment reproduit au Journal officiel de l'Union européenne (G.U.E.). Le schéma de tarification, avant sa publication en G.U.R.I., est transmis par les soins du ministère des infrastructures et des transports à la Commission européenne, aux autres États membres concernés, aux aéroports concernés et aux transporteurs qui, le

cas échéant, exploitent déjà la liaison. En même temps que la publication de l'avis d'imposition, il est également donné dans la G.U.U.E. l'avis de publication de l'avis d'appel d'offres, également établi par le ministère des Infrastructures et des Transports. Si, dans un délai de deux mois à compter de la publication en G.U.U.E. de l'imposition de charges, aucun transporteur n'a adhéré, par acceptation, aux prévisions de tarification en termes de nombre de liaisons, de capacité offerte, d'aéronefs utilisés, les horaires appliqués et les tarifs, l'appel d'offres européen pour la sélection d'un transporteur exploitant la liaison concernée en exclusivité peut être mené. L'appel d'offres est assuré par l'ENAC. La procédure d'appel d'offres ne relève pas du droit communautaire des marchés publics. Il s'agit en effet d'attribution, de nature légale ou contractuelle, de concessions exclusives, régies exclusivement par la procédure prévue par le règlement communautaire de référence (Reg. CE n. 1008/2008).

Néanmoins, dans l'accomplissement de l'appel d'offres, les principes fondamentaux du décret législatif 163/2006 sont pris en compte afin de garantir la qualité des prestations et le respect des principes de rentabilité, d'efficacité, de rapidité, d'équité et de libre concurrence, l'égalité de traitement, la non-discrimination, la transparence et la proportionnalité. L'ENAC transmet ensuite aux transporteurs qui en font la demande toute la documentation pertinente constituée par le décret ministériel d'imposition des charges et par l'appel d'offres, rédigés, comme déjà indiqué, par le ministère, ainsi que par le cahier des charges, le formulaire à remplir par le transporteur souhaitant participer à l'appel d'offres et un projet de convention type. Cette dernière documentation, établie par l'ENAC sur la base de l'imposition et de l'avis de marché, constitue la base sur laquelle le transporteur fait l'offre. La soumission doit être faite à l'ENAC, selon les modalités prévues dans le cahier des charges, dans un délai de deux mois à compter de la date de publication de l'avis dans la G.U.U.E.

Après réception des offres des transporteurs, le directeur général de l'ENAC nomme une commission composée d'un président, choisi parmi les dirigeants de l'ENAC, et de deux membres, choisis parmi le personnel de l'ENAC ayant au moins la qualité de fonctionnaire, le secrétariat est normalement assuré par un des membres de la commission ou par un fonctionnaire de l'ENAC. La commission aura pour tâche d'analyser les offres présentées sur la base des critères d'attribution énumérés dans le cahier des charges et de présenter une proposition d'attribution au Directeur Général de l'Organisme qui, attribue définitivement l'appel d'offres. Les résultats de l'appel d'offres sont communiqués par la direction du développement du transport aérien aux transporteurs participant à l'appel d'offres et au ministère des infrastructures et des transports qui, en tant qu'État membre concerné, il devra à son tour communiquer le résultat de l'appel d'offres à la Commission européenne et ratifier par décret ministériel

l'ensemble de la procédure et de la convention. Dans le cas où aucun transporteur n'a présenté d'offres dans les délais prévus, la Direction Développement Transport Aérien prépare une note d'information pour le Ministère et pour la Région ou la Province concernée dans laquelle il est représenté que l'appel d'offres n'a pas reçu de candidature. En cas d'attribution, l'ENAC et le transporteur adjudicataire signent la convention pour l'exploitation de la liaison en obligations de service public dont le texte est repris du projet de convention fourni avec le dossier d'appel d'offres et enrichi des données du transporteur adjudicataire et avec d'éventuels avenants qu'il a fallu prévoir. En signant la convention, le transporteur adjudicataire s'engage à respecter toutes les règles prévues par la tarification et accepte de se soumettre à toutes les clauses (pénalités, modalités de paiement de la compensation, etc) prévues dans la convention, y compris en cas de défaillance.

CADRE RÉGLEMENTAIRE RÉGIONAL

La loi du 24 décembre 2007, n. 244 (loi de finances 2008), à l'article 2, paragraphe 236, lit. a), prévoit que le décret du ministre des transports identifie, entre autres, les interventions nécessaires pour assurer la continuité territoriale de l'île d'Elbe;

La délibération n. 1 du 18 janvier 2017 de l'ENAC a affecté une partie du reste de l'administration à la promotion de la continuité territoriale entre l'île d'Elbe et les principales escales de la Région Toscane pour un montant de € 1.500.000,00

La loi régionale du 27 décembre 2017, n. 77 (Dispositions financières. Liée à la loi de stabilité 2018) telle que modifiée en dernier lieu par la loi régionale du 13 novembre 2019, n. 65 "Interventions réglementaires relatives à la deuxième variation du budget 2019 -2021" - à l'art. Les "dispositions relatives à la continuité territoriale de l'île d'Elbe" autorisent le Conseil régional à verser des contributions extraordinaires à l'Agence nationale de l'aviation civile (ENAC) d'un montant maximal de 1050000 euros pour une période de trois ans (2018-2020) afin de participer au paiement des obligations de service public pour l'exploitation de liaisons aériennes visant à assurer la continuité territoriale de l'île d'Elbe, en rapport avec le contrat de service conclu avec le transporteur assurant les liaisons;

Le Ministre des Infrastructures et des Transports, par note n. 20118 du 17 mai 2019, a délégué le Président de la Région Toscane à convoquer et présider la Conférence de

services aux termes de l'art. Loi no. 241/1990 et ss.mm.ii. visant à déterminer, conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 1008/2008, le contenu des obligations de service public à imposer sur les liaisons aériennes à destination et en provenance de l'île d'Elbe;

