

Les lettres d'actualité – Italie

Sostenibile

La lettre de l'industrie et du développement durable

n°10 - 12 janvier 2018

SOMMAIRE

A LA UNE

- *L'ANAS, société publique chargée de l'exploitation du réseau routier national, rejoint le groupe Ferrovie dello Stato pour former un groupe public intégré ferroviaire et routier*

GENERAL-INDUSTRIE

- *Le gouvernement suspend la cession d'une partie de ses participations dans Eni et Enav à la Cassa Depositi e Prestiti*
- *Présentation du projet de décret sur le débat public sur les projets d'infrastructures : questions sur l'inclusion des infrastructures d'énergie*
- *Reprise d'Ilva : possible sortie de Marcegaglia du consortium avec ArcelorMittal au profit de la Cassa Depositi e Prestiti et d'Intesa SanPaolo*
- *Ilva : la région des Pouilles et la commune de Tarente retirent leur demande de suspension des activités du site de Tarente, mais maintiennent leur recours au fond contre l'autorisation environnementale*
- *Aciérie ex-Lucchini de Piombino (Toscane) : les commissaires du gouvernement demandent l'annulation du contrat de cession au groupe Cevital*
- *ThyssenKrupp met en vente Acciai Speciali Terni - AST, l'un des trois sites sidérurgiques historiques italiens*
- *L'usine ALCOA de Portovesme (Sardaigne) sera cédée au suisse Sider Alloys d'ici le 15 février*

ÉNERGIE

- *Le gouvernement espère l'approbation prochaine par la Commission européenne du marché des capacités électriques italien*
- *L'accident du 12 décembre au hub gazier autrichien de Baumgarten aurait coûté au marché énergétique italien environ 50 M€*
- *Enel remporte des appels d'offres pour presque 800 MW d'éolien au Canada et au Brésil*
- *Mise en production de deux gisements d'hydrocarbures exploités notamment par ENI et Edison (groupe EDF)*

TRANSPORTS

- *Alitalia : Lufthansa pourrait être concurrencé par une alliance AirFrance - Easyjet*
- *Poursuite de la compétition entre Atlantia et ACS pour l'acquisition de l'espagnol Abertis*

- *Départ du premier train de marchandises direct de l'Italie vers la Chine*
- *Inquiétudes de certains ports italiens face aux risques de la Nouvelle route de la soie*
- *Lyon-Turin : manifestation des « No Tav »*
- *Lyon-Turin : coopération entre TELT et l'Université Polytechnique de Turin*
- *Le ministre des transports fait un point d'avancement sur la mise en œuvre du plan national sur le transport public local*
- *Copenhague : Atm et Ansaldo Sts remportent l'appel d'offres pour l'exploitation du métro automatique*
- *Alliance entre Atlantia et Fiat Chrysler sur la technologie de télépéage Telepass*

ENVIRONNEMENT

- *Polémique sur l'obligation d'utiliser des sacs biodégradables payants pour les produits en vrac au supermarché*
- *Interdiction des cotons tiges non biodégradables et des micro-plastiques dans les cosmétiques*

TELECOMMUNICATIONS

- *Vodafone Italie prépare la couverture totale de la ville de Milan en 5G d'ici 2019*

A LA UNE

L'ANAS, société publique chargée de l'exploitation du réseau routier national, rejoint le groupe Ferrovie dello Stato pour former un groupe public intégré ferroviaire et routier

L'intégration de l'opérateur public des routes nationales, l'ANAS, dans le giron du groupe ferroviaire *Ferrovie dello Stato (FS)*, annoncée en mai 2017, s'est concrétisée par la signature d'un décret interministériel le 22 décembre, en cours de visa par la Cour des comptes. Le 29 décembre, l'assemblée des actionnaires des FS a approuvé l'intégration de l'ANAS, ainsi qu'une augmentation de capital de 2,86 milliards d'euros, correspondant à l'apport des actions de l'ANAS détenues par le ministère de l'économie et des finances, au capital du groupe.

