



T 2.3.4-Rapport d'analyse du cadre de financement pour la continuité territoriale maritime au niveau italien

Date de finalisation du Livrable (2/2019)

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale



TABLE DES MATIÈRES

1. OBJECTIFS ET MÉTHODE	2
1. C1. DISPOSITIONS DE LOI POUR LA CONTINUITÉ TERRITORIALE	4
1.1. CONTEXTE GÉNÉRAL DE RÉFÉRENCE	4
1.2. L'ÉVOLUTION DU CADRE NORMATIF	6
1.3. ORIENTATION DES NORMES SUR LES LIAISONS AÉRIENNES AVEC LA SARDAIGNE	9
1.4. ORIENTATION DES NORMES SUR LES DESSERTES MARITIMES EN SARDAIGNE	12
1.5. ORIENTATION DES NORMES SUR LES LIAISON AÉRIENNES AVEC LA SICILE	14
1.6. ORIENTATION DES NORMES SUR LES DESSERTES MARITIMES EN SICILE	15
1.7. ORIENTATION DES NORMES SUR LES DESSERTES AÉRIENNES ET MARITIMES EN TOSCANE	15
1.8. ORIENTATION DES NORMES SUR LES DESSERTES MARITIMES EN CAMPANIE	17
2. C2. ÉTAPES DES PROCÉDURES CONCERNANT LA CONTINUITÉ TERRITORIALE	18
3. C3.+C6. DESCRIPTION DE L'OFFRE MARITIME	20
3.1. DOMAINE "TOSCANE"	20
3.2. NIVEAUX MINIMUM DE QUALITÉ DU SERVICE	29
3.3. DOMAINE "SARDAIGNE-TOSCANE"	29
3.4. DOMAINE "SARDAIGNE -LIGURIE"	34
4. C5. + C7. SIMULATION DU NIVEAU D'OFFRE MARITIME	39
4.1. SERVICES EN OSP DU DOMAINE "TOSCANE"	40
4.2. SERVICES EN MARCHÉ LIBRE DANS LE DOMAINE "TOSCANE"	41
4.3. SERVICES DANS LE DOMAINE "SARDAIGNE -TOSCANE"	42
4.4. SERVICES OSP DU DOMAINE "LIGURIE-SARDAIGNE"	44
4.5. SERVICES EN MARCHÉ LIBRE DANS LE DOMAINE "SARDAIGNE-LIGURIE"	45
5. C4. DESCRIPTION DE L'OFFRE AÉRIENNE	47
5.1. DOMAINE "SARDAIGNE-TOSCANE"	47
5.2. DOMAINE "SARDAIGNE-LIGURIE"	50
6. CONCLUSIONS	52
7. ANNEXE: COLLECTE DES DONNÉES SUR LA DEMANDE	54

1. OBJECTIFS ET MÉTHODE

Les activités concernent les analyses des **mécanismes de financement des services de continuité maritime** et, en cohérence avec les contenus du Plan de travail et du Contrat, art. 5, la **description et la simulation de l'offre de transport maritime et aérien** de la zone de coopération du Programme Maritime Italie-France.

L'**analyse de la demande et de l'offre** s'est focalisée sur les routes maritimes en continuité territoriale et en marché libre entre la Toscane continentale et l'archipel, entre la Ligurie et la Sardaigne et entre la Toscane et la Sardaigne.

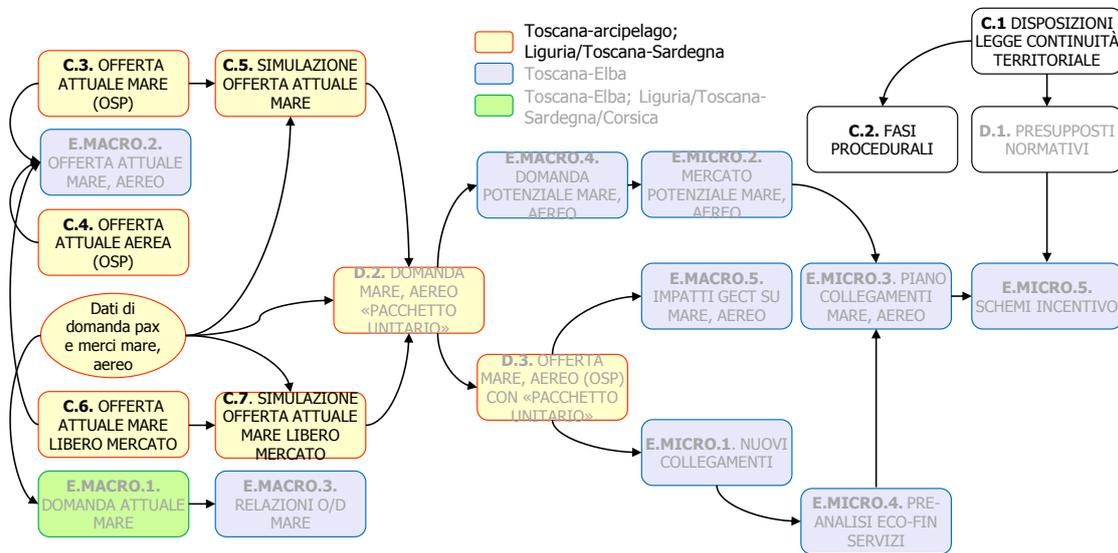


Figure 1 - Schéma des activités C, D et E, mettant en évidence les étapes opérationnelles prévues dans le domaine du Rapport C

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

Les activités dont au report C comprennent, notamment, les étapes opérationnelles suivantes:

- **C.1. Synthèse des dispositions de loi** en vigueur, **nationales et régionales, pour la continuité territoriale**, pour ce qui est aux réalités régionales où les principales dessertes maritimes et aériennes sont présentes en régime de service public (voir chapitre 2);
- **C.2. Description des étapes des procédures se référant à la continuité territoriale en Italie**, sur la base des prescriptions en vigueur, et par le développement d'une analyse de l'efficacité des mesures prises (chapitre 3);

- **C.3. et C.4 Description de l'offre**, quant aux **obligations de service public**, mettant en évidence la **continuité** (trajets hebdomadaires et/ou mensuels), la **régularité** (qualité du service), la **tarification** (tarifs minimum et maximum adoptés par route et par passager, compte tenu de la variabilité liée surtout à la saison) et la **capacité minimum** (indication des places disponibles par route ou par ensemble de routes) pour ce qui est aux routes maritimes (C.3., chapitre 4) et aériennes (C.4., chapitre 6). L'analyse concerne les routes:
 - Toscane continentale-archipel¹;
 - Ligurie-Sardaigne;
 - Toscane-Sardaigne;
- **C.5. Simulation du niveau d'offre** (ex. Fréquences, trajets hebdomadaires et capacités) **ainsi que de la tarification** (ex. hypothèse d'augmentation/baisse des tarifs) **sur la base de 3 scénarios** en fonction de la tendance de la demande pour les routes maritimes en régime de service public, se référant notamment à la prévision de constitution du GECT (groupement européen de coopération territoriale) (chapitre 5);
- **C.6. Description de l'offre actuelle** (trajets hebdomadaires, indications sur la capacité offerte, etc.) pour les **routes maritimes en marché libre** (chapitre 4);
- **C.7. Simulation du niveau de l'offre** (ex. Fréquences, trajets hebdomadaires et capacités) sur la base de **3 scénarios** en fonction de la tendance de la demande pour les **routes maritimes en marché libre** et se référant notamment à la prévision de constitution du GECT (groupement européen de coopération territoriale) (chapitre 5);
- **C.8. Conclusions**, détaillant les criticités et les caractéristiques principales des services de continuité territoriale entre la Toscane continentale et la Ligurie avec la Sardaigne et l'archipel toscan (chapitre 7).

Le trafic se référant au secteur des croisières sera mis en évidence dans le cadre E, car il sera caractérisé par des spécificités très fortes et sera lié à la mise en valeur et l'*attractivité* touristique des zones intéressées, la plus importante desquelles est l'Ile d'Elbe.

¹ Actuellement le service aérien entre la Toscane continentale et l'Ile d'Elbe est absent.

1. C1. DISPOSITIONS DE LOI POUR LA CONTINUITÉ TERRITORIALE²

1.1. CONTEXTE GÉNÉRAL DE RÉFÉRENCE

Considérée comme capacité de garantir un service de transport étant à même de ne pas pénaliser les citoyens résidant dans des territoires les moins favorisés, la **continuité territoriale** s'insère dans le cadre plus général de garantie de l'égalité substantielle des citoyens et de cohésion de nature économique et sociale promu au sein de la Communauté Européenne. Le transport, en effet, se configurant d'un côté en tant qu'activité de type économique, représente, d'autre côté, un service d'intérêt économique général, car il rentre dans les éléments essentiels du "droit à la mobilité" envisagés par l'article 16 de la Constitution. En tant que tel, il doit donc être garanti à tous les citoyens, indépendamment de leur situation géographique.

La particularité du marché des transports empêchant, de facto, la réalisation d'un marché concurrentiel proprement dit, une action de support légitimée par les institutions européennes s'est rendue nécessaire. Celles-ci ont rendu possible l'exécution d'interventions nationales autrement impossibles, car elles se configureraient comme des aides de la part de l'État.

L'ordonnement juridique italien a envisagé des mesures spécifiques au but de réduire les effets négatifs dérivant de la position territoriale défavorable. On a, notamment, émis des dispositions visant à garantir le **service de transport même sur des trajets résultant peu rémunérateurs** de par leur faible fréquentation ou de par leur fréquence liée à la saison, moyennant le financement d'État des Obligations de Service Public. Celles-ci sont à considérer non pas en tant qu'octroi d'argent public pour l'exécution d'un service public, mais en tant que "compensation" du déficit économique supporté par l'entreprise au but de garantir le service. Une telle compensation devra être offerte par l'état, à parité de conditions, à tous les transporteurs disponibles à l'exécution du service même.

La **stipulation d'un contrat de service public** et l'**imposition d'une Obligation de Service Public** représentent les instruments par lesquels l'État peut donner des subventions au transporteur exécutant le service en objet, lui garantissant la compensation des pertes encourues à la suite de l'anti-économisme du service même.

² Analyse effectuée à partir des Rapports des Activités de la Commission Permanente Transports de la Chambre des Députés (XIV e XV Législature).

La compensation devra être égale au minimum nécessaire pour garantir le service selon les standards de qualité et de quantité demandés. La stipulation du contrat de service public comporte l'identification d'un seul transporteur, lequel devra exécuter le service par une procédure publique garantissant les principes de transparence et de libre concurrence. L'imposition d'une obligation de service public comporte l'octroi, à tous les transporteurs disponibles, d'un montant tel à rendre économiquement possible la gestion d'un service public régulier, sur la base de conditions de qualité et d'efficacité préétablies. En tout cas, la compensation de doit pas excéder le déficit étant spécifiquement imputable au service et ne doit pas représenter un financement générique à l'entreprise bénéficiaire.

Uniquement aux susdites conditions, **l'octroi de la compensation ne représente pas un aide de la part de l'État.**

Le sujet de la continuité territoriale a eu une importance particulière dans les activités de la IX Commission (Transports, postes et télécommunications) au cours de la XIV législature.

La Commission, en particulier, a mené une enquête au but de connaître la situation des dessertes aériennes nécessaires à garantir la continuité territoriale avec la Sardaigne et la Sicile, s'étant terminée par l'approbation d'un document final le 30 juin 2005 (**DOC XVII, n. 14**³).

On a mené l'enquête de par la nécessité d'approfondir en particulier, avec les sujets et les opérateurs le plus compétents de manière directe, et, compte tenu du contexte des normes correspondantes et du contexte communautaire, les plus importantes et urgentes questions concernant les mesures à prendre pour garantir la continuité territoriale avec la Sardaigne et la Sicile, même en vue de l'échéance du 31 décembre 2004 de la discipline du D.M. 1^o août 2000 ayant comme objet la : «détermination du contenu des obligations de service public pour les dessertes aériennes de -et vers- la Sardaigne».

Les sujets de réflexion les plus important, et les éléments les plus significatifs et urgents ressortis au cours des auditions concernaient:

- Le calendrier d'exécution de la planification et de l'établissement des nouveaux régimes de continuité;

³Document approuvé par la IX Commission Permanente (Transports, Postes et Télécommunications) en conclusion de l'enquête délibérée au cours de sa séance du 9 novembre 2004 sur la situation des routes aériennes pour assurer la continuité territoriale avec la Sardaigne et la Sicile.

- Le nouveau cadre établi pour les dessertes avec la Région Sardaigne à la suite de la Conférence des Services ayant eu lieu au mois d'octobre 2004, surtout pour ce qui est aux profils ressortis au sein des commissions communautaire et juridictionnelles ;
- Le modèle à adopter étant le plus apte à garantir effectivement et efficacement la continuité territoriale ainsi que la correspondante prévision d'une compensation économique et des obligations à la charge du Bilan de l'État;
- L'exigence d'une implication toujours croissante des Organismes Locaux dans l'établissement de ces parcours, même en envisageant des rencontres de concertation et par l'opportunité de faire de plus en plus référence à tous les plus grands aéroports nationaux dans le cadre d'une telle discipline.

Pour ce qui est aux profils de la compensation financière, au cours de l'enquête on a rappelé le régime «à cout négatif» qu'on a eu pour 2004 pour la Région Sardaigne (suite à la disponibilité offerte par les compagnies aériennes).

Quant aux profils liés au modèle le plus apte à adopter pour garantir effectivement et efficacement la continuité territoriale, d'après le document de conclusion trois alternatives résultent praticables:

- L'adjudication service en convention pour une période suivante à celle de l'analyse, moyennant la correspondante imposition des Obligations de Service Public (modèle adopté par le nouveau cadre de référence);
- L'introduction d'aides sociaux à des catégories déterminées de passagers en conditions de désavantage objectif;
- La mise en gestion tout court du service au marché libre, sans aucune obligation de service publique.

1.2. L'EVOLUTION DU CADRE NORMATIF

L'ordre national a émis des dispositions visant à garantir la continuité territoriale entre les principaux aéroports nationaux et les îles les plus importantes, certaines îles mineures ainsi que des territoires défavorisés de par leur position ou par typologie de la demande.