Le décret ministériel no. 346 du 2 août 2019, publié au Journal officiel de la République italienne - Serie generale - n. 193 du 19 août 2019, imposant des obligations de service public sur les liaisons Elba Marina di Campo - Pise et viceversa, Elba Marina di Campo - Florence et vice versa et Elba Marina di Campo - Milan Linate et vice versa à partir du 1er février 2020;

Ladite Conférence de services, avec procès-verbal conclusif rédigé en date du 20 juin 2019, a défini les paramètres sur lesquels articuler l'imposition d'obligations de service public sur les routes Elba Marina di Campo - Pise et vice versa, Elba Marino di Campo - Florence et viceversa, Elba Marina di Campo - Milano Linate et vice versa et a fixé le début de cette imposition au 1er février 2020;

Le décret ministériel n° 346 du 2 août 2019 D.M. (art. 6) charge l'Organisme National pour l'Aviation Civile (ENAC) d'effectuer un appel d'offres européen pour concéder, en exclusivité et avec compensation financière, à un seul transporteur le droit à l'exploitation du service aérien onéreux relatif aux liaisons Elba Marina di Campo - Pise et viceversa, Elba Marina di Campo - Florence et viceversa, Elba Marina di Campo - Milan Linate et vice versa, pour une période de trois ans à partir du 1er avril 2020, dans le cas où aucun transporteur n'accepte d'exploiter les liaisons susmentionnées sans exclusivité et sans compensation financière;

L'appel d'offres pour l'attribution exclusive et avec compensation financière du service aérien régulier relatif aux liaisons en régime de charges à destination et en provenance de l'île d'Elbe CIG n. 801718672D, a été publié dans la GURI - Série spéciale - Contrats publics - n. 105 du 6 septembre 2019 avec un montant à l'issue d'une adjudication de 3 062 821,00 euros hors TVA;

L'appel d'offres européen lancé par l'ENAC a été attribué à la compagnie aérienne Silver Air s.r.o. spol. avec une compensation financière maximale de 2.998.200,00 euros hors TVA pour la période du 1er février 2020 - 31 janvier 2023;

Le 20 février 2020, une convention a été signée entre l'ENAC et la compagnie aérienne Silver Air s.r.o., en vue de régir l'exploitation du service de transport aérien régulier sur les liaisons concernées au départ de l'aéroport Elba Marina di Campo.

Par Décret directionnel n 5 du 21-02-2020.pdf le Ministère des Infrastructures et des Transports a veillé à approuver le résultat de la compétition et la susdite Convention, aux termes de l'art. 7 du décret ministériel no. 346 du 2 août 2019 précité;

La DGR n. 359 du 16 mars 2020 "Accord entre l'ENAC et la région Toscane pour la détermination et les modalités de transfert des sommes de la contribution régionale suite à l'attribution de l'exploitation du service de transport aérien régulier sur les routes de l'île d'Elbe" qui a approuvé l'Accord pour régler les rapports entre la Région Toscane et ENAC pour la répartition des respectives parts de contribution à la suite des résultats de l'appel d'offres et pour déterminer les modalités de transfert des fonds de la Région Toscane à ENAC qui, effectuera de fait les paiements au transporteur aérien Silver Air pour l'exploitation des vols des routes de l'île d'Elbe avec les escales de Florence, Pise et Milan afin d'assurer la continuité territoriale;

Étant donné que la loi régionale n° 77/2017 article 11 autorise l'octroi et les contributions extraordinaires de la Région à ENAC pour un montant maximal de 350 000,00 euros par an pour chaque exercice 2020, 2021 et 2022 et que le partenariat de RT est de 34,3000% pour la seule année 2020 et au 31,1356% pour la période de deux ans 2021-2022 de la compensation maximale de 2.998.200,00 €, la Région Toscane, pour la période de trois ans de compétence, correspondra le montant maximal de contributions de 1.011.772,76 €;

Par la loi régionale 54/2021 (Dispositions de caractère financier. Liée à la loi de stabilité pour l'année 2022) à l'art. 14 est autorisé Le Conseil régional à verser des contributions extraordinaires à l'Organisme national pour l'aviation civile (ENAC) jusqu'au montant maximum de 3.300.000,00 euros pour un ultérieur triennat (1.100.000 euros pour chaque année 2023 - 2024 - 2025) par rapport à la période visée à l'article 11 de la loi régionale du 27 décembre 2017, n. 77 à la suite de la signature d'un accord spécifique, afin de participer au paiement des obligations de service public pour l'exploitation de liaisons aériennes visant à assurer la continuité territoriale de l'île d'Elbe, en relation avec le contrat de service conclu avec le transporteur assurant les liaisons.

2. Cadre actuel d'aménagement du territoire - Schéma et outils de planification de la mobilité

Le système de programmation régionale en matière de TPL est articulé en trois niveaux: régional, provincial et communal.

La planification régionale est exercée avec l'approbation (Délibération du 12 février 2014, n. 18 du Conseil Régional) du PRIM (Plan Régional Intégré Des Infrastructures Et De la Mobilité), introduit par la loi régionale du 4 novembre 2011, n. 55 (Établissement du plan régional intégré des infrastructures et de la mobilité "PRIIM") et adopté par délibération du Conseil régional le 12 février 2014, n. 18 (<https://www.regione.toscana.it/-/piano-regionale-integrato-delle-infrastrutture-e-della-mobilita-priim->).