Le groupe FS et l'ANAS ont présenté, dans un communiqué conjoint, les avantages escomptés de la création du « premier groupe européen intégré d'infrastructures ferroviaires et routières », qui exploitera un réseau de 44 000 km et 81 000 salariés, et qui prévoit 108 milliards d'euros d'investissements en dix ans, 8 milliards d'investissements en 2018 et 11,2 milliards de chiffre d'affaires en 2018. FS et l'ANAS soulignent la meilleure projection possible sur les marchés internationaux, le renforcement de l'intermodalité entre le rail et la route et les synergies en matière d'innovation et de technologies numériques, l'ingénierie, de surveillance et d'entretien du réseau et des ouvrages d'art. Dans une interview de mai 2017 à *La Repubblica*, l'administrateur délégué d'ANAS, Gianni Armani, indiquait son souhait de faire sortir la société du secteur public pour gagner en efficacité, et datait l'idée de la fusion à un voyage d'affaires commun à FS et l'ANAS en Iran, au cours duquel était apparu l'intérêt de présenter des offres communes à l'exportation.

Renato Brunetta, président du groupe des députés « Forza Italia » (centre-droit), dans une tribune publiée dans le *Sole 24 Ore*, critique un « maquillage financier », qui viserait à faire sortir le bilan de l'ANAS du compte consolidé des administrations publiques (APU) pris en compte par Eurostat. Le renouvellement anticipé du conseil d'administration de FS en raison de la fusion, alors que celui-ci était prévu pour avril 2018, fait également débat, à l'approche des élections législatives du 4 mars 2018. La présentation du prochain plan industriel du groupe est attendue pour évaluer les synergies mises en œuvre.

GENERAL - INDUSTRIE

Le gouvernement suspend la cession d'une partie de ses participations dans Eni et Enav à la Cassa Depositi e Prestiti

Le gouvernement italien avait annoncé en novembre la cession de 3,3% (sur les 4,3% qu'il détient) d'Eni à la Cassa Depositi e Prestiti (qui en détient déjà environ 25,5%), société financière contrôlée par le ministère de l'économie. Ce projet de cession a été suspendu car, selon une note remise au gouvernement par la Banque d'Italie, il n'aurait pas eu les effets escomptés sur la réduction de la dette publique au regard des règles européennes, car le contrôle du gouvernement sur la société n'aurait pas été modifié. La cession de 53% d'Enav, l'entreprise publique de gestion du trafic aérien, a été suspendue pour la même raison.

Présentation du projet de décret sur le débat public sur les projets d'infrastructures : question sur l'inclusion des infrastructures d'énergie

Un décret sur le débat public sur les projets d'infrastructures, inspiré du débat public français et prévu par le nouveau code des travaux publics (D.Lgs 50/2016), est en cours de rédaction, en collaboration avec les Régions. L'avant-projet, présenté en décembre, ne prévoit pas de débat public pour certaines catégories de projets comme les installations et les infrastructures énergétiques. Cela a été fortement contesté par l'ONG environnementaliste Legambiente, qui considère qu'une des raisons principales de la naissance des mouvements contre les grands projets est l'absence de consultation des populations locales.

POINT SIDERURGIE – METALLURGIE

Reprise d'Ilva : possible sortie de Marcegaglia du consortium avec ArcelorMittal au profit de la Cassa Depositi e Prestiti et d'Intesa San Paolo

Selon la presse italienne, la sortie du groupe métallurgique Marcegaglia du consortium AM Investco Italia (85% ArcelorMittal, 15% Marcegaglia), qui s'est vu attribuer l'appel d'offres pour la reprise d'Ilva, serait l'une des conditions posées par la DG concurrence de la Commission européenne pour l'autorisation de la cession d'Ilva, mais la Commission ne s'est pas exprimée publiquement sur le sujet. Selon Reuters, le consortium aurait signé un accord non contraignant pour la cession de la participation du métallurgiste Marcegaglia à la Caisse des dépôts italienne (Cassa Depositi e Prestiti – CDP, contrôlée à 80% par le Ministère de l'économie et des finances) et au groupe Intesa Sanpaolo, deuxième banque italienne. L'avis de la DG Concurrence est attendu fin mars.