L'article 36 de la **loi 144/1999**⁴, en particulier, dans le but de garantir la **continuité territoriale pour la Sardaigne et les îles mineures de la Sicile** sur lesquelles existent les aéroports, a envisagé, sur la base du règlement communautaire mentionné, les procédures et les contenus des Obligations de Service Public pour les dessertes aériennes de ligne se référant aux zones indiquées. Tout cela moyennant une procédure d'appel d'offres européenne pour l'attribution des routes lors de l'absence de l'institution du service, et par la prise en charge des obligations correspondantes. L'article envisage en outre que l'établissement des contenus de l'obligation de service public doit être disposé par décret ministériel, et qu'il doit faire suite à la convocation de la Conférence appropriée de services par le Président de la Région. Celui-ci devra être interrogé aussi aux fins de l'émission du Décret Ministériel par lequel on dispose le lancement de l'appel d'offres européen lorsqu'aucun des transporteurs n'accepterait les obligations de service public. Comme envisagé par l'alinéa 4 de l'article 36, lorsqu'aucun des transporteurs n'accepterait l'imposition des obligations de services publics, le Ministre des transports, en concertation avec les Présidents des Régions intéressées, est obligé de lancer la procédure d'appel d'offre européenne s'en tenant aux procédures envisagées par le règlement (CEE) n. 2408/92.

L'article 9 du décret de loi de réforme de la partie aéronautique du code de la navigation (décret de loi 96/2005) a modifié, enfin, l'article 782 du code, envisageant une nouvelle discipline en matière d'obligations de service public. L'article envisage que «au cas où l'offre des services aériens ne garantissait pas le droit à la mobilité prévu par l'article 16 de la Constitution, le Ministre des Infrastructures et des transports peut imposer des obligations de service public, par des procédures transparentes et non discriminatoires, quant à des services de ligne vers un aéroport situé sur le territoire national desservant une zone périphérique ou de développement située sur son territoire ou sur une liaison à faible trafic à destination d'un aéroport régional situé sur son territoire, si cette liaison est considérée comme vitale pour le développement économique et social de la région desservie par l'aéroport».

Le **Règlement CE 1008/2008**, abrogeant le 2408/92, déjà cité dans la loi 144/1999, "établissant des règles communes pour l'exploitation de services

⁴ Contenant des mesures concernant des investissements, le mandat au gouvernement pour la réorganisation soit des mesures incitatives à l'occupation, soit de la réglementation qui régit l'INAIL, ainsi que les dispositions pour la réorganisation des institutions de sécurité sociale.

aériens dans la Communauté européenne (refonte)”, a nouvellement abordé le sujet de la continuité territoriale.

Aux articles 16 e 17 le Règlement précise que, afin de garantir le service de transport dans les territoires les plus défavorisés de par leur position géographique, un état membre peut imposer une obligation de service public. Chacun des États membres a faculté d’octroyer des subventions en faveur des compagnies aériennes qui accepteraient d’opérer dans ce type de marché à haute importance sociale et de faible importance économique.

L’état peut, de facto, identifier les services aériens de ligne sur lesquels imposer des obligations de service public pour des routes que, jusqu’à ce moment, n’ont pas été desservies par d’autres moyens de transport par une continuité et une régularité appropriée. Une fois établies les conditions et les caractéristiques du service à exécuter, un ou plusieurs transporteurs peuvent accepter de le faire. Lorsqu’aucune compagnie ne postulerait, il faut, au contraire, lancer un appel d’offres européen pour l’adjudication exclusive des routes intéressées et la compensation financière.

La **loi de stabilité 2013** (Loi 228/2012), art. 1, alinéa 310, afin de garantir la continuité territoriale dans les dessertes aériennes pour les îles mineures de la Sicile, a disposé, pour les années de 2013 à 2016, que ce sera l’Organisme national pour l’aviation civile (Ente nazionale per l’aviazione civile -ENAC) qui devra coparticiper avec l’État, par les ressources disponibles déjà destinées à la continuité territoriale, avec les aéroports de Sicile du transport de fret par avion, à la compensation des obligations de service public.

Au niveau national, le **Projet de loi 1868** présenté au Sénat de la République en 2015 (non encore examiné) vise à remplir le substantiel **gap normatif** entre la **continuité territoriale aérienne avec la Sardaigne et les îles mineures de la Sicile**, (domaine qui a ensuite été élargi au cours de la période comprise, de manière indicative, entre 2001 et 2005), et la **continuité de la Sicile et des nombreuses réalités insulaires italiennes**, impliquant surtout la Toscane, le Latium, la Campanie et les Pouilles.

Le **Règlement CE 1008/2008**, art. 16, représente une des rares normes se référant de manière spécifique à la condition d’insularité par rapport à la continuité territoriale maritime avec les îles mineures.

L’art. 16 établit, en effet, que les seules dérogations possibles au dépassement de la réserve de cabotage et au marché libre sont liées à la condition

d'insularité, par rapport à laquelle des obligations de service peuvent être imposées, même ayant des caractéristiques différentes et sans exclusivité par rapport à celles envisagées par le même Règlement.

1.3. ORIENTATION DES NORMES SUR LES LIAISONS AERIENNES AVEC LA SARDAIGNE

Sur la base de la normative en matière de continuité territoriale (Loi 144/1999), Le Ministre des Infrastructures et des transports a donné délégation au Président de la Région, quant aux services aériens avec la Sardaigne, de convoquer une première conférence des services le 15 février 2000.

Le résultat de la conférence a été l'établissement du contenu des obligations de services public par le Décret du Ministre des Transports et de la Navigation le 1er août 2000, n. 101/T, modifié ensuite par le Décret Ministériel du 21 décembre 2000, n. 150/T. Les routes concernées étaient celles entre les aéroports de Cagliari, Olbia et Alghero et les aéroports de Rome et Milan.

Le décret envisageait aussi que, lorsqu'aucun de transporteurs n'aurait accepté l'imposition des obligations de service public, l'Organisme National pour l'Aviation Civile (Ente nazionale per l'aviazione civile -ENAC) aurait dû procéder à lancer la procédure d'appel d'offre européenne aux termes de l'article 36 de la loi 144/1999.

L'imposition des obligations fut acceptée par les transporteurs de Alitalia, Air One et Meridiana, lesquels, au cours de l'exercice biennal de 2002-2003, ont profité d'une compensation financière par la stipulation de conventions.

A l'échéance des conventions pour les années 2002 et 2003, on a soussigné, avec les mêmes transporteurs, une nouvelle convention de la durée d'un an et ayant expiré le 31 décembre 2004, sur la base de laquelle les liaisons mentionnées au-dessus étaient garanties aux mêmes conditions, tant pour le service que pour les tarifs, sans toutefois demander de compensations de la part de l'État, de par renonciation explicite de la part des transporteurs mêmes. Le 5 octobre 2004, le Ministre des Infrastructures et des transports a donné une nouvelle délégation au Président de la Région Sardaigne, sur demande de ce dernier du 28 septembre 2004. Le Président a ensuite convoqué et tenu la Conférence des Services aux termes des normes en vigueur⁵.

⁵ Au moment où les susdites Conférence des Services se sont tenues, aucune certitude n'existait sur le montant que la loi financière pour 2005 attribuerait sur le chapitre 2161 concernant «Montant à transférer à l'ENAC».

Compte tenu de l'urgence de démarrer la procédure d'imposition des obligations en vue de l'échéance des obligations imposées en l'an 2000, le Ministre des Infrastructures et des Transports a établi, par Décret Ministériel du 8 novembre 2004, étant donné que les exigences de continuité territoriale subsistaient, l'imposition, à partir du 1^{er} janvier 2005, des obligations de service public sur 19 routes, ensuite réduites au nombre de 18, de et vers la Sardaigne, dans une seule et indivisible solution, sans exclusivité et sans compensations à la charge de l'état.

Ces 18 routes ont été regroupées dans un **paquet unique**, pour inciter les transporteurs à évaluer le paquet de manière globale, qui compenserait les plus fortes des économies dérivant de l'exercice des routes les moins rentables par les avantages produits par l'exercice des routes les plus rentables. Parmi les points caractérisant le décret, on remarque l'extension de la plage des passagers ayant droit au tarif préférentiel⁶ et, afin d'éliminer la plupart des rigidités qui caractérisaient le précédent régime, on a envisagé une quantité de vols variables par rapport à la période estivale et celle hivernale, et on a laissé au transporteur la faculté d'augmenter la quantité des vols au cours de périodes de trafic plus intense.

Sur le décret 8 novembre 2004 le Tar Lazio s'est prononcé, à la suite du recours présenté par Alitalia, Meridiana et Air One. Le Tar, par l'arrêt du 17 mars 2005, a demandé une modification partielle du décret ministériel dont à l'objet.

A cet égard, le 4 mars 2005, la Commission européenne a démarré une procédure formelle d'enquête, aux termes de l'article 4 du règlement (CEE) n. 2408/92, sur les obligations de service public envisagés par l'Italie sur les 18 routes aériennes, afin de vérifier la conformité à la discipline communautaire relative au marché interne. Le Ministre des Infrastructures et des Transports, en considération de la possibilité que l'un des transporteurs présentait appel au Conseil d'État, a jugé approprié de communiquer à la Commission européenne la décision de retirer le décret d'imposition des obligations de service public, se réservant de présenter une nouvelle procédure d'imposition.

Le 19 mai 2005 le Ministre des Infrastructures et des Transports a donné au Président de la Région Sardaigne la délégation à convoquer la conférence des services envisagée à l'article 36 de la loi 144/1999, pour l'identification des contenus des obligations de service finalisés à garantir la continuité territoriale.

⁶ Il s'agit des natifs et des résidents en Sardaigne, de leurs conjoints et enfants (si nés eux-mêmes dans l'île), des personnes à mobilité réduite, des jeunes de 2 à 21 ans, des personnes âgées de plus de 70 ans, des étudiants universitaires jusqu'à 27 ans révolus.

La conférence de services, qui a eu lieu le 19 juillet, 28 juillet et 26 octobre 2005, a modifié essentiellement le contenu de la précédente imposition exécutée par décret ministériel du 8 novembre 2004, qui a donc été abrogé et remplacé par deux DM émis le 29 décembre 2005, se référant, respectivement, aux services aériens de ligne pour les routes:

- Alghero-Rome et retour, Alghero-Milan et retour, Cagliari-Rome et retour, Cagliari-Milan et retour, Olbia-Rome et retour, Olbia-Milan et retour, qui a imposé des obligations obligatoires à partir du 2 mai 2006 et jusqu'au 1^{er} mai 2009;
- Pour d'autres routes de la Sardaigne vers d'autres aéroports nationaux, par rapport auxquels on a renvoyé à un suivant décret la date à partir de laquelle les obligations deviendraient obligatoires.

La **Loi 296/2006** (loi financière 2007), art. 1, alinéas 837 et 840, envisage le transfert de l'État à la Région Sardaigne des fonctions se référant à la continuité territoriale. Une telle loi représente un changement de sens, par l'attribution à la Région Autonome de Sardaigne d'un rôle principal dans la définition de sa propre continuité territoriale aérienne.

Sur la base du Règlement (CE) n. 1008/ 2008, la Commission a approuvé le régime d'obligation de service public sur les routes qui relient la Sardaigne avec les principales destinations nationales.

La discipline de la continuité territoriale aérienne en Sardaigne est réglée moyennant quelques **Décrets du MIT**, principalement le **103/2008** et le **61/2013**, lesquels imposent les obligations de service public sur les liaisons avec Rome et Milan à partir des trois principaux aéroports de la Sardaigne, avec la référence aux fréquences minimum, aux horaires, à la capacité offerte et à la tarification.

Pour les routes reliant Cagliari à Turin, Vérone et Bologne, ainsi que pour la route Olbia-Vérone, Meridiana a accepté d'opérer sans compensations.

En 2018 a été lancé, par la Région Sardaigne, un appel d'offres public pour l'imposition des obligations de service sur les routes provenant des aéroports de la Sardaigne vers les aéroports de Rome Fiumicino et de Milan Linate, telle à rendre valable le nouveau système de continuité territoriale du 4/2019 jusqu'en 2022.

Les offres ont parvenu entre le 8/10/2018 et le 10/12/2018 et le 15/1/2019; le marché a été octroyé de manière temporaire à la compagnie aérienne Alitalia pour toutes les routes au prix minimal du marché.

Pour ce qui concerne les liaisons de Cagliari et de Olbia, on a évalué tant l'offre de Alitalia que celle de la compagnie Air Italy, tandis que pour les liaisons en départ de Alghero, Alitalia a été la seule à présenter l'offre. Le total de l'offre économique est à peine supérieur à € 87 millions, contre un prix minimal de l'offre de € 112 millions environ.

Le service attribué de cette manière envisage une augmentation des places offertes sur les 6 routes par rapport au système actuel (+49%), comprenant, en particulier, la multiplication par deux de l'offre sur la route Alghero-Linate (+109%). Les vols augmenteront aussi, d'environ 12% (2400 vols en plus environ) tandis que les tarifs actuels resteront inchangés, sauf que pour des adéquations se devant à l'oscillation du prix du combustible.

L'attribution à Alitalia deviendra définitive lorsqu'aucune autre offre sans compensation économique ne sera présentée par d'autres transporteurs dans la période d'échéance de 6 mois à partir de la publication de l'avis de l'appel d'offres.

1.4. ORIENTATION DES NORMES SUR LES DESSERTES MARITIMES EN SARDAIGNE

La continuité territoriale maritime entre la Sardaigne et le reste de l'Italie est réglementée par la **Convention rep. 54/2012 avec le MIT** (modifiée en 2014), étant valable pour la Sicile aussi, sur la base de laquelle les obligations de service public sont valables pour les routes Porto Torres-Gênes, Olbia-Civitavecchia et Palerme-Naples, à l'exclusion de la période estivale, pour laquelle on n'a, à présent, aucune obligation quant à la continuité territoriale.

D'après les dernières déclarations du Ministre des Transports en janvier 2019⁷, un nouvel appel d'offre est en train de préparation, se référant aux services en continuité territoriale entre la Sardaigne et le reste de l'Italie, la convention actuelle ayant son échéance en 2020.

Les services publics de transport maritime rentrant dans le système des services minimum au niveau local sont établis au sein de la **Région Sardaigne** par la Loi régionale **21/2005**, contenant "Discipline et organisation du transport public local en Sardaigne", laquelle à l'art. 7, alinéa 4, identifie les dessertes entre la Sardaigne et les îles mineures (San Pietro, La Maddalena et l'Asinara).

⁷ Sito web Ministero dei Trasporti.

Par la Décision du 16 mars 2004 (2005/163/CE)⁸, se référant aux aides d'état distribués par l'Italie aux compagnies maritimes Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar et Toremar (Groupe Tirrenia), la Commission Européenne a estimé que, tout en ayant nature internationale, la **desserte Sardaigne - Corse** (Santa Teresa di Gallura – Bonifacio), est toutefois à considérer en tant que liaison frontalière de brève distance ayant intérêt essentiellement local, tant pour la communauté Sarde que pour celle Corse.