L'avancement des politiques du Plan Régional Intégré Infrastructures et Mobilité, les résultats obtenus et la mise à jour des cadres cognitifs du Plan font l'objet du suivi annuel du PRIIM (<https://www.regione.toscana.it/-/monitoraggio-del-priim>), prévu par la l.r. 55/2011 instituant le Plan et par la l.r.1/2015 en matière de programmation. Documents de suivi pour chaque objectif général du PRIIM :

- les principales interventions réalisées et en cours de réalisation prévues par le Plan sont décrites en tenant compte de l'état d'avancement, des ressources financières y afférentes et des résultats atteints;
- les indicateurs de suivi du plan sont mis à jour et fournissent des données sur les politiques mises en œuvre et en cours, les principaux résultats atteints et le contexte de référence;
- les principales décisions du gouvernement exécutif mettant en œuvre les objectifs et les actions du plan;
- le suivi financier est pris en compte (affectation, engagements et paiements).

La planification au niveau provincial se compose de deux actes : un plan (qui est ensuite le plan territorial de coordination provinciale) et un programme (art. 8 L.R. 42/98). Le premier (art. 7 L.R. 42/98) définit la politique provinciale en matière de transports (ex art. 14 du décret-loi no 422 de 1997).

Les communes exercent leur fonction de planification à travers leurs propres instruments d'aménagement du territoire et le plan urbain de la mobilité (art. 22 de la loi du 24 novembre 2000, n. 340).

Bien que cela ne soit pas explicitement prévu par la réglementation régionale, les organismes compétents devraient, en outre, assurer la cohérence entre le Plan de mise en œuvre du TPL et leurs Plans Urbains de Mobilité Durable (PUMS).

Selon l'Observatoire PUMS (<https://www.osservatoriopums.it/osservatorio/pums>) en septembre 2021 en Toscane il y avait 4 PUMS en rédaction, 2 adoptés⁷ et 10 approuvés⁸.

Actes et documents de référence

1. Loi Régionale du 31 juillet 1998, n. 42, Règles applicables aux transports publics locaux;
2. Loi régionale du 29 décembre 2010, n. 65, loi de finances pour l'année 2011;
3. Loi régionale du 4 novembre 2011, n. 55, établissement du plan régional intégré d'infrastructures et de mobilité "PRIIM";
4. Délibération du 12 février 2014, n. 18 du Conseil régional approbation du PRIIM;

⁷ Une fois adoptée, la proposition de Plan est mise à la disposition des citoyens et des parties prenantes pour une durée limitée pendant laquelle des observations peuvent être effectuées.

⁸ Un PUMS approuvé a achevé son processus et est donc immédiatement en vigueur.

3. Cadre juridique des contrats de service

SERVICES FERROVIAIRES

Le service de transport ferroviaire en Toscane est actuellement assuré par deux entreprises Trenitalia S.p.A. et Trasporto Ferroviaria Toscano S.p.A. (TFT S.p.A.) opérant respectivement sur le réseau national et régional. Les relations des deux sociétés avec la Région Toscane sont régies par des contrats de service.

Le service ferroviaire régional et local de compétence de la Toscane actuellement fourni se déroule sur 16 axes principaux (dont 14 sur le réseau national et deux sur le réseau local) qui, en plus de couvrir l'entier bassin régional de la Toscane (extension de 22.987 km, population 3.729.641 habitants - janvier 2019, densité de population d'environ 162,3 habitants/kmq), prévoient des liaisons avec des localités extérieures aux frontières régionales dans les régions Latium (Rome), Ligurie (La Spezia - Gênes), Ombrie (Pérouse - Foligno), Emilia Romagna (Faenza - Bologne - Borgo Taro), avec extension à la Lombardie (Milan - Bergame).

Contrat RT- Trenitalia

<https://www.regione.toscana.it/-/trenitalia>

Les fonctions inhérentes au service ferroviaire régional et local, en application du D. Lgs 422/1997, article 9 (services en gestion à FS SpA), ont été déléguées, après la signature de l'Accord de programme spécifique entre le Ministère des Transports et la Région Toscane, à cette dernière avec DPCM du 16/11/2000.

Les relations avec Trenitalia (opérateur des services sur le réseau RFI) sont régies par le Contrat de Service. Le premier contrat, à caractère expérimental, signé en 2001, a été suivi de contrats successifs jusqu'à l'actuel contrat de service signé en novembre 2019, d'une durée de 15 ans (du 1/12/2019 au 30/11/2034) à la suite de la procédure d'attribution directe conformément à l'art. 5 paragraphe 6 du règlement CE no 1370/2007.

Le contrat a une durée de quinze ans, dont dix ans en raison de l'attribution directe du contrat de service public de transport ferroviaire, conformément à l'article 5, paragraphe 6, du règlement CE no 1370/2007. ; et une période supplémentaire de cinq

ans en raison d'investissements importants dans le cadre du contrat, conformément à l'article 4, paragraphe 4, du règlement CE no 1370/2007.

Le service est confié avec contrat de type Net Cost et donc sont attribués à Trenitalia pour l'absorption des OSP les produits du trafic et les produits liés à la gestion du service et l'exploitant assume les risques commerciaux liés à la rentabilité de la gestion et à la vente des titres de transport, ainsi que les risques industriels liés aux coûts d'exploitation et à la gestion de l'activité d'entreprise.

Conformément au Règlement CE n. 1370/2007, la contrepartie reconnue par la Région à Trenitalia a été déterminée, dans le PEF de manière à assurer la viabilité économique du contrat compte tenu des risques commerciaux et de gestion correctement imputables à chacune des parties comme indiqué dans la Matrice des risques

Lors de la détermination des coûts, il est tenu compte du bénéfice raisonnable expressément prévu par la réglementation européenne précitée.

La contrepartie annuelle (TVA nette) de 235 900 000,00 € est inchangée pour les quatre premières années du contrat; son indexation est prévue à partir de 2024.