Ilva : la région des Pouilles et la commune de Tarente retirent leur demande de suspension des activités du site de Tarente, mais maintiennent leur recours au fond contre l'autorisation environnementale

En novembre 2017, la région des Pouilles et la commune de Tarente ont déféré devant la justice administrative le décret d'autorisation environnementale (AIA¹) concernant l'usine Ilva de Tarente. Le décret maintient les limites d'émission établies en 2014 et fixe à 6 Mt la production annuelle du site jusqu'à l'achèvement des travaux de remise aux normes environnementales, dont l'achèvement est prescrit pour 2023. Le recours était assorti d'une demande de suspension en référé de l'autorisation. A la suite de négociations avec le ministre du développement économique, Carlo Calenda, les deux collectivités ont retiré la demande de suspension, tout en maintenant leur recours sur le fond. Le ministre Calenda a annoncé que les négociations pour la vente du site au consortium AM Investco

¹ Qui correspond à l'autorisation française au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

étaient suspendues jusqu'à la décision du tribunal administratif. Le tribunal de Lecce doit décider en mars s'il est compétent pour juger cette question.

Aciérie ex-Lucchini de Piombino (Toscane) : les commissaires du gouvernement demandent l'annulation du contrat de cession au groupe Cevital

Les commissaires du gouvernement estiment que le groupe algérien Cevital, qui a repris l'aciérie ex-Lucchini de Piombino en décembre 2014, n'aurait pas respecté ses engagements en matière de redressement du site industriel. Le plan présenté par Cevital en 2014 prévoyait l'achat de nouveaux fours électriques à la suite de la fermeture du haut-fourneau (capacité de 2 Mt par an) et la reconversion partielle du site industriel en pôle logistique, en exploitant l'accès direct à la mer de l'usine. La relance de la production du site sidérurgique aurait dû permettre aux 2 000 salariés de sortir du chômage technique. Le gouvernement italien serait en contact avec le groupe indien Jindal (ancien candidat à la reprise d'Ilva), en vue d'une éventuelle cession du site. Le recours en justice des commissaires est assorti d'une demande de dédommagement de 80 M€.

ThyssenKrupp met en vente Acciai Speciali Terni - AST, l'un des trois sites sidérurgiques historiques italiens

La société allemande a confirmé, dans le cadre de la réorganisation de ses activités européennes (fusion avec Tata, cession des activités « inox » au groupe finlandais Outokumpu), sa volonté de céder sa société italienne, située à Terni, en Ombrie, Acciai Speciali Terni (1 Mt d'aciers spéciaux par an, CA de 1,5 Md€, et 87 M€ de bénéfices, 2 400 salariés). S'agissant des possibles candidats au rachat de l'usine, le maire de Terni aurait cité, selon la presse, le groupe coréen Posco.

L'usine ALCOA de Portovesme (Sardaigne) sera cédée au suisse Sider Alloys d'ici le 15 février

L'usine de production d'aluminium primaire de Portovesme, en Sardaigne, propriété de la multinationale américaine Alcoa (61 000 salariés, CA de 25 Md\$), est fermée depuis 2012. Un accord pour la reprise du site a été trouvé avec le groupe suisse Sider Alloys, qui investira une centaine de millions d'euros sur le site sarde, dont 30% de fonds propres et 70% provenant de prêts à taux bonifié et de financements publics accordés par l'Etat italien à travers l'agence d'attraction des investissements Invitalia.

