

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER



T1.5.14 - CAHIER DE CHARGE POUR LE MARCHÉ DE DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC POUR LA GESTION DE LA DESSERTE MARITIME S.TERESA DI GALLURA – BONIFACIO

Décembre 2017

Région Sardaigne

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

Résumé

1.	LE CONTEXTE DE REFERENCE	3
1.1.	L'OFFRE DE TRANSPORT ACTUELLE	4
1.2.	LA DEMANDE DE MOBILITE	5
	La demande transportée actuelle	5
	Comparaison entre les routes Sardaigne-Corse	7
	Focus sur le trafic des véhicules et des marchandises	8
2.	MODALITES DE DEROULEMENT DU SERVICE	11
2.1.	PORTS A RELIER	11
2.2.	LONGUEUR DES LIGNES	11
2.3.	SPECIFICATIONS TECHNIQUES DES SERVICES A GARANTIR	11
2.4.	CARACTERISTIQUES DES MOYENS NAUTIQUES NECESSAIRES	12
	Dimensionnement de la capacité minimum	12
3.	ANALYSE ECONOMICO-FINANCIERE E CALCUL BASE DE VENTE PUBLIQUE	13
3.1.	CADRE DE REFERENCE	13
3.2.	ELEMENTS GENERAUX ET CONSIDERATIONS PRELIMINAIRES.....	13
3.3.	CALCUL DU COUT MOYEN PONDERE	14
3.4.	ESTIMATION DU RESULTAT DE COMPTE ECONOMIQUE ET CALCUL DE LA COMPENSATION ECONOMIQUE	15
	Estimation des produits de trafic.....	15
	Estimation des coûts opérationnels	16
	Capital investi et amortissements.....	17
	Récapitulation du compte économique et du cadre économique d'adjudication	18
	Analyse de sensibilité du résultat économique aux variations de scénario.....	19

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

1. LE CONTEXTE DE REFERENCE

En réalisation de la Loi Régionale 18/2012 «Dispositions en matière de continuité territoriale maritime et modifications à la Loi Régionale 1/1977», au mois d'octobre 2017 la Région Sardaigne a activé la procédure de discussion et d'adoption du **projet de loi** portant «Dispositions en matière de continuité territoriale maritime entre la Sardaigne et la Corse», disposant l'imposition d'obligations de service public dans la **liaison maritime de la ligne S. Teresa di Gallura - Bonifacio**.

En ajout à l'identification du service sur la route S. Teresa – Bonifacio en tant que service de cabotage ayant un intérêt régional prééminent (L.R. 18/2012, art. 4, comma 1, lett. c), et dont l'exercice retombe dans les fonctions relatives aux services maritimes d'intérêt régional ainsi que de la continuité territoriale maritime, la Commission Européenne, avec la décision du 16 mars 2004 (2005/163/CE), a retenu que la liaison entre les deux îles, bien qu'étant de nature internationale, est toutefois à considérer une liaison frontalière à courte distance et d'intérêt principalement local soit pour les communautés sardes soit pour celles corses. La Commission a en outre mis en évidence que les caractéristiques de telle liaison, en particulier l'intérêt essentiellement local et le bas potentiel de développement, ne font pas retenir que les compensations distribuées par les Autorités publiques pour l'exercice soient susceptibles d'altérer les échanges de façon contraire à l'intérêt commun.

Le service public de liaison hivernale historique entre les deux ports a été accompli jusqu'au 1er avril 2016 par la société **Saremar SPA**, dépositaire du service de liaison avec les îles mineures et avec la Corse. A ce jour, donc, l'exercice du service public sur la route a manqué, considéré nécessaire afin d'assurer certitude et continuité dans les liaisons maritimes entre Sardaigne et Corse. Maintenant, les liaisons sur la ligne Santa Teresa – Bonifacio sont gérées par deux opérateurs privés qui opèrent en régime de libre-marché en vertu du règlement CEE N. 4055/86 du Conseil du 22 décembre 1986, qui applique le principe de la libre prestation des services aux transports maritimes parmi les Etats membres et les tiers pays, sans fournir aucune certitude au sujet de la continuité, régularité, tarification et capacité maritime.

Les liens historiques et culturels très forts entre les deux îles, déjà affirmés lors de la stipulation de l'Accord de collaboration de 1993 entre le Gouvernement de la République Française et le Gouvernement Italien finalisé à développer la coopération transfrontalière entre les îles, ont porté le 24 avril 2017 à la signature d'une déclaration d'intentions pour l'activation des obligations de service public entre la Sardaigne et la Corse, dans l'attente de réaliser des outils de gestion conjointe entre les deux îles, tels que le Groupe Européen de Coopération Territoriale (GECT), importance juridique innovante pour la gestion conjointe des services transfrontaliers de transport entre les îles. Tel GECT, le premier dans le domaine des transports entièrement réalisé dans l'aire de Programme, constituerait une action pilote pour les territoires transfrontaliers restants.

A telle fin, la Région Sardaigne a présenté la propre candidature, dans le domaine du Programme de Coopération Interreg V-A Italie France Maritime 2014 2020, cofinancé par le FESR, approuvé avec Décision d'exécution C (2015) n. 4102 du 11 Juin 2015 de la Commission européenne, par le Projet

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

“GEECCTT - Plan d’Action: Gestion Européenne Conjointe des Connexions/Transports Transfrontaliers pour les Îles”.

Dans les retards de l’activation du GECT, la déclaration de propos Sardaigne-Corse (4/2017) prévoit que doivent être identifiés les instruments aptes à l’imposition des obligations de service public dans les routes S. Teresa di Gallura-Bonifacio et Propriano-Porto Torres, par la Région Sardaigne et par la Collectivité Territoriale de Corse.

La Division de la Région Sardaigne a effectué une **vérification de marché**, préliminaire par rapport à l’éventuel départ de procédure d’évidence publique, afin de vérifier la présence de manifestations d’intérêt d’opérateurs à la réalisation des services de liaison maritime Santa Teresa – Bonifacio à des conditions compatibles à l’intérêt public et sans reconnaître une compensation financière.

Telle enquête a eu un résultat partiellement négatif, car les opérateurs économiques intéressés (Moby et Blu Navy) ont manifesté l’**impossibilité de garantir tel service de transport maritime pendant les mois d’hiver** (de novembre à mars) **sans compensation** des charges de service public différemment des autres mois restants où la demande de marché permet la prestation du service en régime de libre marché¹.

En cette optique, la Région Sardaigne a **en cours de définition, la convocation d’une procédure ouverte** pour la détermination de l’opérateur de marché ayant pour objet l’exécution du service public de transport maritime entre la Sardaigne et la Corse.

L’estimation provisoire de la nécessité de contribution pour l’obligation de service public sur la ligne quantifie à **775.000 euros au net de la T.V.A les besoins annuels pour chaque année 2018, 2019 et 2020**, pour couvrir les coûts du service à effectuer pour une période de 5 mois entre novembre et mars².

Pour les routes maritimes d’intérêt régional restantes, la Région Autonome de la Sardaigne assure la continuité territoriale maritime et l’accessibilité de ses îles mineures (La Maddalena, San Pietro et Asinara) à travers les services de liaison maritime diurne et nocturne disciplinés par des contrats de service spécifiques, stipulés dans le temps à la suite de l’accomplissement de différentes procédures de concours à évidence publique.

Tels services soumis à Obligations de Service Public (OSP) sont historiquement côte à côte sur les lignes La Maddalena - Palau et Carloforte – Calasetta par des services saisonniers d’été faits en régime de libre-marché, réglés et disciplinés par les Autorités Maritimes compétentes.

1.1. L’OFFRE DE TRANSPORT ACTUELLE

A partir de la cessation de l’activité de Saremar (1er avril 2016) l’offre de transport entre les deux ports de Santa Teresa et Bonifacio est entièrement accomplie par des opérateurs privés, qui opèrent en régime de libre-marché: **Moby Lines**, qui effectue le service toute l’année, et **Blu Navy**, seulement pendant les mois d’été.

¹ Faisant référence aux réponses à la Manifestation d’Intérêt de Région Sardaigne de Moby (9/2017), où on souligne la disponibilité à accomplir le service avec compensation dans les 6 mois qui ne sont pas d’été, et de Blu Navy (8/2017), où on déclare la disponibilité à effectuer le service annuel mais avec une rétribution économique proportionnée.

² Comme par Relation technico financière et relative intégration du DDL concernant “Disposition en matière de continuité territoriale maritime entre la Sardaigne et la Corse”.

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

L'opérateur Moby effectue, en particulier, 3 trajets aller-retour Santa Teresa di Gallura – Bonifacio les jours ouvrables du lundi au vendredi dans la période hivernale, avec le premier départ matinal à 7h du port sarde, et 2 trajets aller-retour les jours fériés³, avec le premier départ à 9h de Santa Teresa.

Dans la période antécédente à avril 2016, la société publique Saremar était le seul opérateur qui effectuait le service hivernal sur la route Santa Teresa di Gallura – Bonifacio, vu la suspension saisonnière du service de Moby.

Au cours de l'année 2015 Saremar a effectué un total de 902 trajets aller-retour, dont 538 dans la période hivernale octobre-mai, avec une moyenne journalière de 2,2 et 364 en période hivernale octobre-mai, avec une moyenne journalière de 2,2, et 364 dans la période d'été juin-septembre, avec une moyenne de 3 trajets aller-retour⁴.

L'offre dans la période hivernale novembre-mars, en particulier, consistait en:

- 6 trajets journaliers (de Santa Teresa Gallura 7:30, 11:00, 15:30; de Bonifacio 9:00, 14:00, 17:00), le lundi, le mercredi et le vendredi;
- 4 trajets journaliers (de Santa Teresa 7:30, 15:30; de Bonifacio 9:00, 17:00), le mardi, le jeudi et le samedi
- 4 trajets journaliers (de Santa Teresa 9:00, 15:30; de Bonifacio 10:30, 17:00) le dimanche et les jours fériés.

1.2. LA DEMANDE DE MOBILITE

La demande transportée actuelle

Globalement, la demande de mobilité entre la Corse sud-occidentale (Ajaccio, Propriano et Bonifacio) et la Sardaigne septentrionale (Porto Torres et Santa Teresa di Gallura) comprend ~245.000 passagers annuels⁵, dont ~99% reconvertible à la route Santa Teresa – Bonifacio, et ~45.000 tonnes annuelles transportées⁶, dont ~51% sur la route de Bonifacio (données 2016).

En analysant les totaux annuels des trafics 2013-2016, la route Bonifacio-Santa Teresa di Gallura présente un trend substantiellement stable dans la période, en soulignant le comportement anélastique global de la demande par rapport aux variations qu'il y a eues sur l'offre (ex. cessation de l'offre Saremar en 2016) et par rapport aux variations des tarifs.

Dans la **période de novembre à mars**, la **demande transportée sur les services ex Saremar** sur la route présente un **trend constant dans les deux années 2014-2015**, avec ~27.000 passagers et ~12.000 véhicules. L'année 2016, caractérisée par la cessation du service de Saremar à partir du 1er avril, voit la demande dans les mois de novembre et décembre pleinement absorbée par l'offre Moby.

³ Ont été pris en référence les horaires du site web de l'opérateur, en effectuant des vérifications sur les horaires des trajets de novembre 2017 à mars 2018. Le service est suspendu certains jours fériés tels que Noël 2017 et le Jour de l'An 2018.

⁴ Source : Bilan 2015 Saremar de la ligne Santa Teresa – Bonifacio, qui considère la période hivernale de 244 jours.