Les 14 lignes desservies sont les suivantes :

1. Florence - Arezzo - Chiusi (Rome), comprenant des services suprarégionaux à partir et à destination de 15 Rome et de et vers Foligno
2. Florence - Pise - Livourne
3. Florence - Empoli - Sienne
4. Tirrenica Sud : Pise - Livourne - Grosseto comprenant des ramifications pour Piombino Marittima et Saline di Volterra et des services suprarégionaux de et pour Rome
5. Florence - Pistoia - Lucca - Viareggio
6. Florence - Prato - Vernio, comprenant des services suprarégionaux vers et depuis Bologne
7. Florence - Borgo S.L (via Vaglia) comprenant des services suprarégionaux vers et depuis Faenza
8. Florence - Borgo S.L. (via Pontassieve)
9. Pise - Lucca - Aulla

10. Tirrenica Nord : La Spezia - Pise, comprenant des services suprarégionaux de et vers Gênes
11. Pistoia - Porretta
12. Sienne - Chiusi
13. Pise - La Spezia - Pontremoli (Parme) comprenant des services suprarégionaux à destination et en provenance de Milan / Bergame
14. Sienne - Grosseto

Le programme d'exploitation que Trenitalia s'engage à assurer prévoit une production constante pour toute la période de confiance, égal à 22.28 millions de trains*km - avec un nombre moyen de 775 trains dans le jour ouvrable moyen.

Le programme opérationnel est structuré comme suit :

- a) code d'identification du train;
- b) gares de départ et d'arrivée du train, le segment de compétence (indiqué uniquement si le train est partagé avec une autre région) et les km*train;
- c) les heures de départ et d'arrivée;
- d) la durée du trajet;
- e) les jours d'exploitation et périodicité annuels;
- f) la composition minimale du train à assurer, les places offertes et le type de matériel;
- g) la catégorie du train;
- h) l'intervention en cas de besoin de service de remplacement.

Le nombre annuel de places offertes s'élève à 10,680 milliards de places-km au cours de la première année de mise en œuvre (2020) et devrait augmenter à la suite de l'achat progressif de matériel roulant, pour atteindre une valeur de 11,430 milliards de places-km en 2023, année où une grande partie des investissements sera réalisée.

L'intermodalité est garantie et facilitée par le système d'intégration tarifaire fer - caoutchouc urbain/interurbain - maritime "Pegaso" concernant aussi bien les abonnements que les titres de course simple, étendu à l'ensemble du bassin régional.

Pour les voyages à l'intérieur du territoire régional, le système tarifaire adopté est réglementé par la L.R. 42/1998. Des tarifs préférentiels sont prévus pour certaines catégories d'usagers :

- tarif préférentiel en faveur des usagers dont la valeur ISEE est inférieure à 36 151,98 euros,
- les étudiants en possession de la "carte d'étudiant".

Pour les voyages à travers deux ou plusieurs régions, le tarif suprarégional défini par la Conférence État-Régions dans le Document "Nouveau tarif avec application suprarégionale" est appliqué du 3 août 2017 complété par le Document du 21 septembre 2017 et d'autres compléments ultérieurs, transposé par la Région par le DGR 1306 du 27 novembre 2017.

Le service est assuré au moyen d'une flotte composée au total de n. 936 véhicules dont n. 99 locomotives, n. 143 véhicules légers électriques, n. 153 véhicules légers thermiques, n. 541 voitures.

Le parc roulant utilisé pour l'exécution du service est en grande partie la propriété de l'exploitant, à l'exception de 11 camions diesel DMU de type ATR 220 composés de trois éléments, achetés par la Région et dans la disponibilité du patrimoine régional. En outre, part du matériel roulant appartenant à l'exploitant actuel, acheté avec le cofinancement de la Région, correspondant approximativement à 6 locomotives légères, 3 rames thermiques 3 pièces du type ALN501- ALN502, LN220, 60 voitures à double étage dont 5 semi-pilotes, seront cédées en propriété à la Région au cas où l'exploitant actuel ne serait plus chargé des services.

Le contrat prévoit la mise à disposition, à l'expiration de la période de validité contractuelle, de tout le matériel roulant acheté par Trenitalia dans le cadre des précédents contrats de service, en plus de celui faisant l'objet d'un cofinancement régional, ainsi que des entrepôts/ateliers nécessaires à l'accomplissement du service; élément d'importance absolue en ce qui concerne la maintenabilité effective d'un futur

appel d'offres pour l'attribution des services, compte tenu du caractère onéreux des entrepôts/ateliers et des problèmes de reproductibilité;

Contrat RT - TFT

<https://www.regione.toscana.it/-/tft>

Les relations avec TFT (opérateur de services sur le réseau LFI) sont régies par un contrat de service; le contrat expérimental signé en 2001 a été suivi de contrats successifs jusqu'au contrat de service actuel de 8 ans (du 1/1/2015 au 31/12/2023).

Les orientations sur le contenu du contrat en ce qui concerne la durée du renouvellement, le plan d'investissement et les contenus économiques ont été établies par délibération du Giunta regionale n. 277 du 27 mars 2017.

Le Contrat a une durée de six ans, pour la période du 1er janvier 2015 - 31 décembre 2020, en tant que renouvellement du contrat signé le 16 septembre 2010, et 3 ans supplémentaires, pour la période du 1er janvier 2021 - 31 décembre 2023, en raison des investissements importants prévus par le contrat et dans le respect de la durée maximale fixée par le règlement (CE) no 1370/2007.