La Commission a en outre mis en évidence que les caractéristiques d'une telle liaison, soit son intérêt essentiellement local et son bas potentiel de développement, ne font pas penser que les compensations octroyées par les Autorités publiques pourraient altérer les échanges de manière contraire à l'intérêt commun.

A' cet égard, la **D.G.R. 40/29 du 7 août 2015**, contenant "Dispositions d'orientation politique-administratif pour l'octroi par procédure de faillite des services maritimes de transport public en continuité territoriale avec les îles de San Pietro et de La Maddalena et sur la ligne Santa Teresa di Gallura - Bonifacio", a formulé les lignes-guide pour l'activation des procédures à évidence publique pour la concession des services maritimes continus, appropriés, surs et accessibles, en envisageant deux lots séparés et autonomes, ainsi que la nécessité de définir les niveaux des services maritimes continus à garantir et le cadre de référence des tarifs.

Le parcours des normes régionales continue par la **D.G.R. 2/15 du 16 janvier 2018**, contenant le projet de loi "Dispositions en matière de continuité territoriale maritime entre la Sardaigne et la Corse, par laquelle la Région dispose l'imposition d'obligations de service public à la desserte maritime du trajet S. Teresa di Gallura-Bonifacio, en application de la Loi Régionale 18/2012 "Dispositions en matière de continuité territoriale maritime et modifications à la Loi Régionale 1/1977".

La **L.R. 4/2018** "Dispositions en matière de continuité territoriale maritime entre la Sardaigne et la Corse", identifie en outre le service sur la route Santa Teresa di Gallura – Bonifacio comme service de cabotage d'intérêt régional. Plus en détail, à l'article 1, elle autorise, suite à une procédure à évidence publique,

⁸ Notificata con il numero C(2004) 470.

le service public de desserte maritime ainsi que le cout en dérivant pour la période triennale 2018, 2019 e 2020⁹.

La définition du niveau de service du transport public maritime en continuité territoriale entre la Sardaigne et la Corse ainsi que le cadre des tarifs correspondant sont établis par le Décret de l'Assesseur des Transports 4/2018.

1.5. ORIENTATION DES NORMES SUR LES LIAISON AERIENNES AVEC LA SICILE

Quant à la Région Sicile, à la suite de la Conférence des services convoquée aux termes de la loi n. 388 du 2000 par le Président de la Région, sur délégation du Ministre des Infrastructures et des Transports, on a identifié une série de routes sur lesquelles, par le Décret Ministériel du 11 janvier 2002, on a imposé les obligations de service public.

Les trajets intéressés sont Trapani - Pantelleria, Trapani - Lampedusa, Trapani - Roma - Milano, Trapani - Bari - Venise, Trapani - Catania, Pantelleria - Palermo, Lampedusa - Palermo, Lampedusa - Catania.

Pour les liaisons ayant comme origine ou destination l'aéroport de Trapani, entre le transporteur Air One et l'ENAC, une convention a été stipulée, qui a expiré le 1 juin 2005, envisageant la compensation pour deux tiers à la charge de l'État et pour un tiers à la charge de la Région.

Les conventions signées ont été ultérieurement prorogées par ENAC pour une année, portant des corrections à l'opérationnel pour tenir lieu de la basse affluence de passagers enregistrée sur le trajet Trapani- Catania. Sur telle base, l'opérationnel qui a été soustrait à la route Trapani - Catania a été déplacé sur les liaisons avec les iles mineures de la Sicile.

Entre la société Meridiana et ENAC, en outre, une ultérieure convention a été signée, à échéance mars 2006, prorogeable d'un an, pour l'attribution des services payant entre les aéroports de Palermo et Catania et les iles mineures de la Sicile, où la compensation est pour deux tiers à la charge de l'État et pour un tiers à la charge de la Région.

Le Président de la Région Sicile, a, en outre, demandé une délégation ultérieure, que le Ministre lui a octroyé le 9 juin 2005, pour convoquer une autre conférence de services afin de mettre en œuvre tout ce qui est envisagé par l'article 1 mentionné ci-dessus, alinéa 269, de la loi 311/2004 (loi de finances pour 2005), attribuant une contribution annuelle pour la période

⁹ Spesa successivamente rimodulata con L.R. 17/2018

triennale 2005-2007 apte à garantir la continuation des interventions pour la continuité territoriale pour Trapani, Pantelleria et Lampedusa.

Les conférences de services, au cours desquelles la Région Sicile a déclaré vouloir cofinancer la continuité territoriale, ont eu lieu les jours : 26 juillet 2005, 10 octobre 2005 et 24 octobre 2005. A la suite de celles-ci, le décret du Ministre des Infrastructures et des transports du 22 mars 2006 a été émis, imposant les obligations de service public pour la liaison aérienne Trapani – Pantelleria.

Par Décret du Ministre des Infrastructures et des transports du 28 mars 2006 on a imposé les obligations de service public pour les services aériens de ligne Trapani –Rome, Trapani –Cagliari, Trapani –Bari et Trapani –Milan. On a par conséquent abrogé l'imposition des obligations de service public dont au D.M. du 11 janvier 2002 uniquement pour les routes Trapani –Catania, Trapani-Rome -Milano, Trapani-Bari-Venise, Trapani-Lampedusa.

La **Loi 228/2012** (Loi de stabilité 2013), art. 1 alinéa 310, a disposé ensuite la coparticipation entre ENAC et l'État pour le financement des ressources dans la période 2013-2016 quant aux liaisons aériennes vers les îles mineures, intégrant ensuite la liste des routes avec le Décret du MIT n.5 du 15/01/2014. Ces ressources ont été ensuite confirmées et ultérieurement augmentées par la **Loi 208/2015** (Loi de stabilité 2016), pour la période 2016-2018.

1.6. ORIENTATION DES NORMES SUR LES DESSERTES MARITIMES EN SICILE

En sus de la Convention avec le MIT du 2012 mentionnée ci-dessus, quant aux dessertes Palerme-Naples, la référence législative intéressant les services intrarégionaux est représentée, au contraire, par la Loi Régionale 12/2002, par laquelle on a disposé que les dessertes avec les îles mineures de la Sicile sont attribuées par procédures de faillite.

La Région, en particulier, a subdivisé l'offre des services maritimes en 5 réseaux (Iles Egadi, Iles Éolie, Iles Pelagie, Pantelleria et Ustica), sur la base de ce qui est établi dans le D.A. n.24/Gab du 20/05/2009.

1.7. ORIENTATION DES NORMES SUR LES DESSERTES AERIENNES ET MARITIMES EN TOSCANE

Sur la base de ce qui a été établi par la **L.R. 77/2012** (Loi des finances pour l'année 2013), art. 43, l'Assemblée régionale était autorisée à octroyer des

contributions extraordinaires jusqu'à un montant maximum de € 350.000 pour chacun des années 2014, 2015 et 2016, afin de contribuer au paiement des obligations de service public pour l'exécution des liaisons aériennes visant à garantir la continuité territoriale de l'Île d'Elbe.

Les liaisons aériennes et le contenu des obligations de service public correspondantes ont été identifiés au cours de la Conférence de Services convoquée aux termes de l'article 14 de la loi 241/1990. Les contributions ont été octroyées à l'Organisme nationale pour l'aviation civile (Ente nazionale per l'aviazione civile -ENAC) à la suite de l'exécution de l'appel d'offres.

Par la suite, la **L.R. 89/2016** ("Dispositions de caractère financière. Lié à la loi de stabilité pour l'année 2017") ayant comme sujet les "Dispositions pour la continuité territoriale de l'île d'Elbe" et l'art. 1, en particulier, a autorisé l'Assemblée Régionale à élargir des contributions extraordinaires à l'ENAC jusqu'à un montant maximum de € 1.050.000 pour une période ultérieure de trois ans par rapport à la période considérée à l'article 43 de la L.R. 77/2012, afin de coparticiper au paiement des obligations de service public pour l'exécution de dessertes aériennes finalisées à la continuité territoriale de l'île d'Elbe, et en se référant au contrat de service stipulé avec le transporteur garantissant les liaisons.

Le Décret du **MIT 497/2017** établit l'imposition des obligations de service public pour les liaisons de l'Île d'Elbe avec les aéroports de Pise, Florence et Milan Linate.

Le 28 janvier 2019, aux termes de l'article 16, paragraphes 9 et 10, et de l'article 17 du Règlement (CE) 1008/2008, on a publié l'avis de marché pour l'attribution du service de liaison aérienne avec l'île d'Elbe pour 3 ans, plus un quatrième éventuel à partir du 1/6/2019. Le délai maximum pour la présentation des offres est le 28/3/2019, et le montant du prix minimal a été fixé en ~€ 3 millions (hors TVA).

Dans le domaine maritime, et dans le respect de l'Art. 19ter de la **Loi n. 166/2009** (conversion du Décret du 25/09/2009) contenant "Dispositions d'adaptation communautaire en matière de libéralisation des routes maritimes", la Région a attribué les services de liaison avec les îles de l'archipel Toscan rentrant dans le cadre des obligations de service public (Décret n. 6428 du 29/12/2010), par la programmation de 6 lignes partant de Livourne, Piombino et Porto Santo Stefano.

1.8. ORIENTATION DES NORMES SUR LES DESSERTES MARITIMES EN CAMPANIE

Pour la Région Campanie, la continuité territoriale intéresse les trois îles de Ischia, Capri et Procida.

La première référence est la **L.R. 3/2002** "Réforme du Transport Public Local et Systèmes de mobilité de la Région Campanie", par laquelle on a reconnu les services maritimes en tant que services minimums se rapportant au Transport Public Local, et, par la suite, la **Del. n. 281/2006**, introduisant l'imposition des obligations de service pour les dessertes mentionnées.

Pour ce qui est aux dessertes maritimes entre les îles de l'archipel de la Campanie et la Campanie continentale, plusieurs appels d'offres publics ont été lancées, entre autres :

- Le service scolaire sur la liaison Monte di Procida-Procida pour la période 2018-2020, représenté par deux couples de voyages dans les jours ouvrables du 15/9 al 15/6, qui résulte avoir été attribué le 7/11/2018 en voie définitive à l'opérateur Lauro, par une offre peu inférieure à € 280.000;
- Le 4/12/2018 l'avis d'appel d'offres a été publié pour l'attribution du service nocturne ouvrable sur le trajet Ischia-Procida-Pozzuoli, les offres pour lequel devront parvenir dans le 18/2/2019. Le montant de prix minimal est fixé à ~€ 2,2 millions, et la durée du marché est établie en 36 mois.

2. C2. ETAPES DES PROCEDURES CONCERNANT LA CONTINUITE TERRITORIALE

De manière cohérente avec les normes nationales et communautaires, afin de garantir la continuité territoriale, **deux possibles mesures** sont possibles:

- **OSP-Obligations de Service Public** pour continuité territoriale, desquels peuvent bénéficier les transporteurs de transport après participation à un appel d'offres. Dans ce cas, le nœud de transport tire profit du trafic généré;
- Constitution du nœud de transport, avec une référence particulière aux escales aéroportuaires, tels que **SIEG- Service d'Intérêt économique général**. Dans ce cas, c'est directement l'organe de gestion de l'aéroport, lorsque ce dernier présenterait un trafic inférieur à 200.000 passagers par an, à recevoir des contributions pour les seuls couts pouvant être reconduits au service au citoyen. Cela rend nécessaire une comptabilité analytique structurée de manières telle à démontrer la légitimité de ces couts en tant qu'objet de contribution publique.

Au cas d'imposition de **OSP-Obligations de Service Public**, **deux étapes** sont essentiellement envisagées:

- Imposition d'obligations de service public à tous les transporteurs souhaitant opérer sur une route déterminée. Un État membre peut, à la suite de consultations avec les autres États membres concernés et après en avoir informé la Commission, les aéroports concernés et les transporteurs aériens qui exploitent la liaison, ou après en avoir informé les transporteurs maritimes, imposer une obligation de service public, transparents et non discriminatoires, de manière à ce que sur une route déterminée soient garantis des services minimums en matière de continuité, de régularité, de prix ou de capacité. C'est encore l'État membre qui s'occupe d'évaluer la nécessité et le caractère adéquat des obligations de service public en imposant aux transporteurs souhaitant opérer sur une route déterminée des obligations étant à même de consentir la continuité et la régularité du service;
- Stipulation, de la part de l'autorité compétente de l'État membre, d'un contrat de service public avec le transporteur retenu à la suite d'appel d'offre publique européenne, pour garantir une effective concurrence. Pour ce qui est aux services aériens, le transporteur remportant le

marché pourra opérer en exclusive pendant une période de temps prédéterminé non supérieure à 4 ans, pouvant être étendus à 5 lorsqu'il presterait service sur une route vers un aéroport se trouvant dans une zone périphérique. En sus du monopole du trajet, le transporteur retenu obtient de l'état une compensation calculée de manière à couvrir les coûts nets de la production du service aérien payant, compte tenu des revenus et d'une marge de profit raisonnable ; compensation qui ne peut aucunement représenter un financement générique au transporteur, car cela représenterait une aide de la part de l'état.

Selon ce qui a été disposé par la Commission Européenne¹⁰ se configure au contraire comme **SIEG** tout service de nature économique rendu par une entreprise et consistant dans l'offre de bien ou services sur un marché déterminé, apte à fournir des prestations considérées nécessaires (aux fins sociales aussi) aux égards d'un ensemble indifférencié de citoyens, nonobstant leurs conditions particulières (par ex. utilities, transports, la gestion des déchets, approvisionnement en eau).

Quelques-unes de ces activités ne seraient pas exercées par le marché car elles ne seraient pas soutenables du point de vue financier et économique sans une intervention publique sous forme de compensation pour la prestation d'un service public.

La gestion d'un aéroport peut être considérée un SIEG lorsque « une partie de la zone potentiellement desservie par cet aéroport serait, sans celui-ci, isolée du reste de l'Union dans une mesure qui serait préjudiciable à son développement social et économique ». Une telle appréciation doit tenir dûment compte de l'existence d'autres modes de transport (services ferroviaires à grande vitesse ou liaisons maritimes par transbordeurs)

La compensation représentera un **Aide d'État**, mais sera exemptée de l'obligation de notification à la CE au cas où la moyenne du trafic annuel de l'aéroport ne dépasserait pas les 200.000 passagers pour toute la durée de l'autorisation concernant le SIEG (10 ans maximum).