⁵ Source: Statistiques de trafic 2016 de tout le service sur la route Santa Teresa di Gallura – Bonifacio

⁶ Source: «Exploitation du transport maritime de passagers et de marchandises entre les ports de Corse et de la Sardaigne (Propriano / Porto Torres), à titre provisoire, dans l'attente de la création du GECT», OTC et CTC, novembre 2017.

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

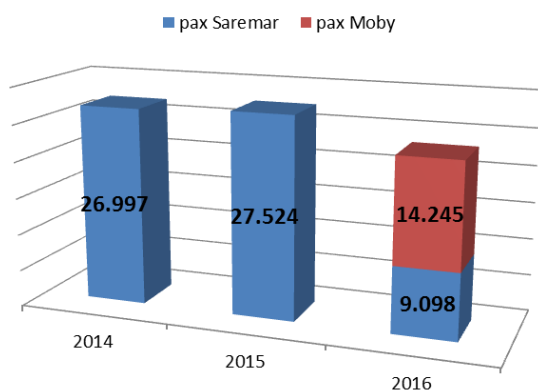


Figura 1 – Passagers transportés dans les 5 mois hivernaux sur les services Saremar et Moby dans les années 2014-2016

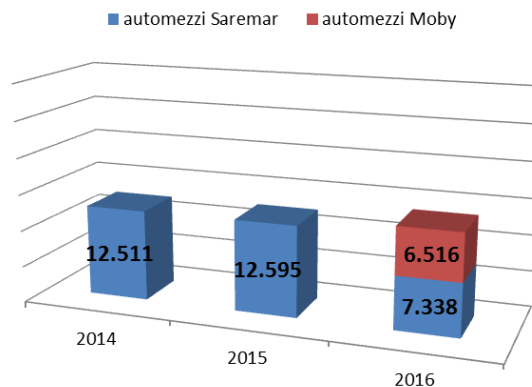


Figura 2 – Véhicules transportés dans les 5 mois hivernaux sur les services Saremar et Moby dans les années 2014-2016

Le détail des passagers et des véhicules transportés dans les mois hivernaux des années 2014-2016, par opérateur et direction, est indiqué dans le tableau suivant.

MOIS	OPERATEUR	DESTINATION	2014		2015		2016	
			PAX	VEHICULES	PAX	VEHICULES	PAX	VEHICULES
Janvier	SAREMAR	Santa Teresa di G	2.425	1.205	2.754	1.278	2.089	1.044
		Bonifacio	2.180	1.038	2.198	1.027	1.909	877
	MOBY S.p.A.	Santa Teresa di G	0	0	0	0	0	0
		Bonifacio	0	0	0	0	0	0
Février	SAREMAR	Santa Teresa di G	2.526	1.163	2.289	1.074	2.562	1.250
		Bonifacio	2.596	1.217	2.442	1.182	2.538	1.275
	MOBY S.p.A.	Santa Teresa di G	0	0	0	0	0	0
		Bonifacio	0	0	0	0	0	0
Mars	SAREMAR	Santa Teresa di G	3.136	1.390	2.964	1.281	2.854	1.472
		Bonifacio	2.931	1.387	2.784	1.256	2.927	1.420
	MOBY S.p.A.	Santa Teresa di G	0	0	0	0	1.242	465
		Bonifacio	0	0	0	0	1.186	429
Novembre	SAREMAR	Santa Teresa di G	3.173	1.413	3.133	1.405	0	0
		Bonifacio	2.832	1.367	2.819	1.393	0	0
	MOBY S.p.A.	Santa Teresa di G	0	0	0	0	2.924	1.309
		Bonifacio	0	0	0	0	2.699	1.418
Décembre	SAREMAR	Santa Teresa di G	2.487	1.083	2.999	1.256	0	0
		Bonifacio	2.711	1.248	3.142	1.443	0	0
	MOBY S.p.A.	Santa Teresa di G	0	0	0	0	2.901	1.552
		Bonifacio	0	0	0	0	3.293	1.343
Totali			26.997	12.511	27.524	12.595	29.124	13.854

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

Le flux des passagers sur la route Santa Teresa – Bonifacio ne comprend aucun trajet transfrontalier domicile-travail et domicile-école des résidents en Sardaigne entre Sardaigne et Corse⁷.

La demande moyenne par course, trajet dans la période hivernale (données 2015)⁸ résulte égale à ~37 passagers, à 10 voitures, à 6 véhicules commerciaux et à ~0,2 unités pour chacune des typologies «moto», «roulotte» et «bus».

Comparaison entre les routes Sardaigne-Corse

L'analyse de comparaison des trafics passagers et marchandises des trois routes Santa Teresa di Gallura – Bonifacio, Propriano – Porto Torres et Ajaccio – Porto Torres met en évidence la marche presque stable au cours des quatre années 2013-2016 des passagers sur la route de Bonifacio, dont le volume représente 99% du total des trajets.

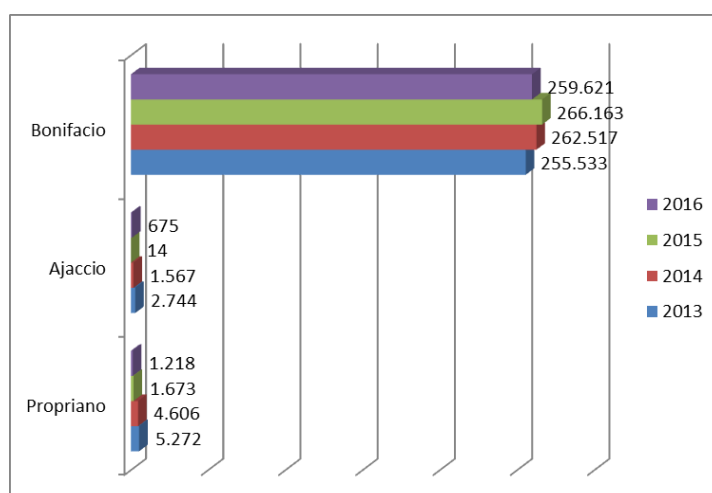


Figura 3 - Marché de la mobilité passagers sur les trois routes Sardaigne – Corse de 2013 à 2016

La plus grande part du **trafic marchandises** a été à la tête de la route de Propriano, qui desservait 78% du trafic total des trois routes en 2013. Le quota est descendu à 47% en 2016 (-61%) en relation à la réduction drastique de l'offre de 3 à 1 voyage hebdomadaire et à la contraction générale du marché.

En relation à telle réduction, les trafics sur la route de Bonifacio ont partiellement acquis une demande supplémentaire, égale à une augmentation de ~54% entre 2014 et 2015, puis descendu à 22% en considérant le trafic marchandises par rapport à celui de 2014. Sous cette optique, d'opportunes évaluations économiques sur les scénarios de projet ont été formulées afin de tenir

⁷ Source: analyse T Bridge sur base de données ISTAT (2011) pour les résidents italiens

⁸ Source: élaborations T Bridge à partir des données fournies par la Région Sardaigne et des autres analyses plus approfondies

⁹ Source: «Exploitation du transport maritime de passagers et de marchandises entre les ports de Corse et de Sardaigne (Propriano / Porto Torres), à titre provisoire, dans l'attente de la création du GECT», OTC et CTC, novembre 2017.

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

compte du risque potentiel de l'absorption partielle de la part de la route de Propriano de quote-part de demande actuellement en charge à Santa Teresa di Gallura - Bonifacio.

La répartition en perspective des parts relatives au trafic de marchandises entre les routes de Bonifacio et de Propriano pourra être évaluée conjointement sur la base du niveau d'offre et du système de tarification.

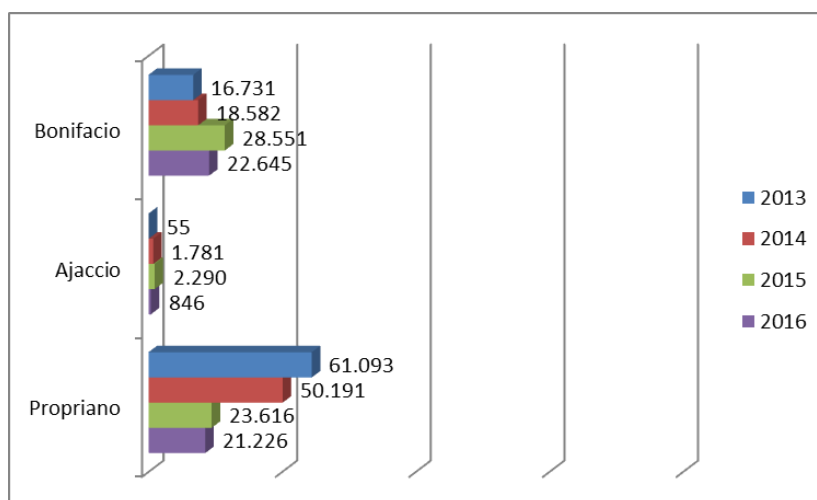
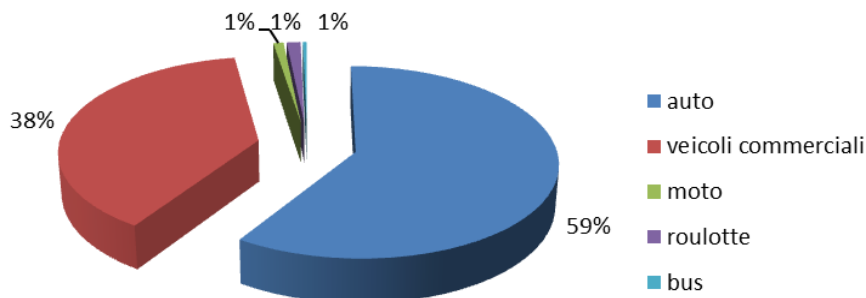


Figure 4 - Marché de la demande de transport des marchandises en tonnes sur les trois routes Sardaigne – Corse de 2013 à 2016

Focus sur le trafic des véhicules et des marchandises

Concernant le **trafic des véhicules** sur la route de projet Santa Teresa - Bonifacio, dans la période janvier-mars et novembre-décembre 2015 ont été mouvementés ~12.000 véhicules, dont 59% (~7.200) relatif aux voitures et 38% (~4.700) aux véhicules commerciaux¹⁰, avec ~58.000 mètres linéaires de véhicules commerciaux mouvementés¹¹.



¹⁰ Source: élaborations T Bridge à partir des données fournies par la Région Sardaigne et des autres analyses plus approfondies

¹¹ Source: Bilan 2015 Saremar de la ligne Santa Teresa – Bonifacio.

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

L'analyse du trafic sur la route Santa Teresa – Bonifacio montre que 44% du total des véhicules mouvementés (~3.200) est relatif à véhicules avec longueur comprise entre 3,5 et 4 mètres et 40% (~2.900) à ceux entre 4 et 4,5 mètres; tandis que la part prépondérante des véhicules commerciaux (47%, ~2.200) concerne la classe de longueur comprise entre 6 et 6,5 mètres.

Une analyse plus approfondie de la classification des véhicules commerciaux par longueur souligne que 53% du total du transporté inclut les moyens avec longueur inférieure ou égal à 6,5 mètres.