ENERGIE

Le gouvernement espère l'approbation prochaine du marché des capacités électriques italien par la Commission européenne

Le secrétaire d'Etat à la simplification de l'administration publique, Angelo Rughetti, a déclaré à la Chambre des députés le 13 décembre, que les négociations techniques sur le marché des capacités électriques étaient achevées avec la Commission et que le gouvernement espérait une approbation du dispositif par celle-ci au début de 2018. Un des points les plus sensibles soulevés lors de l'interpellation parlementaire a été l'éventuelle limite de 550 g/kWh de CO₂ pour l'accès au dispositif par les centrales, que la Commission pourrait demander ; sur ce sujet, le secrétaire d'Etat a rappelé l'objectif de fermeture des centrales à charbon (les plus polluantes en termes d'émissions) à l'horizon 2025, comme prévu par la stratégie énergétique nationale.

L'accident du 12 décembre au hub gazier autrichien de Baumgarten aurait coûté environ 50 M€ au marché énergétique italien

A la suite d'une explosion le 12 décembre dans le hub gazier autrichien de Baumgarten, point de transit de la route gazière qui relie notamment l'Italie à la Russie, l'alimentation de l'Italie a été interrompue pendant environ 24 heures. Le 13 décembre, le prix du MWh a augmenté jusqu'à 111 €, contre une moyenne mensuelle de 65 €/MWh, selon le cabinet Energy Advisors, ce qui illustre la dépendance du marché de l'énergie italien aux importations de gaz russe.

Enel remporte des appels d'offres pour presque 800 MW d'éolien au Canada et au Brésil

Dans la province canadienne de l'Alberta, Enel réalisera deux installations, nommées Riverview et Caste Rock Ridge II (150 MW au total, investissement de 170 MUSD), après un appel d'offres pour un contrat de long terme attribué par Alberta Electric System Operator. Au Brésil, l'appel d'offres remporté par Enel concerne 620 MW d'éolien à réaliser dans les états de Piauí et de Bahia (3 installations, 620 MW, 750 MUSD). Le contrat signé avec le gouvernement brésilien prévoit la fourniture d'électricité pendant 20 ans.

Mise en production de deux gisements d'hydrocarbures exploités notamment par ENI et Edison (groupe EDF)

Le 16 décembre, a débuté la production du gisement géant Zohr par ENI, Rosneft et BP, qui atteindra 28 Mm³ par jour en juin 2018 et 76 Mm³ par jour en 2019. Le 18 décembre, la production de gaz a débuté dans le gisement du Sahara algérien Reggane Nord, exploité par le consortium Sonatrach-Repsol-Dea-Edison (8 Mm³ par jour).

TRANSPORTS

Alitalia : Lufthansa pourrait être concurrencé par une alliance AirFrance – Easyjet

Jusqu'à ces derniers jours, Lufthansa était donné favori par la presse italienne pour la reprise de la partie « aviation » d'Alitalia. Selon *La Repubblica* du 10 janvier, le ministre du développement économique, Carlo Calenda, aurait indiqué qu'une négociation exclusive pourrait débuter dès le mois de février avec l'un des candidats. Ce même journal indiquait, sans citer sa source, l'hypothèse d'une entrée de l'Etat italien au capital de la nouvelle société, aux côtés du groupe allemand, afin de contrôler la bonne desserte du territoire italien par ce dernier. Les conditions posées par Lufthansa n'en demeurent pas moins exigeantes et portent sur une réduction d'effectifs préalable à la vente de 2 000 salariés sur les 8 400 que compte la partie « aviation » ainsi que sur la révision de règles de gestion du temps de travail. Toutefois, le *Sole24Ore* a rendu publique, dans des articles du 11 et du 12 janvier, l'hypothèse d'une candidature concurrente d'Air France-KLM allié à Easyjet, évoquant trois sources concordantes proches du dossier. Si cette candidature était confirmée, son analyse par les commissaires extraordinaires pourrait reporter le début des négociations à une date ultérieure.