Le service est confié sous contrat de type Net Cost et, par conséquent, les recettes du trafic et les recettes liées à l'exploitation du service sont affectées à TFT pour l'absorption des OSP et l'exploitant assume les risques commerciaux liés à la rentabilité de l'exploitation et à la vente des titres de transport, ainsi que les risques industriels liés aux coûts d'exploitation et à la gestion de l'activité d'entreprise. La contrepartie annuelle 2022 (TVA nette) s'élève à 8 697 000 €.

Les deux lignes desservies sont les suivantes :

- Arezzo - Sinalunga (environ 310.000 km/an)
- Arezzo - Pratovecchio Stia (environ 453.000 km/an)

SERVICES ROUTIERS

<https://www.regione.toscana.it/autobus>

Les rapports avec Autolinee Toscane (opérateur des services de l'ATO régional) sont réglés par contrat de service.

La procédure pour l'attribution des services régionaux sur route - lot unique régional, lancée en octobre 2013, s'était conclue en mars 2016 avec l'adjudication définitive de la concession en faveur d'Autolinee Toscane Spa, société du groupe Ratp, mais ce passage a été suivi de contentieux juridictionnels qui ont retardé le démarrage du service.

Le 10 août 2020, le contrat a été conclu entre la Région Toscane et Autolinee Toscane pour la concession des services de transport public local par route et pour la gestion des funiculaires de Certaldo (FI) et Montenero (LI) dans le cadre territorial de la Région Toscane.

Le démarrage du service avec le nouveau concessionnaire Autolinee Toscane a eu lieu le 1er novembre 2021 à l'issue du passage des biens essentiels (bus, dépôts, installations, etc.) et du personnel.

La durée du contrat avec le gestionnaire unique est fixée à 11 ans.

Les parcours des services de compétition s'élevaient à 106.268.000 vkm/a, comme récapitulé dans le tableau suivant. Ces parcours ne correspondent pas aux parcours des services programmés pour 2021 (moment du successeur), qui par contre résultent d'un total de 110.452.996,85 vkm/a.

Rete	Km
Urbano Firenze	20.218.000
Urbano Area Pisana	5.838.000
Urbano Capoluogo	18.376.000
Urbani maggiori (Centri Urbani minori)	3.396.000
Extraurbano	51.680.000
Debole	800.000
Regionali	5.960.000
Totale Percorrenze	106.268.000
Funicolare Certaldo (h servizio)	5.150
Funicolare Montenero (h servizio)	4.800

Parcours par type de Service dans les 2 premières années du Contrat Unique du Cahier des Charges

Rete	Km
Urbano Firenze	20.771.049
Urbano Area Pisana	5.318.038
Urbano Capoluogo	17.639.513
Urbani maggiori (Centri Urbani minori)	5.545.978
Extraurbano	54.949.670
Regionali	6.228.749
Totale Percorrenze	110.452.997
Funicolari e Servizi Flessibili (h servizio)	53.611

Parcours par type de Service au moment de la reprise du nouveau gérant

- Le réseau des services couverts par le contrat unique se compose donc de:
- Lignes régionales (10)
- Lignes extra-urbaines
- Lignes urbaines dans les communes Chef Lieu
- Lignes Urbaines dans les Communes non Chef lieu

Le contrat de service a une valeur totale incluant la TVA égale à 3.302.777.077,92 euros (montant inclus des charges relatives aux services supplémentaires de la compétence des Collectivités Locales insérées dans le lot unique régional, pour un montant total de 431.026.238,46 euros).

La Période "T2"

Au cours de la première période d'attribution de deux ans, le service restera essentiellement le service existant au moment de la reprise. Ces deux années permettront au concessionnaire du lot unique de développer le projet exécutif (en définissant également les aspects organisationnels-industriels, et les investissements) à réaliser à partir de la troisième année de gestion.

Au cours de la deuxième période de gestion, de la troisième à la onzième année du contrat, il y aura une sortie de services gérés en dehors du lot unique régional, avec une restructuration substantielle du réseau extra-urbain.

La nouvelle organisation du service prévoit :

- un réseau extra urbain structurel (comprenant les lignes régionales autoroutières), complémentaire et intégré au réseau ferroviaire;
- les réseaux urbains, dans les capitales et les grands centres urbains, renforcés par rapport à la situation antérieure;
- des réseaux faibles pour les petites municipalités et les zones marginales où l'objectif d'assurer le service prévoira également l'utilisation de modalités

innovantes ciblées sur les besoins spécifiques des territoires, relevant de la compétence des municipalités.

Delibera_n.391_del_12-05-2014-Allegato-C

ALLEGATO - "C"

ALLEGATO RISORSE MINIMI SERVIZI FUORI LOTTO 2014 (da adeguare con inflazione programmata)			T1		T2	
	ENTE	TIPOLOGIA	KM*ANNO	RISORSE R.T. DA PERF. INTESA 2013	KM*ANNO	RISORSE R.T. DA PERF. INTESA 2013
			FUORI LOTTO	FUORI LOTTO	FUORI LOTTO	FUORI LOTTO
PROVINCIA	arezzo	debole	1.065.000	€ 1.238.000,00	1.600.000	€ 1.698.000,00
PROVINCIA	firenze	debole	1.450.000	€ 1.298.300,00	1.550.000	€ 1.386.300,00
		economia	300.000	€ 300.000,00	400.000	€ 400.000,00
	FIRENZE	TOTALE	1.750.000	€ 1.598.300,00	1.950.000	€ 1.786.300,00
PROVINCIA	livorno	debole	132.800	€ 214.260,00	132.800	€ 214.260,00
PROVINCIA	lucca	debole	140.000		1.530.000	€ 1.074.000,00
PROVINCIA	massa e carrara	debole			840.000	€ 1.260.000,00
	poggibonsi		133.300	€ 132.800,00	133.300	€ 132.800,00
PROVINCIA	siena	debole			1.000.000	€ 1.500.000,00
	SIENA	TOTALE	133.300	€ 132.800,00	1.133.300	€ 1.632.800,00
COMUNE	pisa urb	debole			770.000	
	s.miniato	urb. Magg.	91.500	€ 124.500,00	91.500	€ 124.500,00
	pontedera	urb. Magg.	126.850	€ 199.150,00	367.500	€ 576.350,00
	volterra	urb. Magg.	69.500	€ 139.500,00	69.500	€ 139.500,00
PROVINCIA	pisa	debole	862.500	€ 186.200,00	1.490.000	€ 1.000.000,00
	PISA	TOTALE	1.150.350	€ 649.350,00	2.788.500	€ 1.840.350,00
CIRCONDARIO	cev	deboli	91.100	€ 115.230,00	91.100	€ 115.230,00
		economia	90.000	€ 99.000,00	90.000	€ 99.000,00
	CEV	TOTALE	181.100	€ 214.230,00	181.100	€ 214.230,00
	totali generali		4.552.550	€ 4.046.940,00	10.155.700	€ 9.719.940,00
	totali netto economia		4.162.550	€ 3.647.940,00	9.665.700	€ 9.220.940,00