¹⁰ Communication de la Commission Européenne - Lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes (2014/C 99/03).

3. C3.+C6. DESCRIPTION DE L'OFFRE MARITIME

Quant à la **zone géographique faisant l'objet de l'analyse**, comprenant les routes entre Toscane, Sardaigne et Ligurie, l'entière offre de transport maritime peut être regroupée en **trois domaines de référence**:

1. **"Toscane"**, comprenant les routes entre la Toscane continentale et l'archipel;
2. **"Sardaigne-Toscane"**, comprenant les routes entre la Toscane et la Sardaigne faisant référence à Olbia et à Golfo Aranci;
3. **"Sardaigne-Ligurie"**, comprenant les routes Gênes-Olbia/Porto Torres par le prolongement estival jusqu'à Arbatax.

L'entière offre analysée, comprenant les services en régime de OSP ainsi que les plus importants services en marché libre, concerne **~1.532.000 milles nautiques par an**, dont:

- **~382.000** (25%) rentrant dans le **Domaine 1**;
- **~796.000** (52%) dans le **Domaine 2**;
- **~354.000** (23,1%) dans le **Domaine 3**.

3.1. DOMAINE "TOSCANE"¹¹

Les **services de desserte maritime entre la Toscane continentale et l'archipel** sont subdivisés en **5 sous domaines et 14 routes**.

L'analyse a examiné, notamment, les **dessertes de ligne** tant en régime **d'obligation de service public** qu'en **marché libre**, à l'exclusion des liaisons uniquement touristiques et pouvant rentrer dans les "mini-croisières":

- A. **"sous domaine Elbe"**, par les routes dénommées:
- **"2. Piombino-Portoferraio"**, dont le service est garanti par 4 transporteurs différents (Toremar+Moby, Blu Navy, Elba Ferries) et partiellement en régime de OSP par CdS 2012-2023 entre la Région Toscane et Toremar+Moby (lignes A2 + A2 fast);
 - **"3. Piombino-Cavo"**, dont le service est garanti presque exclusivement en tant que part des liaisons de la route entre Piombino e Portoferraio. L'offre est garantie par des hydroptères par Toremar en régime de OSP d'après CdS avec la Région Toscane (ligne A2 fast). Les routes "2. Piombino-Portoferraio" et

¹¹ Quant aux services du Domaine 1 Toscane, notre analyse a fait référence aux données sur l'offre de transport en 2019 (ou en 2018 selon les horaires disponibles) et sur la demande de transport (en présence de données disponibles) en 2018.

- “3. Piombino-Cavo” montent dans leur complexe à un total de **~254.000 Milles nautiques par an**, dont **147.400 en régime de OSP** (CdS avec la Région Toscane 2012-2023, lignes A2 et A2 fast);
- “**4. Piombino-Rio Marina**”, le service de laquelle est garanti par Toremar en régime di OSP et est réglementé par CdS avec la Région Toscane (ligne A4), pour un total de **~28.000 Milles nautiques par an**;
 - “**9. San Vincenzo-Porto Azzurro-Marciana Marina-Portoferraio**”, l’offre de transport de laquelle est garantie exclusivement au cours de la période estivale et en marché libre par l’opérateur Aquavision, pour un total de **~3.700 Milles nautiques par an**;
 - “**10. San Vincenzo-Porto Azzurro**”, l’offre de laquelle est garantie en marché libre par le transporteur Aquavision, **~400 Milles nautiques par an**;
- B. “**sous-domaine Elbe+Corse**”, le service duquel sur la route “**8. Portoferraio-Bastia**” est garanti par les deux transporteurs Elbe Ferries et Aquavision en régime de marché libre, pour un total de **~3.200 Milles nautiques par an**;
- C. “**sous-domaine Capraia**”, comprenant les routes:
- “**1. Livourne-Capraia**”, le service de laquelle est garanti par Toremar en régime de OSP et réglementé par CdS 2012-2023 avec la Région Toscane (ligne A1), pour un total de **~32.000 Milles nautiques par an**. Le service de Toremar avec l’île de Gorgona, faisant partie de la ligne maritime A1 de Région Toscane à présent a été suspendu;
 - “**12. San Vincenzo-Capraia**”, l’offre de laquelle est garantie uniquement pendant la période estivale et en marché libre par le transporteur Aquavision, **~1.000 Milles nautiques par an**;
 - “**14. Portoferraio-Marciana Marina-Capraia**”, le service de laquelle est garanti pendant la période estivale en marché libre par Aquavision, **~850 Milles nautiques par an**;
- D. “**sous-domaine Pianosa**”, comprenant les routes:
- “**5. Rio Marina-Pianosa**”, se configurant en tant que prolongement des trajets Piombino-Rio Marina (route “4”), le service de laquelle est garanti par Toremar en régime de OSP et

réglementé par CdS avec la Région Toscane (ligne A3), **~2.600 Milles nautiques par an;**

- **“13. Piombino-Marina di Campo-Pianosa”**, garanti par Aquavision en marché libre et au cours de la période estivale, **~3.500 Milles nautiques par an;**

E. **“sous-domaine Giglio+Giannutri”**, comprenant les routes:

- **“6. Porto Santo Stefano-Giglio”**, garanti par Toremar en régime OSP et réglementé par CdS avec la Région Toscane (ligne A4), **~28.000 Milles nautiques par an**, ainsi que par MareGiglio en marché libre et pendant toute l’année, **~22.000 Milles nautiques par an;**
- **“7. Porto Santo Stefano-Giannutri”**, le service de laquelle est garanti par MareGiglio pour le compte de Toremar en régime di OSP et donc réglementé par CdS avec la Région Toscane (ligne A5), **~2.300 Milles nautiques par an;**
- **“11. Porto Azzurro – Giglio”**, l’offre de laquelle consiste en des trajets uniquement estivaux, garantis par Aquavision en marché libre, **~500 Milles nautiques par an.**

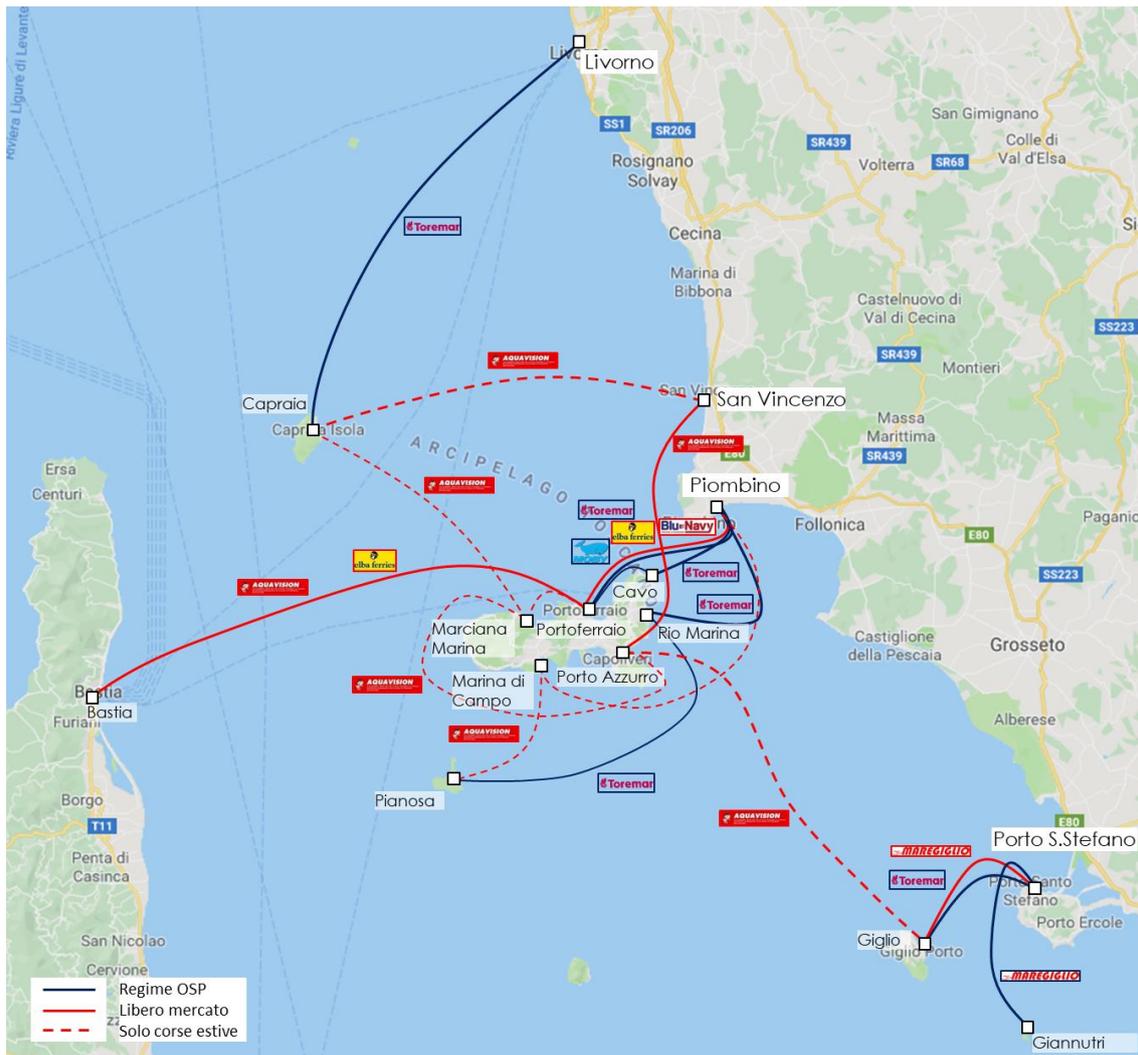


Figura 2 – Schéma des routes dans le Domaine "Toscane" prises comme référence pour l'analyse

Source: Élaboration T Bridge sur Google Maps

La totalité des services rentrant dans le Domaine 1 présente une **capacité totale**¹² égale à **~16.900.000 places offertes par an**¹³, faisant référence uniquement aux passagers transportables.

Exclusivement pour les routes "2. Portoferraio-Piombino", "3. Piombino-Cavo" et "4. Piombino-Rio Marina", pour lesquelles les données sur la demande transportée ont été rendues disponibles¹⁴, les estimations mettent en évidence

¹² Relativement à la route Piombino-Cavo, la capacité totale est partiellement incluse dans celle de la route Piombino-Portoferraio, exception faite pour les trajets "limités" entre Piombino et Cavo.

¹³ L'estime de la capacité a été obtenue à partir des données disponibles sur la capacité des différentes typologies de navires généralement utilisés sur les routes spécifiques et en relation à chaque opérateur. En cas d'absence de données disponibles, l'estime a pris en considération la capacité de navires similaires.

¹⁴ Source: AdSP Mar Tirreno Settentrionale, siège territorial de Piombino, données 2018.

des **load factor** variables sur la base de la saison et de la route, comme montré ci-dessous.

SAISON	ROUTES (TOUS LES OPÉRATEURS)	LOAD FACTOR
janvier-mars et novembre-décembre	2. Portoferraio-Piombino	de 12% à 29%
	3. Piombino-Cavo (seulement trajets limités)	de 2% à 4%
	4. Piombino-Rio Marina	de 3% à 7%
avril-mai et octobre	2. Portoferraio-Piombino	de 19% à 23%
	3. Piombino-Cavo (seulement trajets limités)	de 4% à 7%
	4. Piombino-Rio Marina	de 6% à 10%
été (juin-septembre)	2. Portoferraio-Piombino	de 33% à 48%
	3. Piombino-Cavo (seulement trajets limités)	de 15% à 61%
	4. Piombino-Rio Marina	de 18% à 24%
TOT de l'année	2. Portoferraio-Piombino	29%
	3. Piombino-Cavo (seulement trajets limités)	65%
	4. Piombino-Rio Marina	13%

Tableau 1 – Load factor par typologie de route et par saison (tous les opérateurs) (Domaine "Toscane")

Au tableau suivant, un résumé des principales caractéristiques des routes analysées.

ANALYSE FINANCIÈRE ET DE TRANSPORT DANS LE DOMAINE DES PROJETS INTERREG-MARITIME NECTEMUS ET GEECCTT-ILES

DOMAINE SECONDAI RE		ROUTE	REGIME	OPERAT.		MOIS												TOT		
						1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12			
CAPRAIA	1	Livorno-Capraia	OSP (LINEA A1)	TOREMAR FERRIES	Couples de trajets/semaine	8	8	8	8	9	9	9	9	9	8	8	8	101		
					Capacité totale	52.000	41.600	41.600	41.600	58.500	46.800	58.500	46.800	46.800	52.000	41.600	41.600	569.400		
					Parcours An [NM]															32.412
ELBA	2	Piombino - Portofer-raio	OSP (LINEA A2+A2FAST)	TOREMAR FERRIES	Couples de trajets/semaine	56	56	56	68	83	94	119	104	70	56	56	56	874		
					Capacité totale	364.000	291.200	291.200	353.600	539.500	488.800	773.500	540.800	364.000	364.000	291.200	291.200	4.953.000		
				MOBY FERRIES	Couples de trajets/semaine	35	42	42	64	84	72	72	72	60	56	0	0	0	0	599
					Capacité totale	280.000	268.800	268.800	409.600	672.000	460.800	576.000	460.800	384.000	448.000				4.228.800	
				TOREMAR + MOBY FERRIES	Parcours An [NM]															174.231
				TOREMAR HYDROPTERE	Couples de trajets/semaine	21	21	21	28	28	28	28	28	21	21	21	21	21	21	287
					Capacité totale	31.500	25.200	25.200	33.600	42.000	33.600	42.000	33.600	25.200	31.500	25.200	25.200	25.200	373.800	
					Parcours An [NM]															33.642
				BLU NAVY FERRIES	Couples de trajets/semaine				23	39	38	39	39	38	16					230
					Capacité totale				144.000	248.000	240.000	248.000	248.000	240.000	104.000					1.472.000
				ELBA FERRIES	Couples de trajets /mois					14	152	153	155	136						665
					Capacité totale					14.980	162.640	163.710	165.850	145.520						652.700
				BLU NAVY + ELBA F.	Parcours An [NM]															41.310
				TOUS LES OPERATEURS	Demande [pax]	81.011	67.968	105.057	182.185	250.628	370.213	460.646	488.408	374.460	160.097	91.898	87.988	2.720.559		
					Load factor [pax/places]	12,0%	11,6%	18,0%	22,9%	20,0%	37,7%	33,1%	47,2%	48,4%	19,0%	29,0%	27,8%	28,5%		
3	Piombino -Cavo (seuleme	OSP (LINEA A2+A2FAST)	TOREMAR HYDROPTERE	Couples de trajets/semaine	7	7	7	0	7	7	7	7	7	7	7	7	77			
				Capacité totale	10.500	8.400	8.400	-	10.500	8.400	10.500	8.400	8.400	10.500	8.400	8.400	100.800			

