

Les lettres d'actualité – Italie

Sostenibile

La lettre de l'industrie et du développement durable
n°40 – décembre 2021-janvier 2022

SOMMAIRE

Focus : prix de l'énergie	2
<i>La hausse des factures se poursuit, le gouvernement approuve des nouvelles mesures ponctuelles, dont une visant les « extra-profits » des EnR.....</i>	<i>2</i>
<i>La hausse du prix des carburants préoccupe transporteurs et les consommateurs</i>	<i>2</i>
Environnement.....	3
<i>L'Italie intègre la protection de l'environnement et de la biodiversité à sa Constitution.....</i>	<i>3</i>
<i>Plan de relance : point sur les appels d'offres pour les projets de transition écologique.....</i>	<i>3</i>
<i>La pandémie n'arrête pas la progression de l'Italie dans la gestion des déchets : le taux de tri monte à 63% en 2020 (+1,8 p.p.).....</i>	<i>3</i>
Climat et énergie.....	4
<i>Développement des énergies renouvelables en Italie.....</i>	<i>4</i>
<i>Focus sur l'éolien en mer en Italie.....</i>	<i>5</i>
<i>Climat et adaptation – survenance accrue des événements extrêmes.....</i>	<i>5</i>
Transports et mobilité durable.....	6
<i>Le secteur de l'automobile ne parvient pas à sortir de la crise.....</i>	<i>6</i>
<i>Boom de l'achat de vélos en 2020 et 2021</i>	<i>6</i>
<i>Relance et mobilité propre : 500 millions</i>	<i>7</i>

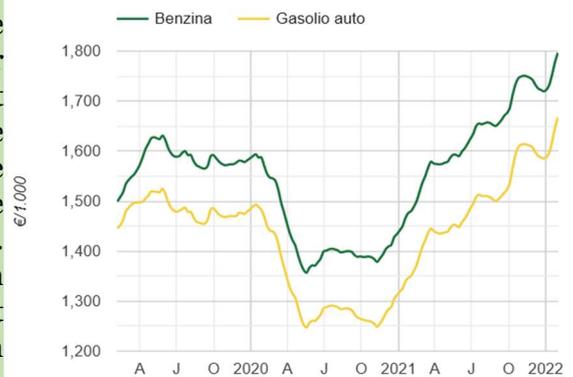
Focus : prix de l'énergie

La hausse des factures se poursuit, le gouvernement approuve des nouvelles mesures ponctuelles, dont une visant les « extra-profits » des EnR

Pour faire face à la hausse du prix de l'énergie qui continue à impacter l'Italie, le gouvernement a approuvé, entre décembre et janvier, deux paquets de mesures d'aides aux ménages et aux entreprises d'une valeur totale d'environ 5,5 Md€, dont environ 900 M€ d'aides aux ménages défavorisés, environ 4 Md€ pour la baisse des composantes fiscales et parafiscales dans les factures électriques et du gaz pour les ménages et les entreprises et environ 540 M€ d'aides, sous forme de crédits d'impôt, pour les industries énergivores. Une partie de ce budget est financée par les recettes de la vente des quotas CO2 du système ETS. Le gouvernement a également introduit une mesure visant les marges de profit supplémentaire dégagées (les « extra-profits ») par les producteurs d'énergie renouvelable, qui ne sont pas impactés par la hausse du prix du gaz. Pour 2022, les producteurs EnR bénéficiant d'aides sous forme de tarifs d'achat seront soumis à un mécanisme de compensation qui prévoit un remboursement à l'État de la différence entre les prix courants et la moyenne du prix jusqu'à fin 2019. Ce dispositif a été fortement critiqué par plusieurs associations sectorielles et ONG environnementales, qui le considèrent discriminatoire, et soulignent que les producteurs d'électricité fossiles ont connu des marges importantes puisqu'ils s'approvisionnent en gaz par des contrats de long terme. Ces aides considérables ont néanmoins seulement limité la hausse des prix : l'autorité de régulation ARERA, qui fixe les tarifs réglementés en fonction des prix de marché, a décidé, pour le 1^{er} trimestre 2022, une **hausse de 55 % pour la facture de l'électricité et de 41,8 % pour la facture du gaz** (pour un ménage-type bénéficiant des tarifs réglementés).