Réseau des Services Faibles prévu à T1 (2 premières années du Contrat Unique) et à T2

SERVICES MARITIMES

<https://www.regione.toscana.it/traghetti>

Les services maritimes de continuité territoriale à destination et en provenance de l'archipel toscan sont des services universels et contractuels relevant de la compétence régionale en vertu du décret-loi 422/1997 et de L. 166/2009 (les autres services maritimes de transport de passagers sont disponibles sur le marché).

Les liaisons maritimes garantissant la continuité territoriale avec l'Archipel Toscan, sont gérées par Toremar S.p.A. qui effectue pendant l'année des services de cabotage avec les îles, des ports de Piombino, Livourne et Porto Santo Stefano.

La société Toremar SpA, précédemment à capital public et cédée en 2009 par l'État à la Région Toscane, à l'issue du processus de privatisation mis en œuvre par la Région elle-même à l'issue d'une procédure d'appel d'offres au titre de la Loi L.166/2009, a été achetée par Moby S.p.A.

Par procédure à l'évidence publique cette dernière s'est adjugée même l'exécution des services avec l'Archipel, de compétence de la région Toscane, par la conclusion d'un Contrat de Service souscrit en date du 2 janvier 2012 et de la durée de 12 ans (02.01.2012-31.12.2023).

Le contrat de service s'articule sur 6 trajets (auxquels on a ajouté du 1er mars 2019 l'ultérieur trajet direct entre Livourne et Gorgona) et a une valeur d'environ de 14 mln d'euro versés annuellement de la Région. Depuis janvier 2020, les liaisons entre Porto Santo Stefano et l'île de Giannutri ont été élargies, avec des ferries transportant passagers, véhicules et marchandises (44 liaisons). La Région a même établi avec Toremar le renforcement du service de 2020 à la fin du contrat de service avec 4 paires de courses annuelles de Livourne à Capraia.

Les liaisons maritimes assurant la continuité territoriale avec l'archipel toscan sont organisées sur 6 lignes :

- Ligne A1 - Livourne - Île de Gorgone - Île de Capraia : 34800 miles/an;
- Ligne A2 - Portoferraio - Piombino : 105.400 milles/an;
- Ligne A2 fast - Portoferraio - Cavo - Piombino (connexion rapide) : 42000 milles/an;
- Ligne A3 - Piombino - Rio Marina - Île de Pianosa : 32500 miles par an;
- Ligne A4 - Île de Giglio - Porto S. Stefano : 28600 miles/an;
- Ligne A5 - Porto Santo Stefano - Île de Giannutri : 288 miles/an

Chaque année, plus de 18 000 courses sont réalisées, dont 7800 sur le tronçon Piombino - Portoferraio. Pour garantir un meilleur service, des investissements pour le renouvellement de la flotte ont été effectués par le gérant et par la Région Toscane pendant la durée du contrat de service.



Les services maritimes de continuité territoriale au départ et à destination de l'archipel toscan relevant de la compétence régionale sont:

- offre actuelle de miles/an : 245 500
- nombre de voyages/année programmée : 9 000
- passagers transportés/an : 1,4 à 1,6 million
- Voitures transportées/an : 350 000.

SERVICES AÉRIENS

Pour garantir à l'Archipel toscan la continuité territoriale aérienne, l'appel d'offres lancé par l'ENAC dans la GURI s'est achevé en janvier 2020 - Série spéciale - Marchés publics - n. 105 du 6 septembre 2019 avec un montant à l'issue d'une adjudication de 3 062 821,00 euros hors TVA;

L'appel d'offres a été attribué à la compagnie aérienne Silver Air s.r.o. spol. avec une compensation financière maximale de 2.998.200,00 euros hors TVA pour la période du 1er février 2020 - 31 janvier 2023;

Objet de l'appel d'offres est l'attribution en exclusivité et avec compensation financière du service aérien de ligne sur les liaisons **Elba Marina di Campo - Pise** et vice versa, **Elba Marina di Campo - Florence** et vice versa, **Elba Marina di Campo - Milan Linate** et vice versa pendant trois (3) ans (éventuellement prorogeable au maximum pour une autre année), conformément aux obligations de service public imposées par décret du ministre des infrastructures et des transports n. 346 du 2 août 2019.

Articulation des obligations de service public (comme prévu par le DM 346 du 2.8.2019)

Fréquences

Les différentes périodes de l'année sont identifiées comme suit :

- Période estivale A : du 1 avril au 31 mai et du 1 octobre au 31 octobre;
- Période estivale B : du 1 juin au 30 septembre;
- Période hivernale : du 1 novembre au 31 mars.