DOMAINE SECONDAI RE		ROUTE	REGIME	OPERAT.		MOIS												TOT			
						1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12				
		nt trajets limités)			Parcours An [NM]													5.040			
		Piombino -Cavo (offre complète)	OSP (LINEA A2+A2FAST)	TOREMAR FERRIES	Couples de trajets/semaine	0	6	6	0	0	0	0	0	0	6	6	6	30			
					Capacité totale		31.200	31.200								39.000	31.200	31.200	63.800		
				TOREMAR HYDROPT RE	Couples de trajets/semaine	28	28	28	28	35	35	35	35	28	28	28	28	28	364		
					Capacité totale	42.000	33.600	33.600	33.600	52.500	42.000	52.500	42.000	33.600	42.000	33.600	33.600	474.600			
				MOBY FERRIES	Couples de trajets/semaine						35	30	30						95		
					Capacité totale						224.000	240.000	192.000						656.000		
				TOUS LES OPERATEU RS	Demande [passagers] ¹⁵	1.335	1.005	1.399	2.278	2.943	9.288	14.293	25.769	4.919	1.715	-	530	65.474			
					Load factor [pas./places]	3,2%	3,0%	4,2%	6,8%	5,6%	22,1%	27,2%	61,4%	14,6%	4,1%		1,6%	65,0%			
	4			Piombino -Rio Marina	OSP (LINEA A3)	TOREMAR FERRIES	Couples de trajets/semaine	26	20	20	24	24	48	48	48	29	20	20	20	347	
								Capacité totale	169.000	104.000	104.000	124.800	156.000	249.600	312.000	249.600	150.800	130.000	104.000	104.000	1.957.800
			Parcours An [NM]																		27.710
			Demande [passagers]				4.866	4.274	6.346	10.051	15.708	45.930	56.555	58.958	30.180	8.358	2.793	7.571	251.590		
			Load factor [pas./places]				2,9%	4,1%	6,1%	8,1%	10,1%	18,4%	18,1%	23,6%	20,0%	6,4%	2,7%	7,3%	12,9%		
			Parcours An [NM]																		27.710
PIANOSA	5	Rio Marina - Pianosa	OSP (LINEA A3)	TOREMAR FERRIES	Couples de trajets/semaine	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12				
					Capacité totale	6.500	5.200	5.200	5.200	6.500	5.200	6.500	5.200	5.200	6.500	5.200	5.200	67.600			

¹⁵ Demande concernant l'offre complète

DOMAINE SECONDAI RE	ROUTE	REGIME	OPERAT.		MOIS												TOT			
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12				
					Parcours An [NM]													2.600		
GIGLIO+ GIANNUTRI	6	P. to s.to Stefano- Giglio	OSP (LINEA A4)	TOREMAR FERRIES	Couples de trajets/semaine	22	22	22	22	22	30	30	30	22	22	22	22	288		
					Capacité totale	143.000	114.400	114.400	114.400	143.000	156.000	195.000	156.000	114.400	143.000	114.400	114.400	1.622.400		
				Parcours An [NM]																27.456
				MAREGIGLI O	Couples de trajets/semaine	6	6	6	21	21	37	37	37	30	20	6	6	233		
	Capacité totale	18.000	14.400		14.400	50.400	63.000	88.800	111.000	88.800	72.000	60.000	14.400	14.400	609.600					
	7	Porto Santo Stefano- Giannutri	OSP (LINEA A5)	MAREGIGLI O pour le compte de TOREMAR	Couples de trajets/semaine	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	24		
					Capacité totale	6.000	10.400	10.400	10.400	13.000	10.400	13.000	10.400	10.400	13.000	10.400	10.400	128.200		
					Parcours An [NM]															2.288
ELBA+ CORSICA	8	Portoferr aio- Bastia	ELBA FERRIES	Couples de trajets/semaine	0	0	0	0	0,5	2	2,25	2,25	1	0	0	0	8			
				Capacité totale					2.140	8.560	9.630	9.630	4.280					34.240		
				Parcours An [NM]															2.560	
ELBA	9	S.Vincenz o-P. Azz.- Marciana M.- P.toferrai o	AQUAVISIO N	Couples de trajets/semaine						1	4	4	1				9			
				Capacité totale						1.800	9.600	9.600	1.200				22.200			
				Parcours An [NM]														3.715		
	10	San Vincenzo -Porto	AQUAVISIO N	Couples de trajets /mois						1	4	4	1				10			
				Capacité totale						600	2.400	2.400	600				6.000			

DOMAINE SECONDAI RE	ROUTE	REGIME	OPERAT.		MOIS												TOT		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12			
	Azzurro				Parcours An [NM]													408	
GIGLIO+ GIANNUTRI	11 Porto Azzurro- Giglio			AQUAVISIO N	Couples de trajets /mois							4	4					8	
					Capacité totale						2.400	2.400							4.800
					Parcours An [NM]														
CAPRAIA	12 San Vincenzo -Capraia			AQUAVISIO N	Couples de trajets /mois							1	8	8				17	
					Capacité totale						600	4.800	4.800						10.200
					Parcours An [NM]														
PIANOSA	13 Piombino -M. di Campo- Pianosa Piombino			AQUAVISIO N	Couples de trajets/semaine							3,00	3,00	3,00	3,00			12	
					Capacité totale						7.200	7.200	7.200	7.200					28.800
					Parcours An [NM]														
CAPRAIA	14 Portoferr aio- Marciana M.- Capraia			AQUAVISIO N	Couples de trajets /mois	0	0	0	0	0	4	4	4	4	0	0	0	16	
					Capacité totale	0	0	0	0	0	2400	2400	2400	2400	0	0	0	0	9.600
					Parcours An														
ELBA+ CORSICA	8 Portoferr aio- Bastia			AQUAVISIO N	Couples de trajets /mois	0	0	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	8	
					Capacité totale	0	0	0	0	0	0	2400	2400	0	0	0	0	0	4.800
					Parcours An														640
TOT					Parcours An													382.195	
					Capacité totale													16.856.740	

Tableau 2 – Résumé des caractéristiques principales de l'entière offre maritime du Domaine "Toscane"

3.2. NIVEAUX MINIMUM DE QUALITE DU SERVICE

Dans le cadre du **Contrat de Service** entre la Région Toscane et les transporteurs Toremar et Moby, signé en 2012 pour la période 2012-2023 et l'octroi de services de transport public maritimes minimum entre les ports de Livourne, Piombino et Porto Santo Stefano avec les îles de l'archipel toscan (Capraia, Gorgona, Elbe, Pianosa, Giglio et Giannutri), l'art. 14 met en évidence les **niveaux minimums de qualité** que l'opérateur devra garantir, quant à :

- fiabilité;
- ponctualité;
- propreté;
- information et communication aux passagers;
- confort de voyage;
- accessibilité;
- obligation en cas de mauvais service;
- qualité du navire utilisé.

L'Annexe "F" du Contrat établit, en particulier, les standards de qualité minimum demandés pour chacun des éléments surveillés, les facteurs de contrôle, les modalités de contrôle du respect des standards et le système de pénalités applicables au cas de manque de respect des standards envisagés.

3.3. DOMAINE "SARDAIGNE-TOSCANE"¹⁶

Les **services de desserte maritime entre la Sardaigne et la Toscane** sont subdivisés en **2 sous-domaines** et **4 routes**.

L'analyse, en particulier, a concerné **les liaisons de ligne**:

A. "**sous-domaine Olbia**", par les routes dénommées:

- "**15. Piombino-Olbia**", le service de laquelle est garanti par Moby tout au long de l'année et dans l'absence de l'imposition des obligations de service, pour un total de **~171.000 Milles nautiques par an**;
- "**16. Livourne-Olbia**", le service de laquelle est garanti par les transporteurs Moby et Grimaldi Lines tout au long de l'année et en

¹⁶ Quant à l'offre rentrant dans le Domaine "Sardaigne-Toscane", les données sur la demande et l'offre des routes 1, 2 et 6 sont déduites par les Bases de Données fournies par route et par mois par AdSP Mer de Sardaigne, se référant à l'an 2016. Les données sur l'offre de la route estivale "7. Piombino-Golfo Aranci" sont déduites de l'horaire disponible en ligne de 2019.

absence de l'imposition des obligations de service, **~467.000 Milles nautiques par an;**

B. "sous-domaine Golfo Aranci", comprenant les routes:

- "20. Livourne-Golfo Aranci", par l'offre garantie par Sardinia Ferries tout au long de l'année et en absence de l'imposition des obligations de service, **~157.000 Milles nautiques par an;**
- "21. Piombino-Golfo Aranci", garantie par Sardinia Ferries pendant la période estivale, **~2.000 Milles nautiques par an.**

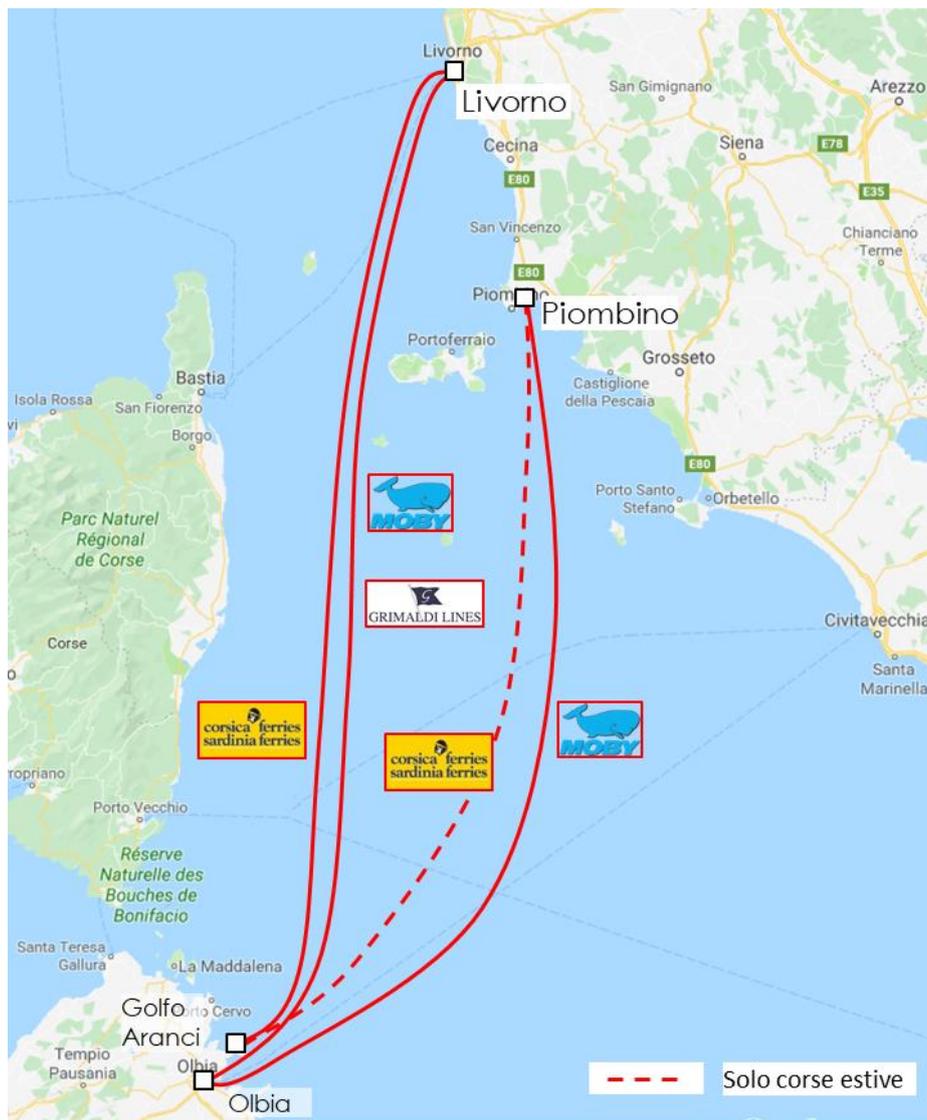


Figure 3 – Schéma des routes du Domaine "Sardaigne-Toscane" prises comme référence pour l'analyse Source: Élaboration T Bridge sur Google Maps

L'ensemble des services pouvant être reconduits au Domaine 2 présente une **capacité totale** égale à **~9.700.000 places offertes par an**¹⁷, se référant exclusivement aux passagers transportables.

Exclusivement pour les routes "15. Piombino-Olbia", "16. Livourne-Olbia" et "20.Livorno-Golfo Aranci", pour lesquelles les données sur la demande transportée ont été mises à disposition ¹⁸, les estimations mettent en évidence des **load factor** variables sur la base de la saison et de la typologie de route, comme montré ci-dessous.

SAISON	ROUTES (TOUS LES OPÉRATEURS)	LOAD FACTOR ESTIME
janvier-mars et novembre-décembre	16. Livorno-Olbia	de 7% à 12%
	20. Livorno-Golfo Aranci	de 4% à 12%
	15. Piombino-Olbia	~1%
avril-mai et octobre	16. Livorno-Olbia	de 11% à 14%
	20. Livorno-Golfo Aranci	de 7% à 23%
	15. Piombino-Olbia	~1%
été (juin-septembre)	16. Livorno-Olbia	de 27% à 51%
	20. Livorno-Golfo Aranci	de 33% à 60%
	15. Piombino-Olbia	de 6% à 17%
TOT de l'année	16. Livorno-Olbia	23%
	20. Livorno-Golfo Aranci	28%
	15. Piombino-Olbia	6%

Tabella 3 – Load factor par typologie de route et par saison (tous les opérateurs) (Domaine "Sardaigne-Toscane")

Au tableau suivant, un résumé des principales caractéristiques des routes analysées.

¹⁷ L'estime de la capacité est déduite à partir des données disponibles sur les capacités des différentes typologies de navires généralement utilisés sur les routes spécifiques et par chaque transporteur individuellement. Là où tout cela n'était pas disponible, l'estime a pris comme référence la capacité de navires similaires.

¹⁸ Données 2016 d'après AdSP Mer de Sardaigne.