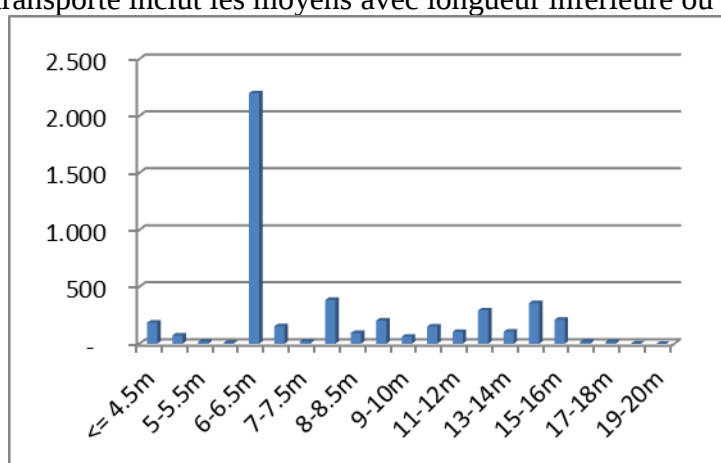


Figure 5 – Nombre des véhicules commerciaux transportés sur la route du projet par classe de longueur (2015)

La plus grande partie des véhicules transportés (~9.000, dont ~1.800 voitures e ~800 véhicules commerciaux) en 2015 est relative au mois de décembre, même si le trend du trafic dans les 5 mois hivernaux des trois classes principaux de véhicules (voitures de 3,5 à 4 m, voitures de 4 à 4,5 m et commerciaux de 6 à 6,5 m) est plutôt constant.¹²

¹² Source: élaborations T Bridge à partir des données fournies par la Région Sardaigne et des autres analyses plus approfondies

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

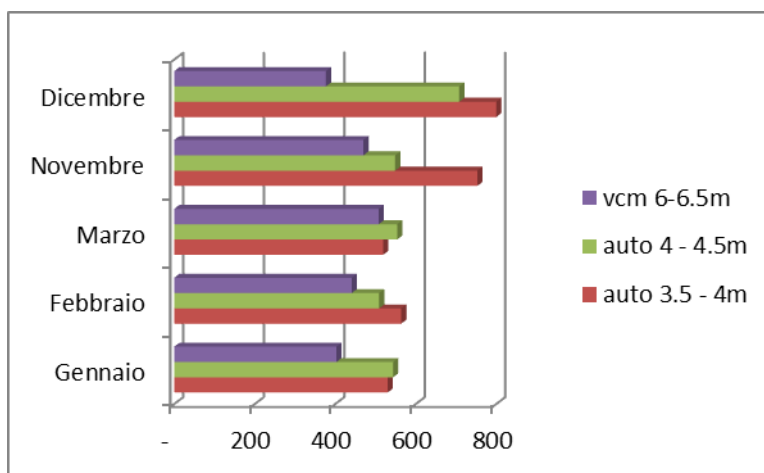


Figure 6 – Véhicules transportés des 3 principales catégories sur la route de projet dans les 5 mois hivernaux

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

2. MODALITES DE DEROULEMENT DU SERVICE

2.1. PORTS A RELIER

Santa Teresa di Gallura et Bonifacio constituent historiquement les ports qui garantissent la plus brève et naturelle liaison entre les deux îles Sardaigne et Corse. L'effet des courants marins produits par les reliefs de la Corse et de la Sardaigne, la particulière typologie du fond marin et les fréquentes conditions météorologiques adverses rendent le détroit de Bonifacio une aire particulièrement problématique à la navigation. En moyenne le 12,5% des trajets annuels est suspendu à cause des conditions météo-marines adverses.

Les ports de Santa Teresa di Gallura e Bonifacio présentent en outre les principales criticités suivantes, qui limitent l'accessibilité aux infrastructures:

- un site portuaire étroit limitant les accès aux navires de longueurs inférieures à 65 mètres;
- une rampe d'accès hors normes avec interdiction de circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes;
- un seul quai actuellement, mais un projet en cours pour 2019 afin de récupérer l'utilisation des deux quais. Sur ce port les perspectives de développement se limitent à ce projet compte tenu des limites infrastructurelles et de la nécessité d'utiliser des petits navires;
- faible accessibilité côté terre aux principaux pôles et aux principales artères de la viabilité des deux îles (ex. Olbia en Sardaigne et Ajaccio en Corse).

2.2. LONGUEUR DES LIGNES

La longueur de la ligne maritime Santa Teresa di Gallura – Bonifacio est de 9 milles nautiques.

2.3. SPECIFICATIONS TECHNIQUES DES SERVICES A GARANTIR

En cohérence avec les analyses du contexte actuel et antécédent à 2016, et avec les évaluations économique-financières afin d'estimer le soutien économique, le service maritime transfrontalier minimum à accomplir entre Santa Teresa di Gallura et Bonifacio consiste:

- dans la période hivernale comprise entre le 1er janvier et le 31 mars et entre le 1er novembre et le 31 décembre des années 2018, 2019 et 2020, dans 2 doubles trajets/jour.

Éventuelles rotations supplémentaires pourront être proposées par l'opérateur concurrent dans l'appel d'offre et ils seront évalués comme offre d'amélioration.

Les trajets minimum devront être effectués à titre indicatif selon les horaires suivants:

- de Santa Teresa Gallura 7:30, et/ou 11:00, 15:30; de Bonifacio 9:00, et/ou 14:00, 17:00 les jours ouvrables;
- de Santa Teresa 9:00, 15:30; de Bonifacio 10:30, 17:00 les jours fériés.

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

2.4. CARACTERISTIQUES DES MOYENS NAUTIQUES NECESSAIRES

Dimensionnement de la capacité minimum

Le dimensionnement des capacités minimum de transport a été effectué à partir des données moyennes mensuelles relevées pour les passagers et pour chaque catégorie de véhicules en 2015, égales à une moyenne de ~37 passagers, 10 voitures, 6 véhicules commerciaux et à ~0,2 unités pour chacune des typologies “moto”, “roulotte” et “bus”.

Afin de considérer phénomènes d'un éventuel majeur afflux pendant les mois d'hiver, les valeurs indicatives de capacité minimum du navire ont été incrémentées de 30%. On retient donc qu'une limite minimum de 50 passagers et 103 mètres linéaires de soute (25 véhicules en total avec une occupation moyenne de 4 mètres linéaires pour les voitures et 6,5 pour les commerciaux), consentiraient de satisfaire pleinement la demande de transport.

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

3. ANALYSE ECONOMICO-FINANCIERE E CALCUL BASE DE VENTE PUBLIQUE

3.1. CADRE DE REFERENCE

L'analyse économique-financière et le calcul de la base de vente publique ont été développés selon les indications de la délibération CIPE n. 111 du 9 novembre 2007 qui définit les critères pour la détermination des charges de service public dans le secteur des services publics de cabotage maritime.

Pour la quantification des différentes grandeurs économiques prises en considération pour la simulation du compte économique, on s'est référé à différentes sources en possession de l'Administration parmi lesquelles:

- bilans et comptes économiques par ligne des services effectués par la compagnie Saremar S.p.A (jusqu'en 2015);
- données de trafic des services sur la ligne en objet pour les années 2014, 2015, 2016 réparties par périodicité (hiver et été), typologie de transporté et compagnie impliquée;
- tarifs 2015 (applicables en 2016) de la compagnie Saremar par typologie de transporté (supposant comme périodicité la saison hivernale);
- données sur devis de la compagnie Moby, relatives aux tarifs appliqués par typologie de transporté (supposant comme périodicité la saison hivernale);
- données, informations et études relatives au secteur maritime en possession de l'Administration.

3.2. ELEMENTS GENERAUX ET CONSIDERATIONS PRELIMINAIRES

Afin de garantir un service public maritime pour la ligne en objet, comme il a été dicté par l'article 4 du règlement CEE N. 3577/1992 du Conseil et modifications ultérieures et compléments en matière de libre prestation de services de cabotage, et Communication de la Commission UECOM(2014) 232 du 22.4.2014 sur l'interprétation du Règlement CEE N. 3577/1992 cité ci-dessus, a été défini un scénario de base qui garantit un service de liaison diurne dans l'arc temporel des prochains 3 ans (2018, 2019, 2020).

En particulier la période en objet dont le service devra être garanti, est représentée par les 5 mois d'hiver et d'automne de novembre, décembre, janvier, février et mars.

Le contrat de tel service sera caractérisé par le paiement d'une rétribution fixe couvrant les 5 mois cités ci-dessus pour toute la durée de la période régulatoire de trois ans déterminée selon les critères établis par le CIPE à couverture du différentiel entre les profits et les coûts opérationnels admis avec les coûts de remboursement et de rémunération du capital investi du service, calculés sur la base du coût moyen pondéré du capital investi.

Pour la détermination de l'équivalent, le scénario d'offre de service est celui de 2,3 trajets aller-retour journaliers moyens dans la période (correspondant à l'ex Saremar hivernal).

Les futurs contrats devront tenir compte:

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

- de la liberté tarifaire applicable entre les limites des tarifs maximum qui seront préétablis par le spécial Décret de l'Assesseur des Transports;
- du cours des prix des combustibles.

La Rétribution pour la prise en charge des obligations de Service est déterminée avec la méthode citée Delibera CIPE, qui comprend:

- le coût net soutenu par la Société pour l'accomplissement des obligations de Service;
- une marge de bénéfice raisonnable, pas plus élevée que le rendement du capital investi, estimé avec la méthodologie du coût moyen pondéré du capital proportionné au niveau de risque transféré à la Société.

Pour l'estimation du bénéfice raisonnable on a adopté la condition suivante:

- sur la ligne spécifique l'utilisation d'un seul bateau de propriété correspond à un investissement en capital de 4,5 millions d'euros dans le scénario de concours, évaluations convenables avec la valeur résidue d'un bateau d'occasion avec certification pour la navigation internationale. L'état de conservation d'un bateau d'occasion a un impact direct sur sa valeur, et un impact inverse sur ses coûts d'entretien, qui sont rapportables au nombre de voyages effectués.

3.3. CALCUL DU COUT MOYEN PONDERE

Le coût moyen pondéré du capital a été calculé avec la formule suivante:

$$WACC = K_e \times \frac{E}{D+E} + K_d \times (1 - t) \times \frac{D}{D+E}$$

Où:

- WACC = coût moyen pondéré du capital (Weighted Average Cost of Capital);
- K_e = coût du propre capital (Cost of Equity);
- $E/(D+E)$ = p_e
- pourcentage du propre capital sur le total du capital investi (capital de risque + capital de dette);
- K_d = coût du capital de dette avant les impôts (Cost of Debt);
- t = taux d'impôt ("bouclier fiscal");

Le coût du capital propre représente le rendement attendu, en conditions non influencées par des phénomènes contingents, du secteur d'appartenance de la société et a été calculé en utilisant le Capital Asset Pricing Model (CAPT), à travers la formule:

$$K_e = R_f + \beta \times (R_m - R_f) + S_p$$

Où:

- K_e = coût du capital propre (Cost of Equity);
- R_f = taux sans risque (risk-free rate), égal au rendement offert à moyen-long terme par des investissements tels que les titres d'état;

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

- β = coefficient “beta” expressif du risque qui caractérise la particulière entreprise par rapport au marché financier en général;
- $R_m - R_f$ = prime pour le risque actionnaire, c'est à dire le rendement additionnel demandé par un investisseur adverse au risque par rapport au rendement des activités sans risque; il est égal à la différence entre le rendement moyen du marché actionnaire et le taux sans risque;
- S_p = Small size premium o Additional premium, c'est à dire le rendement additionnel demandé par l'investisseur rationnel qui investit en société de petites dimensions ou non cotées, qui entraînent une mineure liquidité de l'investissement .

La valeur du coût moyen pondéré du capital investi, en précédentes mais récentes études, avait été évaluée à 6,33%, correspondant à la situation d'une entreprise caractérisée par une normale société financière équilibrée pour le secteur (Debiti/Equity=2).

Le récent cours du coût de l'argent, à partir des taux Euribor, autorise toutefois à projeter une réduction d'un demi-point de pourcentage du WACC, qui le porte à 5,83%, avec une conséquente réduction de la rémunération du capital net investi.