Poursuite de la compétition entre Atlantia et ACS pour l'acquisition de l'espagnol Abertis

Le 9 janvier, l'autorité boursière espagnole (la Cnmv) a confirmé l'autorisation de l'offre publique d'achat d'Atlantia (groupe Benetton) sur 100% du capital d'Abertis, le gestionnaire autoroutier espagnol (cf. *Sostenibile* n°4 et n°8). Le 7 décembre dernier, le ministère espagnol des travaux publics et de l'énergie avait demandé devant la Cnmv l'annulation de l'autorisation donnée à la compagnie italienne, car celle-ci n'avait pas demandé préalablement l'autorisation du gouvernement espagnol. Cette demande était motivée, pour le gouvernement, par la présence de la société de satellites Hispasat parmi les actifs d'Abertis. Par ailleurs, l'offre d'Atlantia est concurrencée par une contre-offre de

l'entreprise de construction espagnole ACS (18,67 euros par action contre 16,5 euros offerts par Atlantia), à travers sa filiale allemande Hochtief, dont l'autorisation est en cours d'instruction par la Cnmv. Cette contre-offre doit également faire l'objet d'une autorisation de la DG concurrence, ce qui n'est pas acquis, en raison de l'activité combinée de constructeur et de concessionnaire de ce groupe. La presse espagnole indique quant à elle que le gouvernement chercherait à privilégier l'offre espagnole en tentant de convaincre la Caixa, principal actionnaire d'Abertis, de soutenir cette solution.

Départ du premier train de marchandises direct entre l'Italie et la Chine

Le 28 novembre, le premier train de marchandises direct entre l'Italie et la Chine est parti de Mortara (province de Pavie, Lombardie) à destination de Chengdu. Chargé de machines industrielles, de produits en métal, de carrelage et de composants automobiles, il a mis 19 jours pour parcourir environ 10 800 kilomètres, contre entre 40 et 45 jours par la mer. Le train, composé de 17 wagons permettant le chargement de 34 conteneurs, a traversé l'Europe en passant par la Pologne, la Biélorussie, la Russie et le Kazakhstan. Alessandro Sorte, assesseur (ministre) de la région Lombardie aux infrastructures et de la mobilité, a annoncé qu'au moins trois aller-retours par semaine seraient effectués d'ici 2018 sur ce tracé, puis 20 aller-retours par semaine à partir de 2020. Il a également rappelé que la Région Lombardie avait investi sur le pôle de Mortara environ 10 millions d'euros et que ces investissements se poursuivraient.

Inquiétudes de certains ports italiens face aux risques liés à la « nouvelle route de la soie »

Un article du Milano Finanza du 15 décembre rapporte « les risques liés à la nouvelle route de la soie » ressentis par les présidents des ports de Venise et de Trieste, qui craignent des bénéfices à sens unique pour la Chine. Le président de l'Autorité portuaire de Venise, Pino Musolino, a soulevé la question lors d'une conférence à Rome, en se demandant quel seraient les bénéfices pour l'Italie de ce projet. Zeno D'Agostino, le président de l'Autorité portuaire de Trieste, a invité l'Italie à mieux analyser ses propres intérêts en termes de logistique et de transports, tandis qu'Ivano Russo, conseiller du ministre des transports, analysait que 85 % du domaine portuaire italien pourrait se trouver concentrés à brève échéance entre les mains de trois acteurs étrangers (Msc, Maersk et l'entreprise chinoise Cosco).

Lyon-Turin : manifestation des « No Tav »

Dans la nuit du 8 au 9 décembre, le jour de l'anniversaire de l'attaque du chantier de Venaus en 2005, environ 200 militants No Tav ont attaqué le chantier italien de la ligne à grande vitesse Lyon-Turin, à Chiomonte. Trois personnes ont été arrêtées en possession de fusées et de tubes de lancement.

Lyon-Turin : coopération entre TELT et l'Université Polytechnique de Turin

Le 15 décembre, le recteur de l'Université Polytechnique de Turin, Marco Gilli, et le directeur général de Tunnel Euralpin Lyon-Turin (TELT), Mario Virano, ont signé un accord d'une durée de cinq ans pour promouvoir l'innovation technico-scientifique dans les chantiers de la ligne Lyon-Turin. La section transfrontalière du projet deviendra un lieu de formation pour les étudiants, tandis que l'université apportera ses connaissances techniques les plus récentes. La première leçon in situ a eu lieu pour 12 étudiants du master en « tunneling and tunnel boring machine », et des étudiants provenant de 7 pays participeront à un cours sur le chantier français de la ligne Lyon-Turin, avec la collaboration d'experts du secteur, dont un ingénieur de TELT. Des collaborations sont également prévues sur des projets de recherche spécifiques.