La hausse du prix des carburants préoccupe transporteurs et les consommateurs

Les prix des carburants ont connu une hausse qui, bien que moindre que celle de l'électricité et du gaz, préoccupe les entreprises de logistique et les associations de consommateurs. Après une forte chute et une stagnation à cause de la crise Covid-19, les prix de l'essence et du diesel ont connu une hausse presque ininterrompue à partir de novembre 2020 et, après avoir dépassé en juillet 2021 les niveaux pré-Covid, ont atteint désormais les niveaux de 2013, le pic dans l'histoire récente de l'Italie. Au 31 janvier, les prix moyens TTC en Italie étaient de 1,797€/L pour l'essence et de 1,667€/L pour le diesel, soit +21,4 % et +23,8 % sur un an, respectivement. Selon la Chambre de l'Artisanat de Mestre (CGIA), en moyenne, pour un poids lourd de 11t, le surcoût annuel est d'environ 8600€, soit 150€ de plus pour chaque plein. Selon les associations de consommateurs, le surcoût pour une famille moyenne sera d'environ 380€ par an.



Source : [Ministero della Transizione Ecologica](#)

ENVIRONNEMENT

L'Italie intègre la protection de l'environnement et de la biodiversité à sa Constitution

Le Parlement italien a approuvé une réforme constitutionnelle visant l'introduction de la protection de l'environnement et des animaux, un projet porté par le Mouvement 5 étoiles et soutenu presque à l'unanimité par les autres partis politiques à l'exception d'une partie de l'extrême droite. La réforme intervient sur la liste des biens nationaux sous tutelle de la République (art. 9) et sur la liberté économique (art. 41). Ainsi, le nouvel article 9 de la Constitution est le suivant : « La République soutient le développement culturel et la recherche scientifique et technologique. Elle protège le paysage et le patrimoine historique et artistique de la Nation. Elle protège l'environnement, la biodiversité et les écosystèmes, également dans l'intérêt des générations futures. La loi étatique définit les modalités de protection des animaux. ». L'article 41 amendé est le suivant : « L'initiative économique privée est libre. Elle ne peut pas avoir lieu en opposition à l'utilité sociale ou au détriment de la sécurité, de la liberté, de la dignité humaine, de la santé, de l'environnement. La loi définit la programmation et les contrôles appropriés afin que l'activité économique publique et privée soit orientée et coordonnée à des fins sociales et environnementales. ». Ayant été approuvée par une majorité d'au moins deux tiers du Parlement, la réforme n'est pas soumise à referendum populaire de confirmation.

Les ONG environnementales italiennes ont salué la révision. WWF Italie a notamment souligné que « enfin, la protection de l'environnement est devenue un principe fondamental de la République, dont la législation future doit s'inspirer et dont la législation passée doit s'inspirer ».

Plan de relance : point sur les appels d'offres pour les projets de transition écologique

Depuis l'adoption en mai 2021 du plan national de relance (PNRR), qui accorde environ 43% du budget total (235 Md€) au développement durable et aux infrastructures de transports, le gouvernement a publié 26 appels d'offres liés aux missions prévues par le plan. Dans ces appels d'offres, six sont directement liés au développement durable. Plus en détail, le secteur qui bénéficie des principales enveloppes est celui des **déchets**, avec 2,8 Md€ pour le renforcement de la filière de collecte des déchets et 1,5 Md€ pour le recyclage, notamment pour des déchets électroménagers, électriques et électroniques, du papier, du textile et du plastique. Ensuite, les projets de **régénération urbaine** (159 projets, dont 40% dans le Sud) dans le cadre de la stratégie nationale PINQuA bénéficieront de 1,5 Md€. Dans le domaine de la transition énergétique, les appels d'offre passés prévoient 500 M€ pour le financement de projets de production d'**hydrogène** dans des friches industrielles, 270 M€ pour la décarbonation des **ports** (notamment leur électrification) et 200 M€ pour le développement des **EnR** dans les îles mineures, non connectées au réseau continental.

La pandémie n'arrête pas la progression de l'Italie dans la gestion des déchets : le taux de tri monte à 63% en 2020 (+1,8 p.p.)