3.4. ESTIMATION DU RESULTAT DE COMPTE ECONOMIQUE ET CALCUL DE LA COMPENSATION ECONOMIQUE

Afin d'estimer le résultat de compte économique et calculer la rétribution économique sur la base d'offre du service transfrontalier maritime hivernal Santa Teresa di Gallura - Bonifacio, un modèle économique-financier a été élaboré, caractérisé par des spécifications variables d'input, relativement à des coûts (frais achat, trafic et entretien), produits (tarifs et volumes), valeur des immobilisations (bateau) et rémunération du capital investi, dont la modulation entraîne la formulation de plusieurs scénarios.

A partir du modèle a été construit tout d'abord un scénario de départ pour les simulations et affinements successifs, soi-disant Scénario Base, où ont été pris en référence:

- comptabilité économique dans la période 2013-2014-2015 de la compagnie Saremar;
- série historique de la demande de trafic dans la période d'intérêt enregistrée sur tel service dans les trois années;
- tarifaire de la compagnie Saremar appliqué en 2015 (dernière date trouvée) par typologie transportée.

Le modèle économique-financier considère en outre comme valeurs d'input pour le Scénario le nombre moyen journalier de voyages ou voyages aller-retour, à titre conservatoire égaux à 2,3 (au lieu de 2, comme défini en termes de services minimum et faisant référence aux statistiques de Saremar au cours des trois ans 2013-2014-2015), ainsi que le nombre de mois d'exécution du service, égal à 5 (de novembre à mars).

Estimation des produits de trafic

Pour l'estimation des produits de trafic on s'est référé aux produits moyens que l'on peut déduire de la comptabilité économique dans la période 2013-2014-2015 de la compagnie Saremar, à la série

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

historique de la demande de trafic dans la période d'intérêt enregistrée sur tel service (dans les trois ans) et enfin au tarifaire de la compagnie Saremar appliqué en 2015 (dernière date trouvée) par typologie transportée. Dans le but de l'analyse et des estimations, on s'est référé au tarifaire actuel de Moby Lines dans la période hivernale.

On a procédé, donc, à une estimation des produits en associant aux volumes de trafic des différentes typologies d'usagers en 2015, les tarifs proportionnés en fonction de la variation établie par l'Arrêté n. 60/2016 de la Capitainerie de Port La Maddalena, "Révision tarifs de Security – Port de Santa Teresa Gallura". Enfin une comparaison a été effectuée avec le barème des tarifs d'aujourd'hui (2017-2018) appliqué par le libre marché (Moby Lines) sur les simples typologies de transporté et la période automne- hiver intéressée.

En aval des input cités ci-dessus, utilisés pour définir l'estimation des produits dans le Scénario sur la base de concours, ont été relevées les variations tarifaires suivantes:

- Tarifs: relativement à ceux des passagers, supposés en hausse de 25% par rapport à ceux de Saremar 2016, en considération du gap par rapport aux actuels Moby qui résultent plus élevés de ~30%. Les tarifs des véhicules commerciaux se supposent réduits de 15% pour être alignés aux actuels Moby.
- Volumes: le trafic marchandises et passagers est constant au cours des années et apparait anélastique par rapport aux variations des tarifs. Le scénario global de la demande entre la Sardaigne et la Corse fait retenir prudemment de ne pas considérer les augmentations de trafic par rapport à 2014-16.

Estimation des coûts opérationnels

L'évaluation des coûts opérationnels considérables et pertinents dans le but des décisions tarifaires et de remboursement des charges de service public a été effectuée sur la base des indications du Décret CIPE n.111/2007, en estimant donc, la valeur des rubriques à l'art. 2425 lett. B du Cod. Civ., avec l'exclusion des rubriques relatives aux amortissements et dévaluations, aux mises de côté pour risques et à d'autres stockages. Les coûts relatifs aux rubriques suivantes ont donc été estimés:

- Coût du personnel: navigant et de terre;
- Coût pour matières premières, subsidiaires, de consommation et de marchandises, parmi lesquels les coûts de carburant et de lubrifiants;
- Coûts pour les services: commissions pour acquisition et trafic, entretien et locations, assurances, coûts de port, frais généraux d'administration et autres frais.

La détermination du coût du personnel a été effectuée à partir des bilans Saremar, en diversifiant le coût du personnel navigant, en fonction du nombre de voyages, et le coût du personnel de terre considéré fixe.

Relativement aux matières premières, le coût pour les carburants et lubrifiants a été estimé sur la base de l'analyse des données de la flotte sociale ex Saremar sur la même ligne pratiquée par des ferryboat aux mêmes dimensions que ceux utilisés actuellement sur la ligne (1900-2200 tonnes de déplacement) et reportant le coût à l'évolution des prix de ces derniers.

Le coût pour les service, supposé sur la base d'offre a été évalué en estimant les rubriques suivantes:

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

- Coût pour l'acquisition et le trafic (passagers, véhicules et marchandises): il correspond historiquement à 22% des produits brut de trafic et remboursé à titre de commission aux agences de voyages, billetteries, consignataires etc...les mois d'hiver, et est inférieur à la donnée relevée pendant les mois d'été (28%) en conséquence de majeur trafic avec mineur montant unitaire moyen des billets. Par rapport à cette donnée une réduction de 25% a été accordée comme target que l'on peut atteindre en efficience et automation des services également on-line, en le portant à 16,5% des produits brut.
- Coût de l'entretien, assurances, frais d'administration et autres frais; ils ont été assumés en analogie de ceux enregistrés dans les bilans de la ex Saremar sur la même ligne. En particulier l'entretien est fait selon le nombre de voyages effectués, tandis que les frais d'assurance et ceux d'administration sont reportés aux mois d'exercice. On suppose de réduire les frais d'entretien Saremar 2013-2014 de 30% pour atteindre un target moyen de 7% des coûts par rapport à la valeur du bateau, qui semble le plus raisonnable par rapport aux valeurs moyennes du secteur, bien qu'encore modérément plus élevé. L'incidence de tels frais d'entretien est calculée prudemment sur une valeur du bateau de € 5,5 millions, également pour tenir compte de la variabilité des valeurs target de secteur.
- Coût pour services portuaires: il a été assumé comme celui relevable dans les bilans de la ex-Saremar. Les frais portuaires sont reportés au nombre de voyages effectués, et sont estimés à 275 €/voyage. Une de leur variation pourra se répercuter sur les tarifs.

Capital investi et amortissements

Pour la détermination des coûts de remboursement du capital investi réglementaire on a pris la dotation d'un bateau d'occasion de la valeur estimée à 4,5 millions d'euros, d'où la relative charge d'amortissement.

Pour l'estimation de la rémunération du capital investi, en plus de l'immobilisation au net de son fond d'amortissement citée, le restant de combustibles et lubrifiants a été estimé égal à un mois de stock moyen, crédits clients reportés à 39 jours de chiffre d'affaire avec TVA au net des dettes fournisseurs reportés à 92 jours de coût avec TVA, donc les frais de personnel et les amortissements exclus.

Pour la rémunération convenable de tel capital investi net, on a utilisé le taux de rémunération du capital qui englobe dans le taux même, la marge de profit raisonnable, moins élevé que le rendement du capital investi, estimé avec la méthodologie du coût moyen pondéré du capital proportionné à niveau du risque transféré à la Société.

La réduction étant intervenue dans le coût de l'argent (Euribor à 12 mois 2014 = 0,5% et Euribor à 12 mois 2017 = -0,15% d'où la variation = -0,65%) et en assumant telle variation aussi pour les trois ans 2018-2020, on peut supposer un taux de pourcentage WACC inférieur à la valeur précédente de 0,5% et donc égal à 5,83% (le poids de la dette sur le total des fonds financiers est supposé être de 77%).

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

Récapitulation du compte économique et du cadre économique d'adjudication

Afin de déterminer une contribution économique en ligne avec ce qui a été défini par le projet de loi indiquant “Dispositions en matière de continuité territoriale maritime entre la Sardaigne et la Corse” (octobre 2017), un “Scénario à base d'offre” a été simulé, qui comporte une contribution de € 758.000 pour les 5 mois d'exercice, convenable avec la définition actuelle du DL, qui évalue en € 775.000 la charge du service public, TVA exclue.

VALEUR BATEAU PRODUIT > TARIF PAX > TARIF COMMERCIAL FRAIS > FRAIS ACQUISITION ET TRAFIC > FRAIS ENTRETIEN REMUNERATION CAPITAL INVESTI	4,5 MIL PRODUIT > 125% 2016 SAR > 85% 2016 SAR FRAIS > 75% 2015 SAR (EFFICIENCE) > 7% COUT BATEAU (BENCHMARK) 5,83 % (<COUT ARGENT)
CONTRIBUTION SCENARIO D'OFFRE 758 K€ (TVA exclue)	

Figure 7 - Schéma général résumant le Scénario d'offre

Ci-dessous sont reportés la récapitulation du compte économique du Scénario d'offre et le cadre économique d'adjudication.

	PÉRIODE DE REFERENCE (chiffres en k €)
A) Valeur de la production	
1) Produits de vente	907,1
TOT Valeur de la production	907,1
B) Coûts de la production	
2) Coûts du personnel	820,3
3) Coûts des services	546,3
4) Coûts des matières premières	133,0
TOT Coûts de la production	1.499,6
C) Amortissement	62,5
D) Valeur du capital investi	4.276,2
E) Rémunération du capital investi	103,1
Résultats d'exploitation A-B	-592,5
Valeur de la contribution annuelle	758,1

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

Evaluation de la rétribution comprenant la TVA (5 mois)		
	SOMMES A ADJUGER (k€)	
A1	Valeur de la rétribution annuelle constante pour le service de liaison hivernal Santa Teresa di Gallura - Bonifacio	758,1
A1.1	<i>D'où les coûts estimés pour le personnel (Valeur annuelle constante)</i>	820,3
A2	Coûts de la sécurité non sujets à baisse (DUVRI)	-----
A3	TVA 10% de l'adjudication	75,8
A	TOTAL SOMMES A ADJUGER (A1+A2+A3)	833,9

Analyse de sensibilité du résultat économique aux variations de scénario

Pour évaluer les effets sur les résultats économiques des variations éventuelles du Scénario d'Offre, deux situations ont été simulées:

- un **péjoratif du scénario**, qui considère que les volumes de trafic des véhicules commerciaux, en cas d'activation des trajets relatifs à la route Propriano - Porto Torres, pourraient être réduits par l'effet d'une concurrence "interne" au système des trafics. La potentielle érosion des volumes des véhicules commerciaux de/pour S. Teresa a été quantifiée à 30% du trafic et donc des profits correspondants. Telle valeur été prise sur la base de l'accroissement de transport relevé sur la route au cours des années de réduction du service de Propriano. L'impact sur le résultat économique, évalué par la nécessité de rétribution majeure dans le cas en question serait égal à +100.000 € de rétribution annuelle.
- un **mélioratif du scénario** considérant que les voyages sur la route soient offerts pour 2 trajets aller-retour moyens par jour. Dans le cas on a évalué une réduction des frais variables (au moins du personnel). L'impact sur le résultat économique, évalué par la nécessité de rétribution mineure dans le cas en question, serait égal à -60.000 € de contribution annuelle.