Le ministre des transports fait un point d'avancement sur la mise en œuvre du plan national sur le transport public local

A Bologne, le 11 décembre, le ministre des infrastructures et des transports, Graziano Delrio, a présenté l'état d'avancement de la mise en œuvre de la stratégie « conettere l'Italia » (connecter l'Italie) dans le domaine du transport public local. Au moins 5 000 nouveaux autobus seront mis en service dans les 18 prochains mois, grâce à l'appel d'offres national et aux appels d'offres régionaux.

D'ici 2019, cent nouveaux trains régionaux entreront en service. 300 millions d'euros pour les ferries seront disponibles d'ici la fin de l'année. Le ministre a également annoncé que de nouveaux fonds d'1,9 milliards d'euros pour les métros seraient distribués aux grandes villes les semaines suivantes. L'Emilie-Romagne a signé avec le Ministère un « pacte pour le transport public régional et local », qui prévoit des investissements de presque deux milliards d'euros dans le transport public local.

Copenhague : Atm et Ansaldo Sts remportent l'appel d'offres pour l'exploitation du métro automatique

Atm, la société de transports publics contrôlée par la commune de Milan, a remporté l'appel d'offres pour le renouvellement de l'exploitation des lignes 1 et 2 du métro automatique de Copenhague, avec Ansaldo Sts, à travers leur société commune « Metro Service A/S ». La société gère ces lignes depuis 2008, et le nouveau contrat porte sur 5 années supplémentaires à partir du 1^{er} janvier 2018. Metro Service A/S était opposé à l'entreprise allemande Arriva, du groupe Deutsche Bahn, et au français Keolis. Les deux lignes sans conducteurs sont d'une longueur totale de 21 kilomètres et comptent 22 stations, pour 13 500 départs journaliers.

Alliance entre Atlantia et Fiat Chrysler sur la technologie de télépéage Telepass

L'entreprise Telepass, contrôlée par le groupe Atlantia, a débuté des discussions avec le groupe FCA pour l'étude de l'installation sur le véhicule « Jeep Renegade » d'un système de télépéage intégré de la marque. Telepass pay, filiale créée en 2017, permet déjà de payer, en plus des péages autoroutiers, le stationnement dans les parkings urbains et des aéroports, l'essence, les systèmes de car-sharing, le taxi et l'impôt sur les véhicules. A partir de 2018, le dispositif Telepass italien pourra être utilisé par les abonnés italiens pour payer l'autoroute en France, en Espagne et au Portugal, ce qui n'est aujourd'hui possible que pour les poids lourds. Telepass compte 6,2 millions de clients, dont environ 100 000 ont activé Telepass Pay. Les chiffres de l'entreprise sont en croissance : Telepass est passé de 2,9 millions de bénéficiaires en 2008 à 59,2 millions en 2016.

ENVIRONNEMENT

Polémique sur l'obligation d'utiliser des sacs en plastique biodégradables payants pour les produits en vrac au supermarché

Dans le cadre de la transposition de la directive européenne 2015/720 sur l'économie circulaire, l'Italie a décidé d'interdire l'utilisation des sacs en plastique ultrafin non biodégradable pour le pesage des fruits et légumes en supermarché, à partir du 1^{er} janvier 2018. La disposition, codifiée à l'article 226 ter du Texte unique sur l'environnement, précise que les sacs plastiques utilisés pour les produits tels que les fruits et légumes ou la charcuterie doivent être biodégradables et compostables, et doivent être composés d'une part minimale de matériau renouvelable croissante dans le temps (de 40% en 2018 à 60% en 2021). Elle prescrit également que les sacs doivent être payants et que leur prix doit figurer sur le ticket de caisse (le prix pratiqué est de un à trois centimes par sac).