Pour chaque tronçon individuel - qui pourra prévoir une ou plusieurs escales parmi celles concernées par l'attribution - les fréquences minimales reprises dans les schémas suivants et distinguées par période de l'année devront être assurées :

- Liaison Elba Marina di Campo (EBA) – Pisa (PSA) et viceversa

Fréquences hebdomadaires minimales sur au moins deux jours distincts, comme indiqué dans le tableau ci-dessous. Si les fréquences garanties correspondent aux fréquences minimales indiquées, une escale journalière pour le passager - entre l'aller et le retour - d'au moins 5 heures dans la ville de destination continentale est requise.

En hiver, dans le cas d'une escale intermédiaire, la contrainte des 5 heures n'existe que pour l'une des escales.

Pendant la période du 1 juin au 30 septembre (période estivale B), il n'y a pas d'obligation de 5 heures.

	Periodo Estivo A	Periodo Estivo B	Periodo Invernale
rotta	<i>Voli Settimanali</i>	<i>Voli Settimanali</i>	<i>Voli Settimanali</i>
EBA-PSA	n. 2 (*)	n. 3 (*) (**)	n. 2 (*)
PSA-EBA	n. 2 (*)	n. 3 (*) (**)	n. 2 (*)

(*) Au moins une liaison est préférable en début de semaine (lundi et/ou mardi) et une autre en fin de semaine (vendredi et/ou samedi), afin d'assurer le service aux navetteurs hebdomadaires (étudiants, travailleurs).

(**) Il est préférable que la troisième liaison ait lieu le samedi.

- Liaison Elba Marina di Campo (EBA) – Firenze (FLR) et viceversa

Fréquences hebdomadaires minimales sur au moins deux jours distincts, comme indiqué dans le tableau ci-dessous. Si les fréquences garanties correspondent aux fréquences minimales indiquées, une escale journalière pour le passager - entre l'aller et le retour - d'au moins 5 heures dans la ville de destination continentale est requise.

En hiver, dans le cas d'une escale intermédiaire, la contrainte des 5 heures n'existe que pour l'une des escales.

Pendant la période du 1 juin au 30 septembre (période estivale B), il n'y a pas d'obligation de 5 heures.

	Periodo Estivo A	Periodo Estivo B	Periodo Invernale
rotta	<i>Voli Settimanali</i>	<i>Voli Settimanali</i>	<i>Voli Settimanali</i>
EBA-FLR	n. 2 (*)	n. 3 (*) (**)	n. 2 (*)
FLR-EBA	n. 2 (*)	n. 3 (*) (**)	n. 2 (*)

(*) Au moins une liaison est préférable en début de semaine (lundi et/ou mardi) et une autre en fin de semaine (vendredi et/ou samedi), pour assurer le service aux passagers hebdomadaires (étudiants, travailleurs).

(**) Il est préférable que la troisième liaison ait lieu le samedi.

Pour chacune des annuités, 34 fréquences supplémentaires (68 mouvements) devront être garanties pour les destinations de Pise et/ou de Florence.

Ces fréquences supplémentaires, qui doivent garantir une offre réelle minimale globale d'au moins 1088 places, sont à considérer comme globales pour Pise et pour Florence et à distribuer, tant temporellement que pour des destinations, en fonction des besoins spécifiques découlant du calendrier pour chaque année, pour répondre aux demandes accrues de mobilité des utilisateurs. Ces fréquences doivent être programmées et convenues par le transporteur avec la Région Toscane, après consultation des Maires du territoire et entendu ENAC pour les accomplissements d'autorisation.

- Liaison Elba Marina di Campo (EBA) – Milano Linate (LIN) et viceversa

Fréquence minimale hebdomadaire (1 vol par jour les jours indiqués)

	Periodo Estivo B
rotta	giorno
EBA-LIN	Venerdì
	Domenica (o Lunedì mattina)
LIN-EBA	Venerdì
	Domenica (o Lunedì mattina)

Exploitation des vols

En ce qui concerne les caractéristiques de l'aéroport Marina di Campo, qui n'est autorisé que pour le trafic VFR, l'exploitation des vols est subordonnée au respect des règles de vol à vue de jour (VFR diurne); l'exploitation à EBA doit être effectuée entre 8 h 00 et 20 h 00 locales et Au crépuscule, si c'est avant 20 h. Un vol entre le crépuscule et le crépuscule (crépuscule) ne peut être pris en compte qu'en cas d'événement exceptionnel comme retard sur le calendrier et sous la responsabilité du commandant de bord de l'avion.

Type d'aéronef utilisable, disponibilité des sièges et services offerts

Le service Elba Marina di Campo - Pise et viceversa, Elba Marina di Campo - Florence et viceversa, Elba Marina di Campo - Milan Linate et vice versa, doit être exploité au moyen d'aéronefs turbopropulseurs présentant des caractéristiques techniques suffisantes

pour exploiter en toute sécurité l'aéroport de Marina di Campo, conformément aux règles de vol à vue (VFR diurne).

La totalité de la capacité de chaque aéronef est mise en vente conformément au régime de tarification.

En cas de vol avec escale, au moins 70 % de la capacité de chaque aéronef - qui doit néanmoins garantir le respect des places offertes assurées en OSP pour chaque destination, par semaine - doit être mis en vente selon le régime des redevances jusqu'à 48 heures avant l'horaire prévu du vol.