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

T1.5.14 – CAPITOLATO D’ONERI PER LA CONCESSIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO PER LA GESTIONE DEL SERVIZIO MARITTIMO S.TERESA DI GALLURA – BONIFACIO

Dicembre 2017

Regione Autonoma della Sardegna

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

Indice

1. CONTESTO DI RIFERIMENTO	22
1.1. L'attuale offerta di trasporto	24
1.2. La domanda di mobilità	24
La domanda trasportata attuale	24
Confronto tra le rotte Sardegna-Corsica	26
Approfondimenti sul traffico merci e dei veicoli	27
2. MODALITA' DI SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO	29
2.1. Porti da collegare	29
2.2. Lunghezza delle tratte	29
2.3. Specifiche tecniche dei servizi da garantire	29
2.4. Caratteristiche dei mezzi nautici necessari	30
Dimensionamento della capacità minima	30
3. ANALISI ECONOMICO-FINANZIARIA E CALCOLO BASE D'ASTA	31
3.1. Quadro di riferimento	31
3.2. Elementi generali e considerazioni preliminari	31
3.3. Calcolo del costo medio ponderato	32
3.4. Stima del risultato di conto economico e calcolo della compensazione economica a base d'asta	33
Stima dei ricavi da traffico	33
Stima dei costi operativi	34
Capitale investito e ammortamenti	35
Riepilogo conto economico e quadro economico d'appalto	35
Analisi sensitività del conto economico alle variazioni di scenario	37

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

1. CONTESTO DI RIFERIMENTO

In attuazione della Legge regionale 18/2012 “Disposizioni in materia di continuità territoriale marittima e modifiche alla Legge Regionale 1/1977”, la Regione Sardegna ha approvato nel mese di ottobre 2017 il disegno di legge recante “Disposizioni in materia di continuità territoriale marittima tra la Sardegna e la Corsica”, disponendo l'imposizione di obblighi di servizio pubblico nel collegamento marittimo della tratta S. Teresa di Gallura-Bonifacio.

In aggiunta all'identificazione del servizio sulla rotta S. Teresa – Bonifacio quale servizio di cabotaggio avente preminente interesse regionale (L.R. 18/2012, art. 4, comma 1, lett. c), e il cui esercizio è quindi ricadente nelle funzioni relative ai servizi marittimi di interesse regionale e della continuità territoriale marittima, la Commissione Europea, nella decisione del 16 marzo 2004 (2005/163/CE), ha ritenuto che il collegamento fra le due isole, pur essendo di natura internazionale, è tuttavia da considerarsi un collegamento frontaliere a breve distanza e di interesse prevalentemente locale sia per le comunità sarde sia per quelle corse. La Commissione ha inoltre evidenziato che le caratteristiche di tale collegamento, in particolare l'interesse prettamente locale e il basso potenziale di sviluppo, non fanno ritenere che le compensazioni erogate dalle Autorità pubbliche per l'esercizio siano suscettibili di alterare gli scambi in misura contraria all'interesse comune.

Lo storico servizio pubblico di collegamento tra le due isole, e in particolare tra i due porti di Santa Teresa e Bonifacio, è stato espletato fino al 1 aprile 2016 dalla società Saremar SpA, affidataria del servizio di collegamento con le isole minori e con la Corsica. A partire da tale data è quindi venuto meno l'esercizio del servizio pubblico sulla rotta, considerato necessario al fine di assicurare certezza e continuità nei collegamenti marittimi tra Sardegna e Corsica.

Al momento, i collegamenti sulla tratta Santa Teresa – Bonifacio sono eserciti soltanto da operatori privati che operano in regime di libero mercato, in virtù del Regolamento CEE N. 4055/86 del Consiglio del 22 dicembre 1986, che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e fra Stati membri e paesi terzi, senza però fornire alcuna certezza in ordine alla continuità, regolarità, tariffazione e capacità marittima.

I forti legami storici e culturali tra la Corsica e la Sardegna, già affermati nella stipula dell'Accordo di collaborazione del 1993 tra il Governo della Repubblica Francese e il Governo Italiano finalizzato a sviluppare la cooperazione transfrontaliera tra le isole, hanno portato il 24 aprile 2017 alla firma di una dichiarazione di intenti volta a promuovere strumenti di gestione congiunta fra la Regione Sardegna e la Corsica, quali il Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale (GECT), entità giuridica fortemente innovativa e creata in seno all'UE per la gestione congiunta dei servizi transfrontalieri di trasporto tra le isole, in un'ottica di continuità territoriale transfrontaliera tra la Corsica e la Sardegna, l'isola d'Elba e le reti TEN-T per ottimizzare e valorizzare le relazioni tra le isole, rafforzando la rete di relazioni attraverso collegamenti inter-insulari. Tale GECT, il primo in ambito trasporti interamente realizzato nell'area di Programma, costituirebbe un'azione pilota per i restanti territori transfrontalieri.

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

A tal fine, la Regione Sardegna ha presentato la propria candidatura, nell'ambito del Programma di Cooperazione Interreg V-A Italia Francia Marittimo 2014 2020, cofinanziato dal FESR, approvato con Decisione di esecuzione C (2015) n. 4102 del 11 Giugno 2015 della Commissione europea, per il Progetto "GEECCTT - Plan d'Action: GEstion Européenne Conjointe des Connexions/Transports Transfrontaliers pour les Îles".

Nelle more dell'attivazione del GECT, la dichiarazione di intenti Sardegna-Corsica (4/2017) prevede che debbano essere individuati gli strumenti atti all'imposizione degli obblighi di servizio pubblico nelle rotte S. Teresa di Gallura-Bonifacio e Propriano-Porto Torres, a cura rispettivamente della Regione Sardegna e della Collectivité Territoriale de Corse.

L'Assessorato della Regione Sardegna ha già effettuato una verifica di mercato, preliminare rispetto all'eventuale avvio di procedure di evidenza pubblica, al fine di appurare la presenza di manifestazioni di interesse di operatori del settore all'effettuazione dei servizi del collegamento marittimo Santa Teresa – Bonifacio a condizioni compatibili con l'interesse pubblico e senza la necessità di riconoscere una compensazione finanziaria.

Tale indagine ha avuto un esito parzialmente negativo, in quanto gli operatori economici interessati hanno manifestato l'impossibilità di garantire il servizio di trasporto marittimo per la rotta in esame nei mesi c.d. invernali (da novembre a marzo) senza compensazione degli oneri di servizio pubblico, diversamente dai restanti mesi in un cui la domanda di mercato consente la prestazione del servizio in regime di libero mercato¹³.

In quest'ottica, la Regione Sardegna ha in corso di definizione l'indizione di una procedura aperta per l'individuazione dell'operatore di mercato con oggetto l'espletamento del servizio pubblico di trasporto marittimo tra la Sardegna e la Corsica. La stima provvisoria della necessità di contributo per l'obbligo di servizio pubblico sulla tratta quantifica in € 775.000 al netto dell'I.V.A. il fabbisogno annuo per ciascuno degli anni 2018, 2019 e 2020, a copertura dei costi del servizio da svolgersi per un periodo di 5 mesi tra novembre e marzo¹⁴.

Per le restanti rotte marittime di interesse regionale, la Regione Autonoma della Sardegna assicura la continuità territoriale marittima e l'accessibilità delle sue isole minori (La Maddalena, San Pietro e Asinara) attraverso servizi di collegamento marittimo diurno e notturno disciplinati da specifici contratti di servizio, stipulati nel tempo in seguito all'espletamento di diverse procedure di gara ad evidenza pubblica.

Tali servizi sottoposti a Obblighi di Servizio Pubblico (OSP) sono storicamente affiancati sulle tratte La Maddalena - Palau e Carloforte – Calasetta da servizi stagionali estivi operati in regime di libero mercato, regolati e disciplinati dalle competenti Autorità Marittime.

¹³ Facendo riferimento alle risposte alla Manifestazione di Interesse di Regione Sardegna di Moby (9/2017), in cui si sottolinea la disponibilità ad espletare il servizio con compensazione nei 6 mesi non estivi, e di Blu Navy (8/2017), in cui si dichiara la disponibilità a effettuare il servizio annuale ma con adeguata compensazione economica.

¹⁴ Come da Relazione tecnico finanziaria e relativa integrazione del DDL concernente "Disposizione in materia di continuità territoriale marittima tra la Sardegna e la Corsica".

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

1.1. L'ATTUALE OFFERTA DI TRASPORTO

A partire dalla cessazione dell'attività di Saremar (1 aprile 2016) l'offerta di trasporto tra i due porti di Santa Teresa e Bonifacio è interamente espletata da operatori privati, operanti in regime di libero mercato: Moby Lines per l'intero periodo e Blu Navy, che non espleta il servizio nel periodo invernale.

L'operatore Moby effettua, in particolare, 3 coppie di corse Santa Teresa di Gallura – Bonifacio nei giorni feriali dal lunedì al venerdì del periodo invernale, con la prima partenza mattutina alle 7 dal porto sardo, e 2 coppie nei festivi¹⁵, con la prima partenza alle 9 da Santa Teresa.

Nel periodo antecedente all'aprile 2016, la società pubblica Saremar era l'unico operatore che effettuava il servizio invernale sulla rotta Santa Teresa di Gallura – Bonifacio, data la sospensione stagionale del servizio di Moby.

Nel corso dell'anno 2015 Saremar ha effettuato un totale di 902 coppie di corse, di cui 538 nel periodo invernale ottobre-maggio, con una media giornaliera di 2,2, e 364 in quello estivo giugno-settembre, con una media di 3 coppie di corse¹⁶. L'offerta nel periodo invernale novembre-marzo, in particolare, consisteva in:

- 6 corse giornaliere (da Santa Teresa Gallura 7:30, 11:00, 15:30; da Bonifacio 9:00, 14:00, 17:00), il lunedì, il mercoledì e il venerdì;
- 4 corse giornaliere (da Santa Teresa 7:30, 15:30; da Bonifacio 9:00, 17:00), il martedì, il giovedì e il sabato
- 4 corse giornaliere (da Santa Teresa 9:00, 15:30; da Bonifacio 10:30, 17:00) la domenica e i festivi.

1.2. LA DOMANDA DI MOBILITÀ

La domanda trasportata attuale

Globalmente, la domanda di mobilità tra la Corsica sud-occidentale (Ajaccio, Propriano e Bonifacio) e la Sardegna settentrionale (Porto Torres e Santa Teresa di Gallura) consta in ~245.000 passeggeri annui¹⁷, di cui il ~99% riconducibile alla rotta Santa Teresa – Bonifacio, e ~45.000 tonnellate annue trasportate¹⁸, di cui ~51% sulla rotta di Bonifacio (dati 2016).

Analizzando i totali annui dei traffici 2013-2016, la rotta Bonifacio-Santa Teresa di Gallura presenta un trend sostanzialmente stabile nel periodo, sottolineando il complessivo comportamento anelastico della domanda rispetto alle variazioni intercorse sull'offerta (es. cessazione dell'offerta Saremar nel 2016) e rispetto alle variazioni delle tariffe.

¹⁵ Sono stati assunti a riferimento gli orari da sito web dell'operatore, effettuando verifiche sugli orari delle corse da novembre 2017 a marzo 2018. Il servizio è sospeso in alcuni giorni festivi, quali Natale 2017 e Capodanno 2018.

¹⁶ Fonte: Bilancio 2015 Saremar della linea Santa Teresa – Bonifacio, che considera il periodo invernale di 244 giorni.

¹⁷ Fonte: Statistiche di traffico 2016 dell'intero servizio sulla rotta Santa Teresa di Gallura - Bonifacio

¹⁸ Fonte: «Exploitation du transport maritime de passagers et de marchandises entre les ports de Corse et de la Sardaigne (Propriano / Porto Torres), à titre provisoire, dans l'attente de la création du GECT», OTC e CTC, novembre 2017.

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

Limitatamente ai periodi gennaio – marzo e novembre – dicembre¹⁹, la domanda trasportata sui servizi ex Saremar sulla rotta presenta un trend costante nel biennio 2014-2015, con ~27.000 passeggeri e ~12.000 automezzi. L'anno 2016 è invece caratterizzato dalla cessazione del servizio di Saremar a partire dal 1° aprile, la cui quota di domanda nei mesi di novembre e dicembre è stata pienamente assorbita dall'offerta che ha espletato Moby.