Cette disposition a provoqué une forte polémique en Italie, dans le contexte de la campagne électorale pour les élections législatives du 4 mars. Le centre-droit y voit une taxe de plus, alors que les organisations écologistes, si elles soutiennent la mesure, critiquent l'impossibilité de réutiliser des sacs pour diminuer la quantité de déchets, ce qui est interdit par la réglementation sur l'hygiène. Le ministre de l'environnement défend également la disposition au nom de la prise de conscience du consommateur et de la transparence sur les prix.

Enfin, les partis d'opposition accusent le gouvernement d'avoir édicté une législation favorable à l'entreprise italienne Novamont, l'un des leaders européens du bioplastique, qui produit les sacs biodégradables en Mater-Bi, à base d'amidon de maïs et d'huiles végétales, et dont la présidente a été

nommée par le gouvernement présidente de Terna, le gestionnaire du réseau de transport d'électricité. Le Sole24ore note que d'autres technologies basées sur des polymères, non issus de végétaux, présentent une biodégradabilité supérieure. Il est également possible d'utiliser des sachets en papier, mais les supermarchés ont peu recours à cette solution en Italie.

Interdiction des cotons-tiges non biodégradables et des micro-plastiques dans les cosmétiques

Une disposition de la loi de finances pour 2018 interdit les cotons tiges non biodégradables à partir de 2019, ainsi que les micro-billes plastiques dans les cosmétiques à partir de 2020, pour lutter contre la pollution marine due au plastique. Pour les cotons-tiges, il devra également être indiqué de manière claire sur l'emballage l'interdiction de les jeter dans les équipements sanitaires. Le ministère de l'environnement lancera à cet effet une campagne d'information pour éviter la dispersion dans l'eau des cotons tiges, car la substitution du plastique par du plastique biodégradable ne suffit pas à résoudre le problème. L'Italie rejoint ainsi la France, qui a interdit en 2017 la mise sur le marché des cotons-tiges composés de plastique à partir de 2020 et les micro-billes dans les cosmétiques à partir de 2018. Selon l'ONG Legambiente, les cotons-tiges représentent 91% des déchets trouvés sur 46 plages italiennes.

TELECOMMUNICATIONS

Vodafone Italie prépare la couverture totale de la ville de Milan en 5G d'ici 2019

Vodafone s'est vue attribuer cet été l'appel d'offres lancé par le gouvernement italien pour le projet pilote de réseau mobile 5G (vitesse de 20 Gb/s) à Milan. Le plan de Vodafone, présenté en décembre par la société et la ville de Milan, prévoit la couverture de 80% de la population de l'aire urbaine de Milan en 2018, et l'atteinte d'une couverture totale en 2019. Le Politecnico de Milan, deux centres de recherche et 35 entités publiques et privées collaboreront avec la multinationale pour les essais de cette technologie dans sept domaines : sécurité, éducation, énergie, réseaux, ville intelligente, mobilité et inclusion numérique. D'autres appels d'offres pour le développement expérimental de la 5G dans des villes plus petites ont été attribués aux consortiums TIM-Fastweb-Huawei (Bari, Matera) et Open Fiber-Wind Tre (Prato, L'Aquila).

Le Service économique régional de Rome publie également une lettre d'information économique et financière : « **Regards sur l'économie italienne** ». Elle est consultable en suivant [ce lien](#).

Copyright

Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse du Service économique régional (adresser les demandes à rome@dgtresor.gouv.fr).

Clause de non-responsabilité

Le service économique régional s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, il ne peut en aucun cas être tenu responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication.

Auteur : SER de Rome - Ambassade de France en Italie - Service économique régional - © DGTRESOR.
Responsable de la publication : Vincent Guitton

Adresse : Piazza Farnese 48
00186 Rome
ITALIE

Rédigée par : Esther Gagneux, Federico Tassan-Viol
Relue par Florent Moretti

TRÉSOR et Service économique
DIRECTION GÉNÉRALE régional