DOMAINE SECONDAIRE	ROUTE	OPERAT.		MOIS												TOT			
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12				
OLBIA	1 5	Piombino- Olbia	MOBY	Couples de trajets /mois	49	53	49	48	52	62	69	77	59	46	53	39	656		
				Capacité totale	196.000	212.000	196.000	192.000	208.000	248.000	276.000	308.000	236.000	184.000	212.000	156.000	2.624.000		
				Parcours An [NM]															170.560
				demandE [passagers]	909	915	1.061	1.144	2.424	15.804	45.412	54.437	21.424	1.240	883	782	146.435		
				Load factor [paS./places]	0,5%	0,4%	0,5%	0,6%	1,2%	6,4%	16,5%	17,7%	9,1%	0,7%	0,4%	0,5%	5,6%		
OLBIA	1 6	Livorno-Olbia	MOBY+GRI MALDI	Couples de trajets /mois	78	79	93	92	99	159	185	168	137	108	110	108	1.416		
				Capacité totale	280.800	284.400	334.800	331.200	356.400	572.400	666.000	604.800	493.200	388.800	396.000	388.800	5.097.600		
				Parcours An [NM]															467.280
				demande [passagers]	28.296	18.404	36.360	43.571	69.736	155.584	256.218	305.459	154.861	53.356	27.874	45.233	1.194.952		
				Load factor [pas./places]	10,1%	6,5%	10,9%	13,2%	19,6%	27,2%	38,5%	50,5%	31,4%	13,7%	7,0%	11,6%	23,4%		
GOLFO ARANCI	2 0	Livorno-Golfo Aranci	CORSICA FERRIES	Couples de trajets /mois	30	28	34	30	37	55	61	61	60	33	29	31	489		
				Capacité totale	120.000	112.000	136.000	120.000	148.000	220.000	244.000	244.000	240.000	132.000	116.000	124.000	1.956.000		
				Parcours An [NM]															156.480
				demande [passagers]	8.088	4.074	9.568	13.682	28.782	73.356	122.029	146.779	93.109	30.131	10.404	14.617	554.619		
				Load factor [pas./places]	6,7%	3,6%	7,0%	11,4%	19,4%	33,3%	50,0%	60,2%	38,8%	22,8%	9,0%	11,8%	28,4%		

DOMAINE SECONDAIRE	ROUTE	OPERAT.		MOIS												TOT	
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
2 1	Piombino- Golfo Aranci	SARDINIA FERRIES	Couples de trajets /mois									8					
			Capacité totale									32.000					
			Parcours An [NM]														2.080
TOT			Couples de trajets /mois													2.569	
			Capacité totale														9.709.600
			Parcours An [NM]														796.400

Tableau 4 - Résumé des caractéristiques principales de l'entière offre maritime du Domaine "Sardaigne - Toscane"

3.4. DOMAINE "SARDAIGNE -LIGURIE"¹⁹

Les **services de desserte maritime entre la Sardaigne et la Ligurie** sont subdivisés en **2 sous domaines et 3 routes**.

L'analyse, en particulier, concernait les **liaisons de ligne** tant en régime **d'obligation de service public** qu'en **marché libre**:

1. "**sous-domaine Olbia**", par les routes dénommées :
 - "**17. Gênes-Olbia**", le service de laquelle est garanti par les transporteurs CIN-Tirrenia tout au long de l'année et par Moby au cours de la période mai-octobre. Sur la base de ce qui a été signé dans l'accord CIN-MIT du 8/2014, ayant modifié la Convention CIN-MIT de 2012 sur l'exercice des services de desserte maritime en régime de service public avec les îles majeures et mineures, le service sur la route le long de l'entière période annuelle est soumis à OSP²⁰ et envisage l'obligation, de la part de CIN, de gérer certaines liaisons avec la Sardaigne. Le service sur la route monte à **~162.000 Milles nautiques par an**, ~137.000 desquelles en régime de OSP;
 - "**18. Olbia-Arbatax**", le service de laquelle se configure comme un prolongement estival des trajets Gênes-Olbia en régime OSP, **~1.700 Milles nautiques par an**;
2. "**sous-domaine Porto Torres**", le service de laquelle est lié à la route "**19. Gênes-Porto Torres**", garantie par CIN-Tirrenia pendant toute l'année et par Grandi Navi Veloci dans la période estivale, **~190.000 Milles nautiques par an**. Le service hivernal de CIN est soumis à l'imposition de OSP (~64.000 Milles nautiques par an).

¹⁹ Quant au Domaine "Sardaigne-Ligurie", les données sur l'offre et la demande ont été tirées des *database* fournis, par route et par mois, par AdSP Mar di Sardegna; ces données étant relatives à l'année 2016, elles ont été recalculées proportionnellement sur la base des données totales d'offre et de demande transportée par route au cours des dix premiers mois de l'année 2018 (données fournies par la Région Ligurie).

²⁰ Source: Convention et Accord CIN-MIT et "Analisi sulla gestione degli interventi della Regione in materia di continuità territoriale marittima", Corte dei conti, Sezione del Controllo per la Regione Autonoma della Sardegna, Deliberazione 45/2017/VSGF

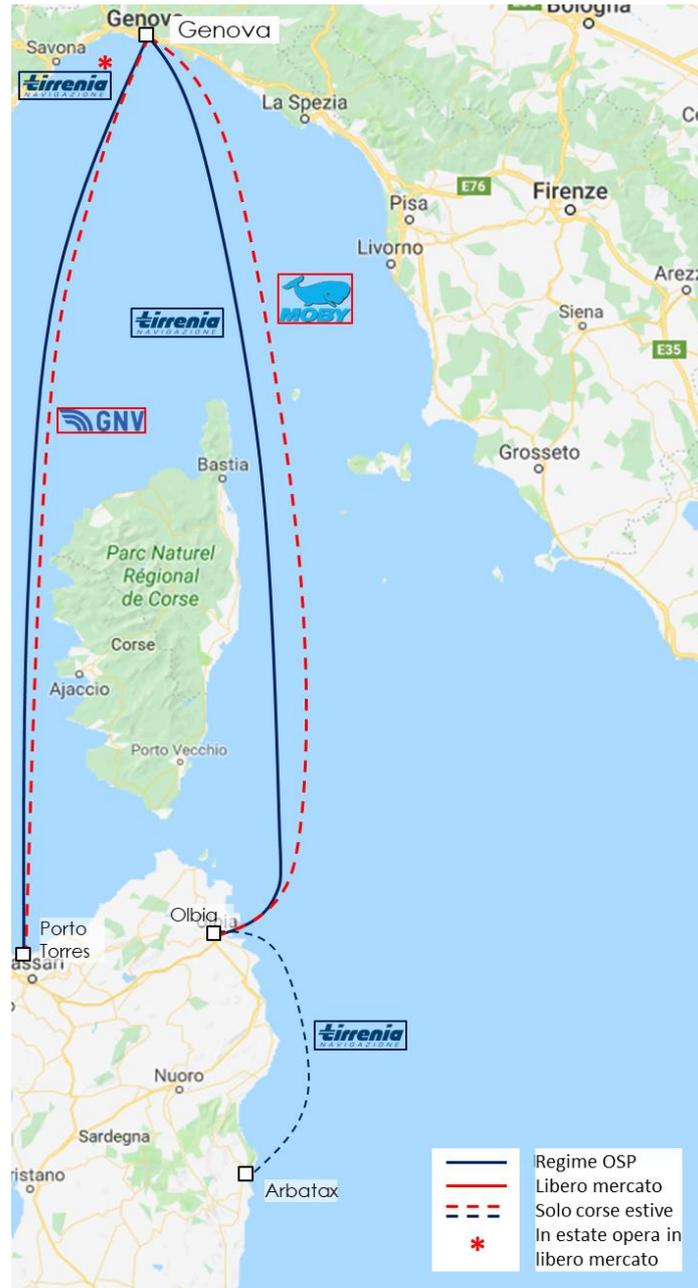


Figure 4 Schéma des routes du Domaine "Sardaigne-Ligurie" prises comme référence pour l'analyse Source: Élaboration T Bridge sur Google Maps

L'ensemble des services liés au Domaine 3 présente une **capacité totale** égale à **~4.100.000 places offertes par an**²¹, faisant référence exclusivement aux passagers transportables.

²¹ L'estime de la capacité est déduite à partir des données disponibles sur les capacités des différentes typologies de navires généralement utilisés sur les routes spécifiques et par chaque transporteur individuellement. Là où tout cela n'était pas disponible, l'estime a pris comme référence la capacité de navires similaires

Les estimations mettent en évidence des **load factor** variables sur la base de la saison et de la typologie de route, comme montré ci-dessous.

SAISON	ROUTES (TOUS LES OPÉRATEURS)	LOAD FACTOR ESTIME
janvier-mars et novembre-décembre	4. Olbia-Arbatax	-
	3. Genova-Olbia	de 8% à 18%
	5. Genova-Porto Torres	de 10% à 18%
avril-mai et octobre	4. Olbia-Arbatax	-
	3. Genova-Olbia	de 29% à 42%
	5. Genova-Porto Torres	de 20% à 21%
été (juin-septembre)	4. Olbia-Arbatax	18% (seul. août)
	3. Genova-Olbia	de 42% à 50%
	5. Genova-Porto Torres	de 28% à 45%
TOT de l'année	4. Olbia-Arbatax	-
	3. Genova-Olbia	37%
	5. Genova-Porto Torres	26%

Tabella 5 – Load factor par typologie de route et par saison (tous les opérateurs) (Domaine "Sardaigne-Ligurie")

Au tableau suivant, un résumé des principales caractéristiques des routes analysées.

DOMAINE SECONDAIRE	ROUTE	OPERAT.		MOIS												TOT			
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12				
OLBIA	1 7	Genova- Olbia	TIRRENIA +MOBY	Couples de trajets /mois	14	13	14	12	26	46	66	62	60	29	13	14	370		
				Capacité totale	76.537	68.266	76.537	66.332	142.86 9	204.64 7	292.35 3	254.86 8	263.11 8	129.47 1	70.200	75.600	1.720.7 99		
				Parcours An [NM]															162.21 7
				demande [passagers]	13.751	7.069	13.477	19.429	45.555	86.679	146.46 6	110.43 4	129.40 0	53.802	5.924	9.786	641.77 3		
				Load factor [pas./places]	18,0%	10,4%	17,6%	29,3%	31,9%	42,4%	50,1%	43,3%	49,2%	41,6%	8,4%	12,9%	37,3%		
	1 8	Olbia- Arbatax	TIRRENIA	Couples de trajets /mois								4	9	1			14		
				Capacité totale								21.600	48.600	5.400				75.600	
				Parcours An [NM]															1.680
				demande [passagers]								60	8.528	14					8.602
				Load factor [pas./places]									0,3%	17,5%	0,3%				11,4%
PORTO TORRES	1 9	Genova- Porto Torres	TIRRENIA +GNV	Couples de trajets /mois	29	29	30	30	38	45	47	62	41	31	30	31	443		
				Capacité totale	156.60 0	156.60 0	162.00 0	162.00 0	193.80 0	229.50 0	239.70 0	316.20 0	209.10 0	167.40 0	162.00 0	167.40 0	2.322.3 00		
				Parcours An [NM]															189.60 4
				demande [passagers]	22.519	14.887	23.924	31.666	40.958	64.091	101.17 2	142.65 8	76.138	33.628	19.606	29.262	600.50 9		
				Load factor [pas./places]	14,4%	9,5%	14,8%	19,5%	21,1%	27,9%	42,2%	45,1%	36,4%	20,1%	12,1%	17,5%	25,9%		
TOT				Couples de													827		

DOMAINE SECONDAIRE	ROUTE	OPERAT.		MOIS												TOT
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
			trajets /mois													
			Capacité totale													4.118.6 99
			Parcours An [NM]													353.50 1

Tableau 6 - Résumé des caractéristiques principales de l'entière offre maritime du Domaine "Sardaigne - Ligurie"

4. C5. + C7. SIMULATION DU NIVEAU D'OFFRE MARITIME

Prenant comme référence les analyses menées sur **les routes pour lesquelles sont disponibles les données sur la demande transportée** (routes "2 Piombino-Portoferraio", "3. Piombino-Cavo" e "4. Piombino-Rio Marina"), tant en régime de OSP qu'en marché libre, on a reconstruit les **scénarios de l'état actuel** pour chacun des Domaines et par référence à des **différentes périodes de l'année**, de manière à tenir lieu du fort caractère saisonnier de la demande et donc du service :

- de "**faible demande**": janvier-mars et novembre-décembre;
- de "**moyenne demande**": avril-mai et octobre;
- de "**forte demande**": juin-septembre.

Dans cette perspective, **pour chacun des périodes** et pour **chacun des domaines** on a identifié:

- La **demande des passagers**, en différenciant l'offre en régime OSP de celle en marché libre²²;
- Le **tarif unitaire de référence** pour un voyage de trajet simple et pour un seul passager, évaluée à partir des tarifs appliquées²³;
- L'offre **de transport**, en termes de milles nautiques annuelles dans la période.

La simulation des **potentiels scénarios alternatifs** par rapport aux 3 scénarios représentant la situation actuelle a été faite tenant lieu des différentes **variables d'entrée** de chacun des 3 périodes analysées, de la demande des passagers et du tarif unitaire de référence, obtenant comme **résultat de sortie** le niveau d'offre pouvant être effectué, en **considérant la proportion actuelle entre la demande transportée et le service offert**, et dans l'absence des données se référant aux coûts.

²² Pouvant disposer de la demande transportée globale sur les routes Piombino-Elbe, la différenciation entre demande transportée sur services OSP et demande sur services en marché libre a été effectuée sur la base de l'estime du nombre moyen de passagers par trajet et par chaque période de référence.

²³ Le tarif unitaire de référence, en particulier, a été estimé à partir de la moyenne des tarifs appliqués pendant les périodes de référence multipliée par un coefficient variable selon la période, cela pour tenir compte de l'incidence du transport de véhicules. L'incidence des réductions tarifaires pour résidents et natifs n'a pas été prise en considération, car les revenus manqués sont versés par la Région dans le cas d'OSP. Les tarifs réels, en outre, varient en fonction du marché, de la période et de l'avance avec laquelle le voyageur effectue son achat.

4.1. SERVICES EN OSP DU DOMAINE "TOSCANE"

Le tableau suivant met en évidence les variables prises comme référence pour la description des **trois scénarios actuels**.