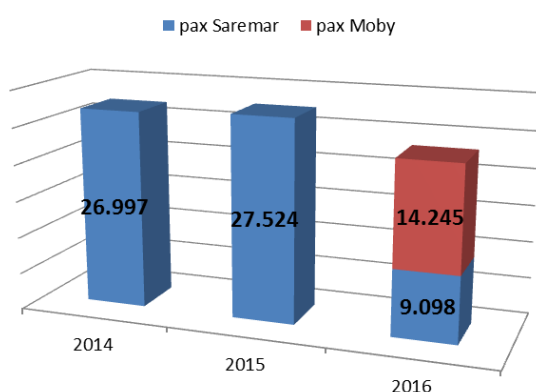


Figura 8 - Passeggeri trasportati nei 5 mesi invernali dai servizi Saremar e Moby negli anni 2014-2016

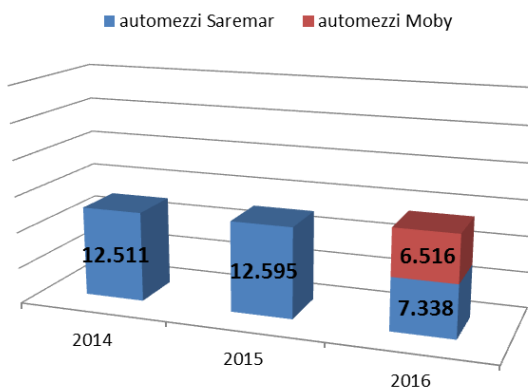


Figura 9 - Automezzi trasportati nei 5 mesi invernali dai servizi Saremar e Moby negli anni 2014-2016

Il dettaglio dei passeggeri e degli automezzi trasportati nei periodi invernali degli anni 2014-2016, per società di trasporto e per direzione, è riportato in tabella.

MESI	OPERATORE	DESTINAZIONE	2014		2015		2016	
			PAX	AUTOMEZZI	PAX	AUTOMEZZI	PAX	AUTOMEZZI
Gennaio	SAREMAR	Santa Teresa di G	2.425	1.205	2.754	1.278	2.089	1.044
		Bonifacio	2.180	1.038	2.198	1.027	1.909	877
	MOBY S.p.A.	Santa Teresa di G	0	0	0	0	0	0
		Bonifacio	0	0	0	0	0	0
Febbraio	SAREMAR	Santa Teresa di G	2.526	1.163	2.289	1.074	2.562	1.250
		Bonifacio	2.596	1.217	2.442	1.182	2.538	1.275
	MOBY S.p.A.	Santa Teresa di G	0	0	0	0	0	0
		Bonifacio	0	0	0	0	0	0
Marzo	SAREMAR	Santa Teresa di G	3.136	1.390	2.964	1.281	2.854	1.472
		Bonifacio	2.931	1.387	2.784	1.256	2.927	1.420
	MOBY S.p.A.	Santa Teresa di G	0	0	0	0	1.242	465
		Bonifacio	0	0	0	0	1.186	429
Novembre	SAREMAR	Santa Teresa di G	3.173	1.413	3.133	1.405	0	0
		Bonifacio	2.832	1.367	2.819	1.393	0	0
	MOBY S.p.A.	Santa Teresa di G	0	0	0	0	2.924	1.309
		Bonifacio	0	0	0	0	2.699	1.418
Dicembre	SAREMAR	Santa Teresa di G	2.487	1.083	2.999	1.256	0	0

¹⁹ Fonte: Statistiche di traffico 2016 dell'intero servizio sulla rotta Santa Teresa di Gallura - Bonifacio

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

MESI	OPERATORE	DESTINAZIONE	2014		2015		2016	
			PAX	AUTOMEZZI	PAX	AUTOMEZZI	PAX	AUTOMEZZI
		Bonifacio	2.711	1.248	3.142	1.443	0	0
	MOBY S.p.A.	Santa Teresa di G	0	0	0	0	2.901	1.552
		Bonifacio	0	0	0	0	3.293	1.343
Totali			26.997	12.511	27.524	12.595	29.124	13.854

I flussi passeggeri sulla rotta Santa Teresa – Bonifacio non comprendono spostamenti sistematici transfrontalieri da parte di residenti in Sardegna per motivi riconducibili a “studio” o a “lavoro” tra Sardegna e Corsica²⁰.

La domanda media per corsa nel periodo invernale (dati 2015)²¹ risulta pari a ~37 passeggeri, a 10 auto, a 6 veicoli commerciali e a ~0,2 unità per ciascuna delle tipologie “moto”, “roulotte” e “bus”.

Confronto tra le rotte Sardegna-Corsica

L’analisi di confronto dei traffici passeggeri e merci delle tre rotte Santa Teresa di Gallura – Bonifacio, Propriano – Porto Torres e Ajaccio – Porto Torres evidenzia l’andamento pressoché stabile nel quadriennio 2013-2016 dei passeggeri sulla rotta di Bonifacio, il cui volume rappresenta il 99% del totale delle tre tratte.

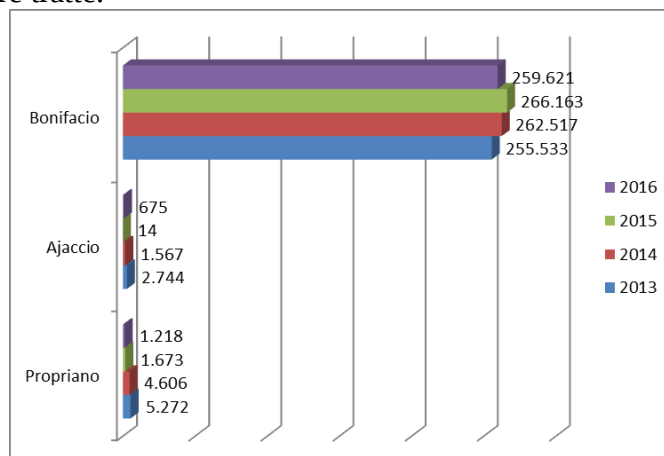


Figura 10 - Andamento della domanda di mobilità dei passeggeri sulle tre rotte Sardegna – Corsica dal 2013 al 2016

Una maggiore quota è invece in capo alla rotta di Propriano in merito al traffico merci, che costituiva il 78% dei traffici totali delle tre rotte Corsica-Sardegna nel 2013 e il 47% nel 2016. La domanda di trasporto merci sulla rotta Propriano-Porto Torres, in particolare, è diminuita di ~61%, in relazione alla drastica riduzione dell’offerta da 3 a 1 viaggio settimanale e alla contrazione generale del mercato. In relazione a tale riduzione, i traffici sulla rotta di Bonifacio hanno parzialmente acquisito domanda aggiuntiva, pari a un incremento del ~54% tra il 2014 e il 2015, poi

²⁰ Fonte: analisi T Bridge su DB ISTAT (2011) per i residenti italiani

²¹ Fonte: elaborazioni T Bridge a partire da dati Saremar 2015 forniti da Regione Sardegna e da ulteriori approfondimenti

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

calato al 22% considerando il traffico merci del 2016 rispetto a quello del 2014²². In quest'ottica, opportune valutazioni economiche sugli scenari di progetto sono state formulate al fine di tener conto del rischio potenziale del parziale assorbimento da parte della rotta di Propriano di quote di domanda attualmente in carico alla Santa Teresa di Gallura - Bonifacio.

Le valutazioni della ripartizione in prospettiva delle quote dei traffici mercantili tra le rotte di Bonifacio e di Propriano potrà essere oggetto di valutazione congiunta, in base al livello di offerta e al reciproco sistema tariffario.

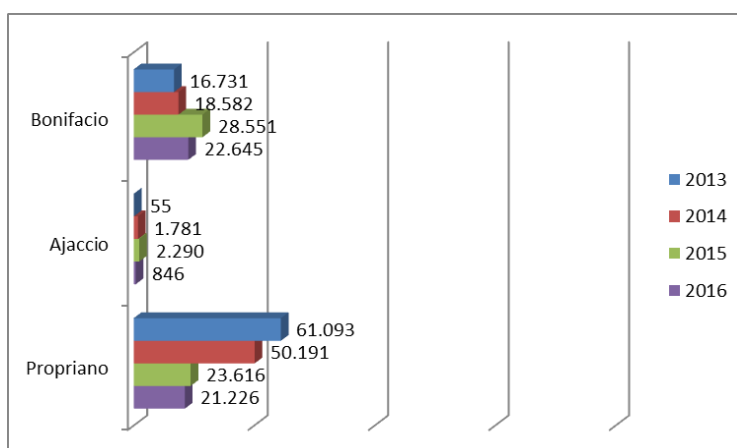
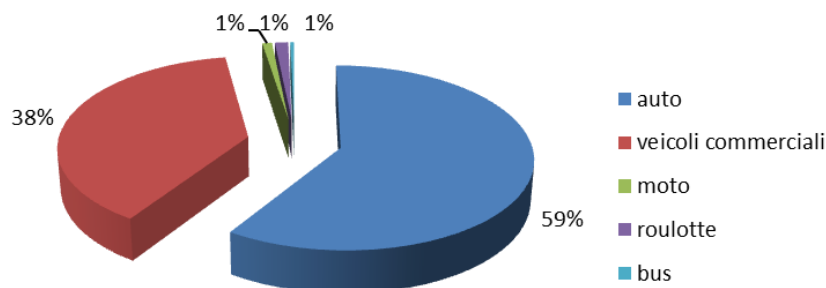


Figura 11 - Andamento della domanda di trasporto delle merci in tonnellate sulle tre rotte Sardegna – Corsica dal 2013 al 2016

Approfondimenti sul traffico merci e dei veicoli

Limitatamente al traffico dei veicoli sulla rotta di progetto, nei periodi gennaio-marzo e novembre-dicembre 2015 sono stati movimentati ~12.100 mezzi, di cui il 59% (~7.200) relativo alle auto e il 38% (~4.700) ai veicoli commerciali,²³ con ~58.000 metri lineari di veicoli commerciali movimentati²⁴.



²² Fonte: «Exploitation du transport maritime de passagers et de marchandises entre les ports de Corse et de la Sardaigne (Propriano / Porto Torres), à titre provisoire, dans l'attente de la création du GECT», OTC e CTC, novembre 2017.

²³ Fonte: elaborazioni T Bridge a partire da dati forniti da Regione Sardegna e da ulteriori approfondimenti.

²⁴ Fonte: Bilancio 2015 Saremar della linea Santa Teresa – Bonifacio.

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

Il 44% del totale di auto movimentate sulla rotta Santa Teresa-Bonifacio (~3.200) è relativo ai veicoli con lunghezza compresa tra 3,5 e 4 metri e il 40% (~2.900) a quelli con lunghezza tra 4 e 4,5 metri; mentre la quota preponderante di veicoli commerciali (47%, ~2.200) riguarda mezzi con lunghezza compresa tra 6 e 6,5 metri. Un'analisi maggiormente di dettaglio della ripartizione dei veicoli commerciali per lunghezza evidenzia che il 53% del totale del trasportato include i mezzi con lunghezza inferiore o uguale a 6,5 metri.