Le nombre minimal de places hebdomadaires que le transporteur doit garantir aux usagers est celui indiqué dans les tableaux suivants :

Liaison Elba Marina di Campo (EBA) - Pisa (PSA) et viceversa

rotta	Periodo Estivo A		Periodo Estivo B		Periodo Invernale	
	<i>Voli minimi Settimanali</i>	<i>posti</i>	<i>Voli minimi Settimanali</i>	<i>posti</i>	<i>Voli minimi Settimanali</i>	<i>posti</i>
EBA-PSA	n. 2	32	n. 3	48	n. 2	32
PSA-EBA	n. 2	32	n. 3	48	n. 2	32

Liaison Elba Marina di Campo (EBA) - Firenze (FLR) et viceversa

rotta	Periodo Estivo A		Periodo Estivo B		Periodo Invernale	
	<i>Voli minimi Settimanali</i>	<i>posti</i>	<i>Voli minimi Settimanali</i>	<i>posti</i>	<i>Voli minimi Settimanali</i>	<i>posti</i>
EBA-PSA	n. 2	32	n. 3	48	n. 2	32
PSA-EBA	n. 2	32	n. 3	48	n. 2	32

Pour chacune des annuités, 1.088 places supplémentaires devront être garanties pour les destinations de Pise et/ou Florence

Liaison Elba Marina di Campo (EBA) - Milano Linate (LIN) et viceversa

rotta	Periodo Estivo B	
	<i>giorno</i>	<i>posti</i>
EBA-LIN	Venerdì	
	Domenica (o Lunedì mattina)	
	Tot. Settimanale	32
LIN-EBA	Venerdì	
	Domenica (o Lunedì mattina)	
	Tot. Settimanale	32

4. Accords au niveau suprarégional

Accord entre Région Toscane, Région Ombrie, Province de Sienne et Province de Pérouse

Sur le territoire compris entre le Val di Chiana senese et la Commune de la ville della Pieve (Pérouse), il y a depuis longtemps un trajet étudiant de la Toscane vers l'Ombrie et de l'Ombrie vers la Toscane qui utilise les services de TPL des Provinces de Sienne et Pérouse, services nécessitant un changement d'autobus et d'exploitant.

Pour remédier à l'obligation d'achat de deux titres de transport chacun valable pour la partie de la responsabilité de l'Entreprise qui gère le service (avec un coût excessif pour les étudiants, soit environ le double de ce qu'ils auraient supporté si les voyages étaient effectués à l'intérieur d'un même bassin ou avec des services de TPL gérés par une seule entreprise), en 2016 la Région Toscane a approuvé, par la Délibération 691 du 19.07.2016, le schéma d'Accord entre Région Toscane, Région Ombrie, Province de Sienne et Province de Pérouse pour l'institution d'un titre intégré sur les lignes identifiées dans la délibération (énumérées ci-dessous).

Toscana	Umbria
Cetona-Chiusi scalo	Chiusi scalo-Città della Pieve
Sarteano-Chiusi scalo	Chiusi scalo-Città della Pieve
San Casciano-Chiusi scalo	Chiusi scalo-Città della Pieve
Radicofani-Chiusi scalo	Chiusi scalo-Città della Pieve
Montepulciano-Chiusi scalo	Chiusi scalo-Città della Pieve
Chianciano-Chiusi scalo	Chiusi scalo-Città della Pieve

Umbria	Toscana
Fabro Fs - Ponticelli	Ponticelli - Chianciano Terme
Fabro Fs - Ponticelli	Ponticelli - Chiusi Citta
Acquaiola - Chiusi Scalo	Chiusi Scalo - Chianciano Terme
Città Della Pieve - Chiusi Scalo	Chiusi Scalo - Chianciano Terme
Città Della Pieve - Chiusi Scalo	Chiusi Scalo - Montepulciano
Città Della Pieve - Chiusi Scalo	Chiusi Scalo - Capezzine
Fontignano - Chiusi Scalo	Chiusi Scalo - Chianciano Terme
Maranzano - Chiusi Scalo	Chiusi Scalo - Chianciano Terme
Moiano - Chiusi Scalo	Chiusi Scalo - Chianciano Terme
Moiano - Chiusi Scalo	Chiusi Scalo - Montepulciano
Monteleone - Chiusi Scalo	Chiusi Scalo - Chianciano Terme
Mugnano - Chiusi Scalo	Chiusi Scalo - Chianciano Terme
Panicale - Chiusi Scalo	Chiusi Scalo - Montepulciano
S.Litardo - Chiusi Scalo	Chiusi Scalo - Chianciano Terme
Tavernelle - Chiusi Scalo	Chiusi Scalo - Chianciano Terme
Tavernelle - Chiusi Scalo	Chiusi Scalo - Montepulciano

L'Accord a été paraphé en septembre 2016. Avec le Décret n.14961 du 14/12/2016 a été approuvé le schéma de Convention. La Convention a été signée en septembre 2017.

Le titre intégré établi en 2016 et valable pendant 10 mois (septembre - juin) avait ces tarifs :

Catégories	Km	Abonnement Étudiants 10 mois
1	0-10	€ 293,25
2	10,1-20	€ 378,29
3	20,1-30	€ 453,95
4	30,1-40	€ 521,20
5	40,1-50	€ 580,05
6	50,1-60	€ 630,49
7	60,1-70	€ 672,52
8	70,1-80	€ 706,15
9	80,1-90	€ 731,37
10	90,1-100	€ 748,18

L'accord prévoit que la Région Toscane et la Région Ombrie, limitées aux titres de voyage vendus dans son territoire, soutiennent l'intégration avec une compensation en faveur des entreprises qui gèrent le service pair au 15% de la valeur des titres vendus. Il est prévu à charge des Entreprises l'élaboration d'un rapport analytique des titres vendus dont on déduit le territoire où le titre de voyage a été vendu, le nombre des titres vendus et la répartition des compétences entre les deux entreprises (basé sur les trajets réels effectués par les différents transporteurs).

Le titre intégré est toujours en vigueur et est rappelé dans l'annexe "Discipline tarifaire" du contrat unique régional TPL.