SCENARIO ACTUEL	FAIBLE DEMANDE (jan-mar; nov-déc)	MOYENNE DEMANDE (avr-mai; oct)	FORTE DEMANDE (juin -sep)
Demande par couple de trajets (offre complète OSP+MARCHÉ LIBRE.)	170	214	362
UNIQUEMENT OSP (routes 2+3+4)			
Demande [pax]	464.041	564.617	1.502.879
Offre [Milles nautiques par an]	67.941	67.668	104.258

Tableau 7 –Variables de référence des trois scénarios actuels des services OSP du Domaine "Toscane"

En considérant la plus forte flexibilité de la demande, les possibles et plus importantes synergies d'échelle de l'offre ainsi que le plus fort taux de demande potentielle dans les périodes de "moyenne" et de "forte demande" par rapport à celle de "faible demande", on peut supposer principalement les ultérieurs **scénarios** suivants:

1. De **faible augmentation de la demande au cours de la période de "moyenne demande"** (hypothèse de +3%), promouvant par exemple des politiques de marketing et valorisant l'info-mobilité et les services à support des passagers dans les ports et/ou à bord, correspondant à un **maintien des tarifs actuels**. Dans ce cas, et sur la base des présuppositions (*assumption*) du modèle de simulation adopté, se basant sur le proportionnement actuel de l'offre par rapport à la demande, une **plus forte adéquation de l'offre à la demande** pourrait se traduire dans une **augmentation de +3% du niveau de service**, en matière de numéro de voyages pendant la période de référence;
2. D'une **plus importante augmentation de la demande de transport au cours de la période de "forte demande"** (hypothèse de +5% au cours de la période estivale), moyennant, par exemple, le renforcement des routes existantes, même en prévision de la constitution du GECT, correspondant à un **maintien des tarifs**. Dans ce cas, et sur la base des présuppositions (*assumption*) du modèle de simulation, une **plus forte adéquation de l'offre à la demande** se traduirait dans une **augmentation de +5% du niveau de service**, en matière de numéro de voyages pendant la période estivale.

Se référant à l'**année entière**, les variations estimées quant à la demande et aux tarifs au cours des différentes périodes comportent les Δ montrés dans le tableau.

SCENARIO ACTUEL	TOT ACTUEL	TOT HP SCENARIO	Δ TOT
Demande [pax]	2.516.260	2.623.619	3,6%
Offre [Milles nautiques par an]	239.867	247.110	3,0%

Tableau 8 – Demande et offre selon les scénarios envisagés pour les services en régime d’OSP du domaine “Toscane”

4.2. SERVICES EN MARCHÉ LIBRE DANS LE DOMAINE “TOSCANÉ”

Prenant comme référence les services exécutés en absence de compensations publiques et dont les données sur la demande transportée sont disponibles, soit les services saisonniers entre Piombino et l’Ile d’Elbe des transporteurs Blu Navy (avril-octobre) et Elba Ferries (mai-septembre), le tableau suivant met en évidence les variables prises comme référence pour la description **des scénarios actuels**.

SCENARIO ACTUEL	FAIBLE DEMANDE (jan-mar; nov-déc)	MOYENNE DEMANDE (avr-mai; oct)	FORTE DEMANDE (juin -sep)
Demande par couple de trajets (offre complète OSP+MARCHÉ LIBRE.)	-	214	362
UNIQUEMENT OSP (routes 2+3+4)			
Demande [pax]	-	69.346	436.740
Offre [Milles nautiques par an]	-	8.748	32.562

Tableau 9 – Variables de référence des trois scénarios actuels des services en marché libre du Domaine “Toscane”

Tenant lieu, principalement, du niveau d’offre le plus consistant et continu exécuté par les opérateurs en marché libre sur les routes dans la période de “forte demande” entre Piombino et l’Ile d’Elbe, on peut supposer principalement le suivant ultérieur **scénario** relatif:

1. D’une **augmentation de la demande** de transport (hypothèse de +7,5%), moyennant, par exemple, le renforcement des routes existantes, même en prévision de la constitution du GECT, correspondant à une **légère augmentation des tarifs** (hypothèse +0,5%), laquelle pourrait être motivée par une mise en valeur, par exemple, des services à bord ; de manière telle à permettre aux transporteurs en marché libre

de se distinguer encore plus des *competitor* travaillant en régime de OSP. Dans ce cas, et sur la base des présuppositions (*assumption*) du modèle de simulation, **une plus forte adéquation de l'offre à la demande** se traduirait en une **augmentation de +8% du niveau de service**, en matière de numéro de voyages dans la période estivale.

Se référant à l'**entière année**, les variations préconisées quant à la demande et aux tarifs dans les différentes périodes comportent les Δ montrés par le tableau.

SCENARIO ACTUEL	TOT ACTUEL	TOT HP SCENARI	Δ TOT
Demande [pax]	506.087	538.842	6,5%
Offre [Milles nautiques par an]	41.310	43.927	6,3%

Tableau 10 – Demande et offre selon les scénarios envisagés pour les services en marché libre du domaine "Toscane"

4.3. SERVICES DANS LE DOMAINE "SARDAIGNE -TOSCANE"

Prenant comme référence les services garantis sur les routes entre la Toscane et la Sardaigne exercés en libre marché, et dont les données sur la demande transportée ont été mis à disposition, soit les routes "15. Piombino-Olbia", "16. Livourne-Olbia" e "20. Livourne-Golfo Aranci", le tableau suivant montre les variables prises comme référence pour la description **des trois scénarios actuels**.

SCENARIO ACTUEL	FAIBLE DEMANDE (jan-mar; nov-déc)	MOYENNE DEMANDE (avr-mai; oct)	FORTE DEMANDE (juin -sep)
Demande [pax]	207.468	244.066	1.444.472
Offre [Milles nautiques par an]	266.260	168.630	359.430

Tableau 11 – Variables de référence des trois scénarios actuels des services du Domaine "Sardaigne-Toscane"

En considérant la plus forte flexibilité de la demande, les possibles et plus importantes synergies d'escale de l'offre ainsi que le plus fort taux de demande potentielle dans les périodes de "moyenne" et de "forte demande" par rapport à celle de "faible demande", on peut supposer principalement les ultérieurs **scénarios**:

1. De **faible augmentation de la demande dans la période de "moyenne demande"** (hypothèse de +2%), promouvant par exemple des politiques de marketing et valorisant l'info-mobilité et les services à support des passagers dans les ports et/ou à bord, correspondant à un

une légère baisse des tarifs actuels (hypothèse – 1%). Dans ce cas, et sur la base des présuppositions (*assumption*) du modèle de simulation adopté, se basant sur le proportionnement actuel de l’offre par rapport à la demande, une **plus forte adéquation de l’offre à la demande** pourrait se traduire dans une **augmentation de +1% du niveau de service**, en matière de numéro de voyages pendant la période de référence ;

2. D’une **plus importante augmentation de la demande** de transport **au cours de la période de “forte demande”** (hypothèse de +7,5% au cours de la période estivale), moyennant, par exemple, le renforcement des routes existantes, même en prévision de la constitution du GECT, correspondant à un **maintien des tarifs actuels**. Dans ce cas, et sur la base des présuppositions (*assumption*) du modèle de simulation, une **plus forte adéquation de l’offre à la demande** se traduirait dans une **augmentation de +7,5% du niveau de service**, en matière de numéro de voyages pendant la période estivale.

Se référant à l’**entière année**, les variations préconisées quant à la demande et aux tarifs dans les différentes périodes comportent les Δ montrés par le tableau.

SCENARIO ACTUEL	TOT ACTUEL	TOT HP SCENARI	Δ TOT
Demande [pax]	1.896.006	2.009.223	6,0%
Offre [Milles nautiques par an]	794.320	822.930	3,6%

Tableau 12 – Demande et offre selon les scénarios envisagés pour les services du domaine “Sardaigne - Toscane”

4.4. SERVICES OSP DU DOMAINE "LIGURIE-SARDAIGNE"

Le tableau suivant met en évidence les variables prises comme référence pour la description **des trois scénarios actuels** des services en OSP sur les routes entre Ligurie et Sardaigne, soit le service hivernal sur la "19. Gênes-Porto Torres" et le service garanti par CIN-Tirrenia tout au long de l'année.

SCENARIO ACTUEL	FAIBLE DEMANDE (jan-mar; nov-déc)	MOYENNE DEMANDE (avr-mai; oct)	FORTE DEMANDE (juin -sep)
demande [pax] ²⁴	160.207	80.849	307.690
Offre [Milles nautiques par an]	93.551	17.589	48.356

Tableau 13 – "Toscana" Variables de référence des trois scénarios actuels des services du Domaine "Ligurie-Sardaigne"

En considérant la plus forte flexibilité de la demande, les possibles et plus importantes synergies d'escale de l'offre ainsi que le plus fort taux de demande potentielle dans les périodes de "moyenne" et de "forte demande" par rapport à celle de "faible demande", on peut supposer principalement les ultérieurs **scénarios** suivants:

1. de **faible augmentation de la demande dans la période de "moyenne demande"** (hypothèse de +1,5%), promouvant par exemple des politiques de marketing et valorisant l'info-mobilité et les services à support des passagers dans les ports et/ou à bord, correspondant à **un maintien des tarifs actuels**. Dans ce cas, et sur la base des présuppositions (*assumption*) du modèle de simulation adopté, se basant sur le proportionnement actuel de l'offre par rapport à la demande, une **plus forte adéquation de l'offre à la demande** pourrait se traduire dans une **augmentation de +1,5% du niveau de service**, en matière de numéro de voyages pendant la période de référence ;
2. D'une **plus importante augmentation de la demande de transport au cours de la période de "forte demande"** (hypothèse de +5% au cours de la période estivale), moyennant, par exemple, le renforcement des routes existantes, même en prévision de la constitution du GECT,

²⁴ Afin de distinguer la demande relative aux opérateurs en régime d'OSP (CIN) de celle concernant ceux qui opèrent en régime de marché libre, les données relatives à la demande transportée sur les routes entre la Ligurie et la Sardaigne et par opérateur ont été déduites soit des données par route et par mois (source: AdSP Mar di Sardegna, 2016), soit des données par route et par opérateur pour la période 1^{er} janvier-31 octobre 2018 (source: Région Ligurie).

correspondant à un **une légère baisse des tarifs**. (hypothèse -1,5%)
Dans ce cas, et sur la base des présuppositions (*assumption*) du modèle de simulation, une **plus forte adéquation de l'offre à la demande** se traduirait dans **une augmentation de +3,4% du niveau de service**, en matière de numéro de voyages pendant la période estivale

Se référant à l'**entière année**, les variations préconisées quant à la demande et aux tarifs dans les différentes périodes comportent les Δ montrés par le tableau.

SCENARIO ACTUEL	TOT ACTUEL	TOT HP SCENARI	Δ TOT
Demande [pax]	548.746	565.343	3,0%
Offre [Milles nautiques par an]	159.497	161.417	1,2%

Tableau 14 – Demande et offre selon les scénarios envisagés pour les services en régime d'OSP du domaine «Ligurie-Sardaigne»

4.5. SERVICES EN MARCHE LIBRE DANS LE DOMAINE "SARDAIGNE-LIGURIE"

Le tableau suivant met en évidence les variables prises comme référence pour la description **des scénarios actuels**.

SCENARIO ACTUEL	FAIBLE DEMANDE (jan-mar; nov-déc)	MOYENNE DEMANDE (avr-mai; oct)	FORTE DEMANDE (juin -sep)
demande [pax]	-	144.189	549.347
Offre [Milles nautiques par an]	-	54.581	137.743

Tableau 15 – Demande et offre selon les scénarios envisagés pour les services en marché libre du domaine «Sardaigne-Ligurie»

On peut supposer principalement les ultérieurs **scénarios** suivants:

1. De **faible augmentation de la demande dans la période de "moyenne demande"** (hypothèse de +2,5%), promouvant par exemple des politiques de marketing et valorisant l'info-mobilité et les services à support des passagers dans les ports et/ou à bord, correspondant à **une légère baisse des tarifs**. (hypothèse -0,5%). Dans ce cas, et sur la base des présuppositions (*assumption*) du modèle de simulation adopté, se basant sur le proportionnement actuel de l'offre par rapport à la demande, une **plus forte adéquation de l'offre à la demande** pourrait se traduire dans une **augmentation de +2% du niveau de service**, en matière de numéro de voyages pendant la période de référence ;

2. D'une **augmentation de la demande** de transport **au cours de la période de "forte demande"** (hypothèse de +7,5%), moyennant, par exemple, le renforcement des routes existantes, même en prévision de la constitution du GECT, correspondant à un **une légère augmentation des tarifs**. (hypothèse 0,5%), lequel pourrait être motivé par une mise en valeur, par exemple, des services à bord ; de manière telle à permettre aux transporteurs en marché libre de se distinguer encore plus des *competitor* travaillant en régime de OSP. Dans ce cas, et sur la base des présuppositions (*assumption*) du modèle de simulation, une **plus forte adéquation de l'offre à la demande** se traduirait dans **une augmentation de +8% du niveau de service**, en matière de numéro de voyages pendant la période estivale

Se référant à l'**entière année**, les variations préconisées quant à la demande et aux tarifs dans les différentes périodes comportent les Δ montrés par le tableau.

SCENARIO ACTUEL	TOT ACTUEL	TOT HP SCENARI	Δ TOT
Demande [pax]	693.536	738.342	6,5%
Offre [Milles nautiques par an]	192.324	203.460	5,8%

Tableau 16 – Demande et offre selon les scénarios envisagés pour les services en marché libre du domaine "Sardaigne - Ligurie"

5. C4. DESCRIPTION DE L'OFFRE AERIENNE

Quant à la **zone géographique faisant l'objet de l'analyse**, comprenant les routes aériennes entre la Toscane, la Sardaigne et la Ligurie, l'entière offre de liaison aérienne peut être regroupée dans **deux domaines de référence**:

1. "**Sardaigne-Toscane**", comprenant les routes entre la Toscane et la Sardaigne depuis l'aéroport de Pise à ceux de Alghero et Cagliari;
2. "**Sardaigne-Ligurie**", comprenant les routes entre Gênes et les trois aéroports de la Sardaigne.

L'entière offre analysée, comprenant des services exclusivement en régime de marché libre, monte à **~887.000 km par an**²⁵, dont:

- **~624.000** (70%) pouvant rentrer dans le Domaine 1 ;
- **~263.000** (30%) dans le Domaine 2.

A' présent l'aéroport de Florence ne présente pas de liaisons aériennes avec la Sardaigne, et les liaisons de et pour l'Aéroport de l'Elbe consistent uniquement en 2 couples de liaisons par semaine avec Lugano dans la période estivale, par le transporteur Silver Air.