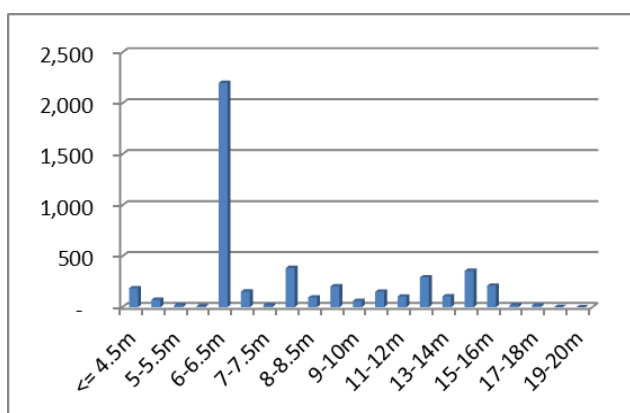


Figura 12 - Numero di veicoli commerciali trasportati sulla rotta di progetto per classe di lunghezza (2015)

Il maggior numero di veicoli trasportati (~9.000, di cui ~1.800 auto e ~800 veicoli commerciali) nel 2015 è riferito al mese di dicembre, seppur il trend di traffico dei cinque mesi invernali delle tre principali categorie veicolari (auto da 3,5 a 4 m, auto da 4 a 4,5 m e commerciali da 6 a 6,5 m) è piuttosto costante, come evidenziato in Figura 3.²⁵

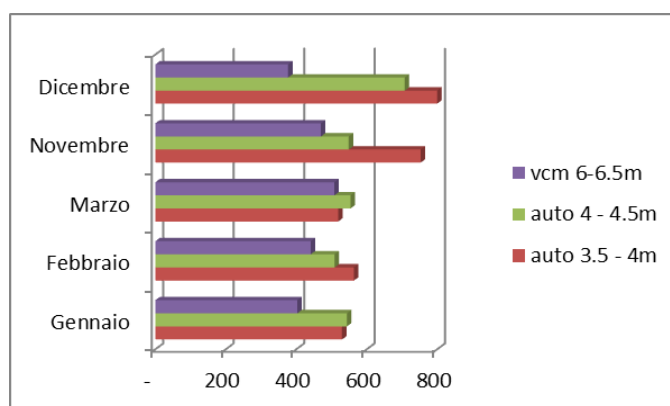


Figura 13 - Veicoli trasportati delle 3 principali categorie sulla rotta di progetto nei 5 mesi invernali

²⁵ Fonte: elaborazioni T Bridge a partire da dati forniti da Regione Sardegna e da ulteriori approfondimenti

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

2. MODALITA' DI SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO

2.1. PORTI DA COLLEGARE

Santa Teresa di Gallura e Bonifacio costituiscono storicamente i porti che garantiscono il più breve e naturale collegamento tra le due isole Sardegna e Corsica.

L'effetto delle correnti marine generate dai rilievi della Corsica e della Sardegna, la particolare tipologia di fondale e le frequenti condizioni meteorologiche avverse rendono lo stretto di Bonifacio un'area particolarmente problematica alla navigazione. Mediamente il 12,5% delle corse annue è sospeso per le condizioni meteo-marine avverse.

I porti di Santa Teresa di Gallura e Bonifacio presentano inoltre le seguenti principali criticità, che limitano l'accessibilità alle infrastrutture:

- Limitazioni all'accesso alle navi di lunghezza superiore a 65 metri;
- Limitazioni all'utilizzo delle rampe d'accesso ai veicoli di massa superiore a 3,5 tonnellate;
- Presenza di una sola banchina a Bonifacio, seppur in presenza di un progetto di sviluppo che dovrebbe dotare il porto di ulteriori due banchine nel 2019;
- Scarsa accessibilità lato terra ai principali poli e alle principali arterie viabilistiche delle due isole (es. Olbia in Sardegna e Ajaccio in Corsica).

2.2. LUNGHEZZA DELLE TRATTE

La lunghezza della tratta marittima Santa Teresa di Gallura – Bonifacio è di 9 miglia nautiche.

2.3. SPECIFICHE TECNICHE DEI SERVIZI DA GARANTIRE

In coerenza con le analisi del contesto attuale e antecedente al 2016, e con le valutazioni economico-finanziarie al fine di stimare la sostenibilità economica, il servizio marittimo transfrontaliero minimo da espletare tra Santa Teresa di Gallura e Bonifacio consiste:

- nel periodo invernale compreso tra il 1° gennaio e il 31 marzo e il 1° novembre e il 31 dicembre di ciascuno degli anni 2018, 2019 e 2020 in 2 coppie di corse giornaliere da lunedì a domenica.

Eventuali servizi aggiuntivi proposti dal Concorrente saranno valutati in qualità di offerta migliorativa.

Le corse minime dovranno essere espletate indicativamente secondo i seguenti orari:

- da Santa Teresa Gallura 7:30 e/o 11:00, 15:30; da Bonifacio 9:00, e/o 14:00, 17:00 nei giorni feriali;
- da Santa Teresa 9:00, 15:30; da Bonifacio 10:30, 17:00 nei festivi.

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

2.4. CARATTERISTICHE DEI MEZZI NAUTICI NECESSARI

Dimensionamento della capacità minima

Il dimensionamento delle capacità minime di trasporto è stato effettuato a partire dai dati medi mensili rilevati per i passeggeri e per ciascuna categoria di veicolo nel 2015, pari a una media di ~37 passeggeri, 10 auto, 6 veicoli commerciali e a ~0,2 unità per ciascuna delle tipologie “moto”, “roulotte” e “bus”.

Per considerare fenomeni di eventuale maggiore afflusso nei mesi invernali, i valori indicativi di capacità minima del naviglio sono stati incrementati del 30%. Pertanto si ritiene che un limite minimo di 50 passeggeri e 103 metri lineari di stiva (25 veicoli in totale con un’occupazione media di 4 metri lineari per le auto e 6,5 per i commerciali), consentirebbe di soddisfare pienamente la domanda di trasporto.

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

3. ANALISI ECONOMICO-FINANZIARIA E CALCOLO BASE D'ASTA

3.1. QUADRO DI RIFERIMENTO

L'analisi economico-finanziaria e il calcolo della base d'asta sono state sviluppate secondo le indicazioni della delibera CIPE n. 111 del 9 novembre 2007 che definisce i criteri per la determinazione degli oneri di servizio pubblico nel settore dei servizi pubblici di cabotaggio marittimo.

Per la quantificazione delle diverse grandezze economiche prese in considerazione per la simulazione del conto economico, è stato fatto riferimento a diverse fonti in possesso dell'Amministrazione tra le quali:

- bilanci e conti economici per linea dei servizi svolti dalla compagnia Saremar S.p.A (fino al 2015);
- dati di traffico dei servizi sulla tratta in oggetto per gli anni 2014, 2015, 2016 suddivisi per periodicità (invernale ed estiva), tipologia di trasportato e compagnia coinvolta;
- tariffe 2015 (applicabili al 2016) della compagnia Saremar per tipologia di trasportato (ipotizzando come periodicità la stagione invernale);
- dati sui preventivi della compagnia Moby, relative alle tariffe applicate per tipologia di trasportato (ipotizzando come periodicità la stagione invernale);
- dati, informazioni e studi relativi al settore marittimo in possesso dell'Amministrazione.

3.2. ELEMENTI GENERALI E CONSIDERAZIONI PRELIMINARI

Al fine di garantire un servizio pubblico marittimo per la tratta in oggetto, come dettato dall'articolo 4 del regolamento CEE N. 3577/1992 del Consiglio e s.m.i. in materia di libera prestazione di servizi di cabotaggio, e la Comunicazione della Commissione UECOM(2014) 232 del 22.4.2014 sull'interpretazione del Regolamento CEE N. 3577/1992 sopracitato, è stato definito uno scenario di base che garantisce un servizio di collegamento diurno nell'arco temporale dei prossimi 3 anni (2018, 2019, 2020).

In particolare il periodo in oggetto il cui servizio dovrà essere garantito, è rappresentato dai 5 mesi invernali-autunnali di novembre, dicembre, gennaio, febbraio e marzo.

Il contratto di tale servizio sarà caratterizzato dal pagamento di una compensazione fissa coprente i 5 mesi sopracitati per l'intera durata del periodo regolatorio di tre anni determinata secondo i criteri stabiliti dal CIPE a copertura del differenziale tra i ricavi tariffari e diversi previsti e la sommatoria dei costi operativi ammessi con i costi di rimborso e di remunerazione del capitale investito del servizio calcolata in base al costo medio ponderato del capitale investito.

Ai fini della determinazione del corrispettivo, lo scenario di offerta di servizio è quello di 2,3 coppie di corse giornaliere medie nel periodo (corrispondente all'ex Saremar invernale).

I futuri contratti dovranno tenere conto:

- della libertà tariffaria applicabile entro i limiti delle tariffe massime che saranno stabilite dall'apposito Decreto dell'Assessore dei Trasporti;

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

- dell'andamento dei prezzi dei combustibili.

La Compensazione per l'assunzione degli obblighi di Servizio è determinata con il metodo di cui alla citata Delibera CIPE, che comprende:

- il costo netto sostenuto dalla Società per l'adempimento degli obblighi di Servizio;
- un margine di utile ragionevole, non maggiore del rendimento del capitale investito, stimato con la metodologia del costo medio ponderato del capitale commisurato al livello di rischio trasferito alla Società.

Per la stima dell'utile ragionevole è stata assunta la seguente condizione:

- sulla specifica linea l'utilizzo di una sola nave di proprietà corrispondente ad un investimento in capitale di 4,5 milioni di euro nello scenario di gara, valutati congrui con il valore residuo di una nave di seconda mano con certificazione per la navigazione internazionale. Lo stato di conservazione di una nave di seconda mano ha impatto diretto sul suo valore, e impatto inverso sui suoi costi di manutenzione, che sono rapportabili al n° di viaggi effettuati.

3.3. CALCOLO DEL COSTO MEDIO PONDERATO

Il costo medio ponderato del capitale è stato calcolato con la seguente formula:

$$WACC = K_e \times \frac{E}{D+E} + K_d \times (1 - t) \times \frac{D}{D+E}$$

Dove:

- WACC = costo medio ponderato del capitale (Weighted Average Cost of Capital);
- K_e = costo del capitale proprio (Cost of Equity);
- $E/(D+E)$ = percentuale del capitale proprio sul totale del capitale investito (capitale di rischio + capitale di debito);
- K_d = costo del capitale di debito prima delle imposte (Cost of Debt);
- t = aliquota d'imposta ("scudo fiscale");
- $D/(D+E)$ = percentuale del capitale di debito sul totale del capitale investito (capitale di rischio + capitale di debito).

Il costo del capitale proprio rappresenta il rendimento atteso, in condizioni non influenzate da fenomeni contingenti, dal settore di appartenenza dell'azienda ed è stato calcolato utilizzando il Capital Asset Pricing Model (CAPT), attraverso la formula:

$$K_e = R_f + \beta \times (R_m - R_f) + S_p$$

Dove:

- K_e = costo del capitale proprio (Cost of Equity);
- R_f = tasso privo di rischio (risk-free rate), pari al rendimento offerto nel medio-lungo termine da investimenti quali i titoli di stato;
- β = coefficiente "beta" espressivo del rischio che caratterizza la particolare impresa rispetto al mercato finanziario in generale;

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

- $R_m - R_f$ = premio per il rischio azionario, ovvero il rendimento addizionale richiesto da un investitore avverso al rischio rispetto al rendimento delle attività prive di rischio; esso è pari alla differenza tra il rendimento medio del mercato azionario e il tasso privo di rischio;
- S_p = Small size premium o Additional premium, ovvero il rendimento addizionale richiesto dall'investitore razionale che investe in società di piccole dimensioni o non quotate, che comportano una minore liquidabilità dell'investimento.

Il valore del costo medio ponderato del capitale investito, in precedenti ma recenti studi, era stato valutato pari a 6,33%, corrispondente alla situazione di un'impresa caratterizzata da una normale finanziaria equilibrata per il settore ($\text{Debiti}/\text{Equity}=2$).

Il recente andamento del costo del denaro, a partire dai tassi Euribor, tuttavia autorizza a proiettare una riduzione di mezzo punto percentuale del WACC, portandolo al 5,83%, con conseguente riduzione della remunerazione del capitale investito netto.

3.4. STIMA DEL RISULTATO DI CONTO ECONOMICO E CALCOLO DELLA COMPENSAZIONE ECONOMICA A BASE D'ASTA

Al fine di stimare il risultato di conto economico e calcolare la compensazione economica a base d'asta del servizio transfrontaliero marittimo invernale Santa Teresa di Gallura - Bonifacio, è stato elaborato un modello economico-finanziario, caratterizzato da specifiche variabili di input, relativamente a costi (spese acquisizione e traffico e manutenzione), ricavi (tariffe e volumi), valore delle immobilizzazioni (nave) e remunerazione del capitale investito, la cui modulazione comporta la formulazione di molteplici scenari.

Dal modello è stato costruito in primis uno scenario di partenza per le successive simulazioni e affinamenti, c.d. Scenario Base, in cui sono stati presi a riferimento:

- contabilità economica nel periodo 2013-2014-2015 della compagnia Saremar;
- serie storica della domanda di traffico nel periodo di interesse registrata su tale servizio nello stesso triennio;
- tariffario della compagnia Saremar applicato nel 2015 (ultimo dato reperibile) per tipologia trasportata.

Il modello economico-finanziario considera inoltre come valori di input per lo Scenario il numero medio giornaliero di viaggi o coppie di corse, pari conservativamente a 2,3 (anziché 2, come definito in termini di servizi minimi e facendo riferimento alle statistiche di Saremar nel triennio 2013-2014-2015), e il numero di mesi di effettuazione del servizio, pari a 5 (da novembre a marzo).

Stima dei ricavi da traffico

Per la stima dei ricavi da traffico è stato fatto riferimento ai ricavi medi desumibili dalla contabilità economica nel periodo 2013-2014-2015 della compagnia Saremar, alla serie storica della domanda di traffico nel periodo di interesse registrata su tale servizio (nello stesso triennio) e infine al tariffario della compagnia Saremar applicato nel 2015 (ultimo dato reperibile) per tipologia

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

trasportata. Ai fini dell'analisi e delle stime, è stato anche assunto a riferimento il tariffario attuale di Moby Lines nel periodo invernale.

Si è proceduto, pertanto, ad una stima dei ricavi associando ai volumi di traffico delle diverse tipologie di utenza del 2015 le tariffe adeguate in funzione della variazione stabilita dall'Ordinanza n. 60/2016 della Capitaneria di Porto La Maddalena, "Revisione tariffe di Security – Porto di Santa Teresa Gallura". Infine è stato eseguito un confronto con il tariffario odierno (2017-2018) applicato dal libero mercato (Moby Lines) sulle singole tipologie di trasportato e periodo invernale-autunnale di interesse.

A valle degli input sopracitati, usati per definire la stima dei ricavi nello Scenario a base d'asta, sono state individuate le seguenti variazioni tariffarie:

- Tariffe: relativamente a quelle passeggeri, ipotizzate in incremento del 25% rispetto a quelle Saremar 2016, in considerazione del gap rispetto alle attuali Moby che risultano più elevate del ~30%. Le tariffe dei veicoli commerciali si ipotizzano ridotte del 15% per essere allineate alle attuali di Moby.
- Volumi: il traffico merci e passeggeri è costante negli anni e appare anelastico rispetto alla variazione delle tariffe. Lo scenario complessivo della domanda tra la Sardegna e la Corsica fa ritenere prudenzialmente di non considerare incrementi del traffico rispetto al 2014-16;

Stima dei costi operativi

La valutazione dei costi operativi rilevanti e pertinenti ai fini delle determinazioni tariffarie e di rimborso degli oneri di servizio pubblico è stata effettuata in base alle indicazioni della Delibera CIPE n.111/2007, stimando, quindi, il valore delle voci di cui all'art. 2425 lett. B del Cod. Civ., con esclusione delle voci relative agli ammortamenti e svalutazioni, agli accantonamenti per rischi e ad altri accantonamenti. Sono stati pertanto stimati i costi relativi alle seguenti voci:

- Costo del personale: navigante e di terra;
- Costo per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci, tra cui i costi carburante e lubrificanti;
- Costi per servizi: provvigioni per acquisizione e traffico, manutenzioni e locazioni, assicurazioni, costi portuali, spese generali di amministrazione e altre spese.

La determinazione del costo del personale è stata effettuata a partire dai bilanci Saremar, differenziando il costo del personale navigante, in funzione del numero di viaggi, e il costo del personale di terra considerato fisso.

Relativamente alle materie prime, è stato stimato il costo per i carburanti e lubrificanti sulla base dell'analisi dei dati della flotta sociale ex Saremar sulla stessa tratta esercita con navi traghetto di analoghe dimensioni a quelle attualmente in uso sulla tratta (1900-2200 tonnellate di dislocamento) e rapportando il costo all'evoluzione dei prezzi degli stessi.

Il costo per servizi ipotizzato a base d'asta è stato valutato stimando le seguenti voci:

- Costo per acquisizione e traffico (passeggeri, veicoli e merci): è storicamente corrispondente al 22% dei ricavi lordi da traffico e rimborsato a titolo di provvigione ad agenzie di viaggio, biglietterie, raccomandatori ecc. nei mesi invernali, ed è inferiore al dato rilevato nei mesi

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

estivi (28%) in conseguenza di maggior traffico con minor importo unitario medio dei biglietti. Rispetto a questo dato è stata assunta una riduzione del 25% quale target raggiungibile di efficienza e automazione dei servizi anche on-line, portandolo al 16,5% dei ricavi lordi.

- Costo delle manutenzioni, assicurazioni, spese di amministrazione e altri costi: sono stati assunti in analogia a quelli registrati nei bilanci della ex Saremar sulla stessa linea. In particolare le manutenzioni sono rapportate al numero di viaggi effettuati, mentre i costi assicurativi e le spese di amministrazione sono rapportate ai mesi d'esercizio. Si ipotizza di ridurre il costo delle manutenzioni Saremar 2013-2014 del 30% per raggiungere un target medio del 7% dei costi rispetto al valore della nave, che pare maggiormente congruo rispetto ai valori medi del settore, seppur ancora moderatamente più elevato. L'incidenza di tali costi di manutenzione è calcolata prudenzialmente su un valore della nave di € 5,5 milioni, anche per tener conto della variabilità dei valori target di settore.
- Costo per servizi portuali: è stato assunto pari a quello rilevabile nei bilanci della ex-Saremar. I costi portuali sono rapportati al n° di viaggi effettuati, e sono stimati in 275 €/viaggio. Una loro variazione potrà riflettersi sulle tariffe, quindi sono assunti invariati.

Capitale investito e ammortamenti

Per la determinazione dei costi di rimborso del capitale investito regolatorio si è assunta la dotazione di una nave di seconda mano del valore stimato in 4,5 milioni di euro, da cui la relativa quota di ammortamento.

Per la stima della remunerazione del capitale investito, oltre alla citata immobilizzazione al netto del suo fondo di ammortamento, sono state stimate rimanenze di combustibili e lubrificanti pari ad un mese di scorta media, crediti clienti rapportati a 39 giorni di fatturato con Iva al netto dei debiti fornitori rapportati a 92 giorni di costi con Iva, quindi esclusi il costo del personale e gli ammortamenti.

Ai fini della congrua remunerazione di tale capitale investito netto è stato utilizzato il tasso di remunerazione del capitale che ingloba nel tasso stesso il margine di utile ragionevole, non maggiore del rendimento del capitale investito, stimato con la metodologia del costo medio ponderato del capitale commisurato al livello di rischio trasferito alla Società.

Stante la riduzione intervenuta nel costo del denaro (Euribor a 12 mesi 2014 = 0,5% ed Euribor a 12 mesi 2017 = -0,15% da cui variazione = -0,65%) e assumendo tale variazione anche per il triennio 2018-2020, si può ipotizzare un tasso percentuale WACC inferiore al valore precedente di 0,5% e quindi pari a 5,83% (il peso del debito sul totale delle fonti finanziarie è ipotizzato del 77%).

Riepilogo conto economico e quadro economico d'appalto

Ai fini della determinazione di un contributo economico in linea con quanto definito dal disegno di legge recante "Disposizioni in materia di continuità territoriale marittima tra la Sardegna e la Corsica" (ottobre 2017), è stato simulato uno "Scenario a base d'asta", che comporta un contributo

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

di € 758.000 per i 5 mesi di esercizio, congruo con la definizione attuale del DL, che valuta in € 775.000 l'onere del servizio pubblico, IVA esclusa.

VALORE NAVE RICAVI ➤ TARIFFA PAX ➤ TARIFFA COMMERCIALE COSTI ➤ SPESE ACQUISIZIONE E TRAFFICO ➤ SPESE MANUTENZIONE REMUNERAZIONE CAPITALE INVESTITO	4,5 MIL RICAVI ➤ 125% 2016 SAR ➤ 85% 2016 SAR COSTI ➤ 75% 2015 SAR (EFFICIENZA) ➤ 7% COSTO NAVE (BENCHMARK) 5,83 % (<COSTO DENARO)
---	--

Figura 14 - Schema riassuntivo dello Scenario a base d'asta

Sono di seguito riportati il **riepilogo del conto economico** dello Scenario a base d'asta e il quadro economico dell'appalto.

	ANNO TIPO (valori in k €)
A) Valore della produzione	
1) Ricavi dalle vendite	907,1
Totale Valore della Produzione	907,1
B) Costi della produzione	
2) Costi per il Personale	820,3
3) Costi per Servizi	546,3
4) Costi per materie prime	133,0
Totale Costi di Produzione	1.499,6
C) Ammortamenti	62,5
D) Valore del Capitale Investito	4.276,2
E) Remunerazione Capitale investito-Utile Ragionevole	103,1
Risultato Operativo A-B	-592,5
Valore della Compensazione annua	758,1

DOCUMENT CONFIDENTIEL - NE PAS DIFFUSER

Valutazione della compensazione comprensiva di IVA (5 mesi)		
	SOMME DA APPALTARE (k€)	
A1	Valore della compensazione annuale costante per il servizio di collegamento invernale Santa Teresa di Gallura - Bonifacio	758,1
A1.1	Di cui costi stimati per il personale (Valore annuale costante)	820,3
A2	COSTI DELLA SICUREZZA non soggetti a ribasso (DUVRI)	-----
A3	IVA 10% dell'appalto	75,8
A	TOTALE SOMME DA APPALTARE (A1+A2+A3)	833,9

Analisi sensitività del conto economico alle variazioni di scenario

Per valutare gli effetti sul risultato economico di possibili variazioni dello scenario a base d'asta sul sono state simulate due situazioni:

- una peggiorativa dello scenario, che considera che i volumi di traffico dei veicoli commerciali, in caso di attivazione delle corse relative alla rotta Propriano - Porto Torres, potrebbero essere ridotte per effetto di una concorrenza "interna" al sistema dei traffici. La potenziale **erosione dei volumi dei veicoli commerciali da/per S. Teresa si è quantificata nel 30% del traffico** e quindi dei ricavi corrispondenti. Tale valore è assunto sulla base dell'incremento di trasporto riscontrato sulla rotta negli anni di riduzioni del servizio da Propriano. L'impatto sul risultato economico, valutato dalla necessità di maggiore compensazione nel caso in questione sarebbe pari **a +100.000 € di contributo annuo**.
- una migliorativa dello scenario considerando che i viaggi sulla rotta siano offerti per **2 coppie di corse medie giornaliere**. Nel caso si è valutata una riduzione dei costi variabili (a meno del personale). L'impatto sul risultato economico, valutato dalla necessità di minore compensazione nel caso in questione sarebbe pari **a -60.000 € di contributo annuo**.