5.1. DOMAINE "SARDAIGNE-TOSCANE"²⁶

Les **services aériens de liaison entre la Toscane et la Sardaigne** sont subdivisés en **2 routes**, les deux en régime de marché libre:

- "**1. Pise-Alghero**", dont le service est garanti annuellement par Ryanair (~152.000 km par an);
- "**2. Pise-Cagliari**", garanti annuellement par Ryanair (~473.000 km par an).

²⁵ La valeur des distances annuelles est estimée sur la base de l'offre annuelle en matière de vols sur la route et de la distance indicative entre les deux aéroports.

²⁶ Quant aux services du Domaine 1 "Sardaigne-Toscane", l'analyse a pris comme référence les seuls données disponibles sur l'offre de transport en 2019 (source : analyse T Bridge), car les données quant à la demande transportée ne sont pas à disposition. L'offre de Ryanair des mois octobre-décembre (route Pise-Cagliari) et novembre-décembre (route Pise-Alghero) 2019, n'étant pas disponible en ligne, a été estimée comme égale à celle des mois janvier et février 2019.

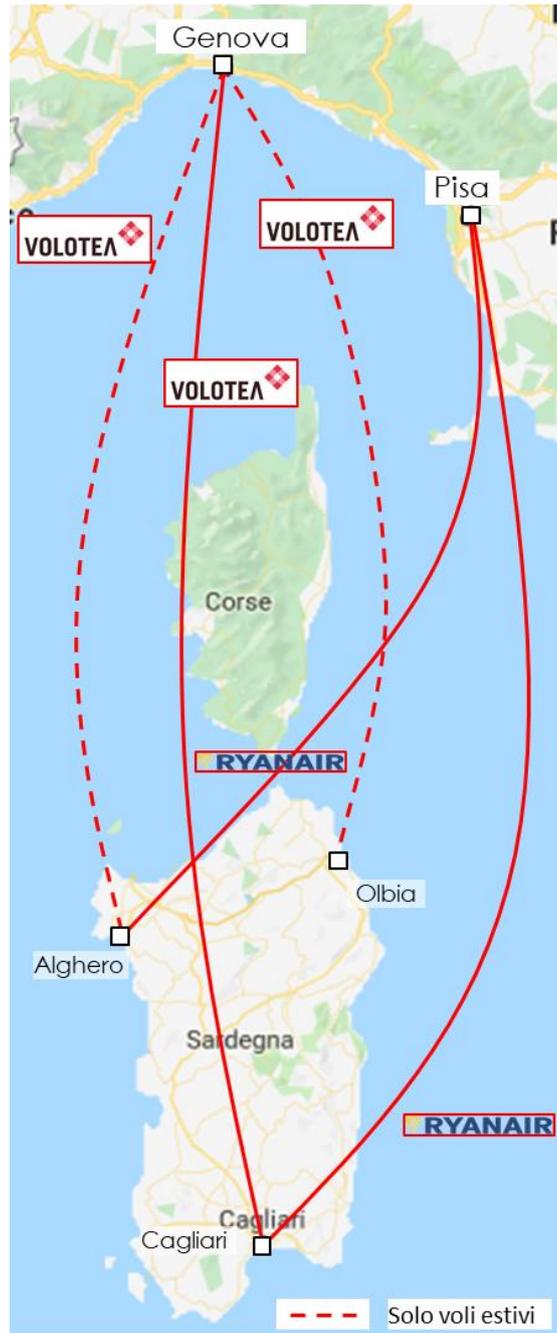


Figure 5– Schéma des routes aériennes du Domaine "Sardaigne-Toscane" Source: Élaboration T Bridge sur Google Maps

L'ensemble des services aériens rentrant dans le Domaine 1 présente une **capacité totale** égale à **~251.370 places offertes par an**²⁷.

Le tableau suivant résume les caractéristiques principales des routes analysées.

²⁷ L'estime de la capacité est déduite des données disponibles sur les capacités des typologies individuelles d'avions généralement utilisés sur les routes spécifiques et par chacun des transporteurs individuellement.

route	distance [km]		Mesi												Tot an	Parcours an [km]
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
1. Pisa-Alghero	385	Vols(A+R)	20	16	16	40	50	40	50	40	40	50	16	16	394	151.690
		Capacité (A+R)	3.780	3.024	3.024	7.560	9.450	7.560	9.450	7.560	7.560	9.450	3.024	3.024	74.466	
2. Pisa-Cagliari	505	Vols(A+R)	70	56	56	88	110	88	110	88	88	70	56	56	936	472.680
		Capacité (A+R)	13.230	10.584	10.584	16.632	20.790	16.632	20.790	16.632	16.632	13.230	10.584	10.584	176.904	
TOT		Vols(A+R)	90	72	72	128	160	128	160	128	128	120	72	72	251.370	624.370
		Capacité (A+R)	17.010	13.608	13.608	24.192	30.240	24.192	30.240	24.192	24.192	22.680	13.608	13.608	1.330	

Tableau 17 - Résumé des caractéristiques principales de l'entière offre aérienne du Domaine "Sardaigne - Toscane"

5.2. DOMAINE "SARDAIGNE-LIGURIE"²⁸

Les **services aériens de liaison entre la Toscane et la Ligurie** sont subdivisés en **3 routes** en régime de marché libre:

- "**3. Gênes-Olbia**", le service de laquelle est garanti de juin à octobre par Volotea (~94.800 km par an);
- "**4. Gênes -Cagliari**", garanti annuellement par Volotea (~139.150 km par an);
- "**5. Gênes -Alghero**", garanti de juin à septembre par Volotea (~28.900 km par an).

L'ensemble des services aériens rentrant dans le Domaine 2 présente une **capacité totale** égale à **~58.300 places offertes par an**²⁹.

Les évaluations mettent en évidence, pour les trois routes et pour l'entière période annuel d'effectuation des services, des **load factor** supérieurs à 89%, comme montré dans le tableau.

²⁸ Quant aux services du Domaine 2 "Sardaigne-Ligurie", l'analyse a pris comme référence les données sur l'offre de transport en 2019 (source: analyse T Bridge supportée par les données fournies par la Région Ligurie) et sur la demande de transport de 2018 à 16/12 (Source: Région Ligurie).

²⁹ L'estime de la capacité est déduite à partir des données disponibles sur les capacités des différentes typologies d'avions généralement utilisés sur les routes spécifiques et par opérateur individuellement.

route	distan ce [km]		mois												Tot an	parcours an [km]
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
3. Genova -Olbia	395	Couples de vols	0	0	0	0	40	32	70	56	32	10	0	0	240	94.800
		Capacité	0	0	0	0	4.240	3.392	7.420	5.936	3.392	1.060	0	0	25.440	
		demande [pax]													23.917	
		load factor [pax/places]													94,0%	
4. Genova - Cagliari	425	Couples de vols	20	16	16	16	20	24	30	24	24	20	16	16	242	139.150
		Capacité	2.120	1.696	1.696	1.696	2.120	2.544	3.180	2.544	2.544	2.120	1.696	1.696	25.652	
		demande [pax]													23.467	
		load factor [pax/places]													91,5%	
5. Genova - Alghero	575	Couples de vols	0	0	0	0	0	16	20	16	16	0	0	0	68	28.900
		Capacité	0	0	0	0	0	1.696	2.120	1.696	1.696	0	0	0	7.208	
		demande [pax]													6.462	
		load factor [pax/places]													89,7%	
TOT		Couples de vols	20	16	16	16	60	72	120	96	72	30	16	16	550	262.850
		Capacité	2.120	1.696	1.696	1.696	6.360	7.632	12.720	10.176	7.632	3.180	1.696	1.696	58.300	
		demande [pax]													53.846	
		load factor [pax/places]													92,4%	

Tableau 18 - Résumé des caractéristiques principales de l'entière offre aérienne du Domaine "Sardaigne - Ligurie"

6. CONCLUSIONS

Le **système de l'offre maritime** dans la zone de coopération Italie-France et, en particulier, quant aux soi-disants Domaines : "Toscane", soit aux routes entre la Toscane continentale et l'archipel, "Sardaigne-Toscane" et "Sardaigne-Ligurie" se caractérise, en bref :

- Globalement, par un **bon niveau de l'offre**, représentée par plus de 1,5M de milles nautiques par an;
- Par une **distribution non homogène du service** sur la base des routes, ce qui peut être expliqué principalement par la tendance de la demande dans les différentes zones géographiques et au cours les différentes périodes de l'an;
- Par une **coordination horaire** entre les différents opérateurs résultant **perfectible sur les routes principales** (ex. Piombino-Portoferraio), de manière telle à rendre les services plus utilisables de la part des utilisateurs selon la période;
- Par une **coordination limitée entre les services de ligne** garanties par les ferrys **et les services plus touristiques** entre les îles du Domaine "Toscane", tant pour ce qui est aux fréquences et aux horaires, que pour ce qui est à l'utilisabilité intégrée effective de l'offre;
- Par **l'utilisation de navires surdimensionnés** par rapport au niveau effectif de la demande, surtout au cours des périodes de faible affluence des passagers;
- Par un **plus bas niveau d'offre hivernale entre la Ligurie et la Sardaigne**, égal, de manière indicative, à moins d'un couple de voyages par jour, en relation à la spécificité du contexte et à la relative exigüité de la demande;
- Par **l'absence de liaisons entre les îles mineures de l'archipel** même au cours de la période estivale, à l'exception de Rio Marina-Pianosa et des services en marché libre exécutés par paquebots (ex. Capraia-Elbe). A' présent, on remarque aussi l'absence de liaisons avec Gorgona, tout en rentrant dans les OSP de Toremar.

Quant à **l'offre aérienne**, les principales criticités sont évidentes surtout pour ce qui est à la tendance et au volume actuel de la demande et, en particulier:

- Dans l'actuelle **absence de services aériens avec l'Île d'Elbe**. En janvier 2019, l'appel d'offre a été lancé pour la recherche d'un

transporteur qui pourrait être à même de garantir les liaisons en régime di OSP;

- Dans l'actuelle **absence de liaisons** en marché libre **entre la Sardaigne et l'aéroport de Florence**;
- Dans la **faible fréquence** par laquelle sont actives les **liaisons entre Gênes et la Sardaigne**, étant représentées par des services saisonniers avec Olbia et Alghero et en un service bi hebdomadaire avec Cagliari.

7. ANNEXE: COLLECTE DES DONNEES SUR LA DEMANDE

La collecte des données se référant à la demande de transport des routes maritimes et aériennes de la zone de coopération a demandé l'implication de plusieurs Organismes et sujets, de la manière résumée dans le tableau ci-dessous, afin d'acquérir les données et les informations à propos des différents services intéressés.

STAKEHOLDER	DATI RACCOLTI
Regione Liguria	<p>Passagers totaux et amarrages au cours de la période 1/2018-10/2018 des différentes routes maritimes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • GNV: Genova - Porto Torres de mai à septembre; • Tirrenia-CIN: Genova - Porto Torres de janvier à octobre; • Tirrenia-CIN: Genova - Olbia de janvier à octobre; • Tirrenia-CIN: Genova - Arbatax de juillet à septembre; • Moby Line: Genova - Olbia de mai à octobre. <p>Passagers par an en 2017 et 2018 (jusqu'à 16/12) des différentes routes aériennes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Genova – Alghero; • Genova – Olbia; • Genova – Cagliari.
Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale	<p>Passagers et navires par mois 2017 du port de Piombino (essentiellement coïncidant avec le total de la route Piombino-Elbe)</p> <p>Mouvements mensuels des passagers et de navires par mois en 2017 des ports de Portoferraio, Rio Marina et Cavo</p>
Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sardegna	<p>Passagers, navires et typologie de voitures et de marchandises transportées Ro-pax par mois en 2015 et 2016 des ports (données globales) de Olbia, Golfo Aranci et Porto Torres</p> <p>Passagers, navires et typologie de voitures et de marchandises transportées Ro-pax par mois en 2015 et 2016 des routes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Livorno – Golfo Aranci • Messina – Golfo Aranci (2015: uniquement janvier; avril-juin; septembre-octobre; 2016: uniquement juin) • Bastia – Golfo Aranci (2015: uniquement mai; 2016: uniquement mars-avril) • Ajaccio – Golfo Aranci (2015: uniquement mai) • Porto Vecchio – Golfo Aranci (2016: mai-octobre) • Nizza – Golfo Aranci (2016: uniquement juin) • Olbia – Civitavecchia • Olbia – Genova • Olbia – Livorno • Olbia – Piombino • Olbia – Messina (2015: uniquement octobre et décembre; 2016: uniquement mars et avril) • Olbia – Arbatax (2015 e 2016: uniquement juillet-

STAKEHOLDER	DATI RACCOLTI
	septembre) <ul style="list-style-type: none"> • Olbia – Cagliari (uniquement mars-septembre) • Olbia – Catania (2015: uniquement octobre; 2016: uniquement juin) • Porto Torres – Genova • Propriano – Porto Torres • Civitavecchia – Porto Torres • Barcellona – Porto Torres (2015: uniquement mars-décembre; 2016: toute l'année) • Ajaccio – Porto Torres (2016: uniquement février et octobre-décembre) • Tolone – Porto Torres (2016: uniquement juin – décembre) • Porto Vecchio – Porto Torres (2016: uniquement juin – décembre) • Marsiglia – Porto Torres (2016: uniquement août)
CTC e CCI2B (sito web Observatoire Régional des Transports de la Corse)	Données globales des passagers du transport maritime et aérien par mois du 1/2002 au 10/2018 Données de passagers, voitures transportées et marchandises Ro-pax par mois et par chaque route maritime individuelle du 1/2001 au 10/2018 Données de passagers par mois et par chaque route aérienne individuelle du 1/2001 au 10/2018 Données diverses sur les flux et sur les rapports Origine /Destination des passagers par an de 1999 à 2017 Données sur l'offre maritime estivale de 2001 à 2015 Données sur l'offre aérienne estivale de 2015 et 2017 Point sur la demande estivale de passagers par an de 2000 à 2017
Regione Autonoma della Sardegna	Contactée plusieurs fois, surtout pour ce qui est aux données sur le trafic aéroportuaire. Les données demandées ne sont pas arrivées.
Regione Toscana	Contactée plusieurs fois, surtout pour demander les données sur les passagers transportés sur les routes Toremar. Les données demandées ne sont pas arrivées
Comune di Portoferraio/Elba Sharing	Contactés plusieurs fois, pour acquérir les données sur la récente enquête sur les flux touristiques. Les données demandées ne sont pas arrivées.