Selon le dernier [rapport ISPRA](#) sur les déchets urbains, le **taux de tri des déchets en 2020 a augmenté de 1,8 points de pourcentage et a atteint 63%**. La meilleure performance est enregistrée par la macro-région du Nord (71%), suivi par le Centre (59%) et le Sud (54%). Au niveau régional, la région la plus vertueuse est la Vénétie (76.1%) et notamment la province de Trévise (88,3%), tandis que le pire résultat est en Sicile, seule région italienne avec un taux inférieur à 50% (42,3%). Malgré ces différences géographiques, on constate un rattrapage considérable par l'Italie du Sud et en particulier par la Sicile, qui entre 2015 et 2020 a triplé son taux de tri des déchets. Parmi les grandes villes, la plus vertueuse est Venise (66%, malgré les contraintes géographiques), suivie par Milan (63%). Rome, en contre-tendance, par rapport au reste du pays, affiche un résultat plus mauvais qu'en 2019 (48%, -1,8 p.p.). Le taux de recyclage est de 51%, inchangé depuis 2019, la 2^e meilleure performance parmi les grands pays de l'UE, derrière l'Allemagne (67%) et devant la France (42%, source : Eurostat). L'Italie vise à améliorer sa performance en termes de gestion des déchets à travers d'importants investissements dans le cadre du plan de relance (voir articles précédents).

CLIMAT ET ENERGIE

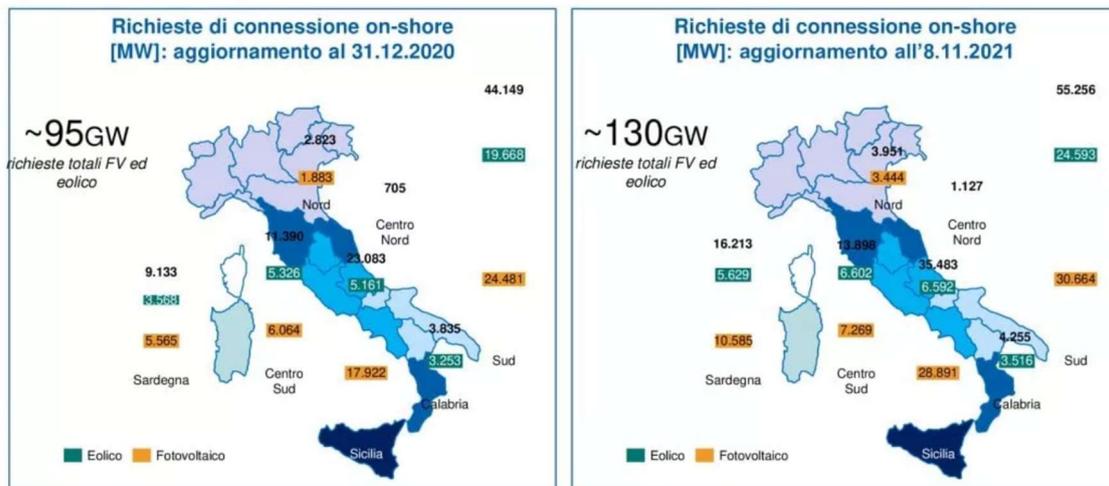
Développement des énergies renouvelables en Italie

Pour atteindre l'objectif de transition énergétique, l'Italie devra installer 80 GW d'énergies renouvelables d'ici 2030, avec une moyenne de 8 GW par an dans la décennie à venir. Toutefois, en 2021 seulement 1GW a été installé.

Les projets des entreprises et des collectivités **ont triplé depuis 2018 mais sont ralenties par les procédures administratives**. Sur les dix premiers mois 2021, les demandes d'autorisation pour des centrales éoliennes et solaires terrestres et off-shore s'élevaient à **152,7 GW** (130GW on shore et 22,7GW off-shore). Le gestionnaire du réseau Terna a déjà donné son autorisation à 85% (soit environ 110 GW) des centrales on-shore et 75% (environ 17 GW) des centrales off-shore ont reçu le feu vert.

Richieste di connessione FER

Eolico e fotovoltaico on-shore¹



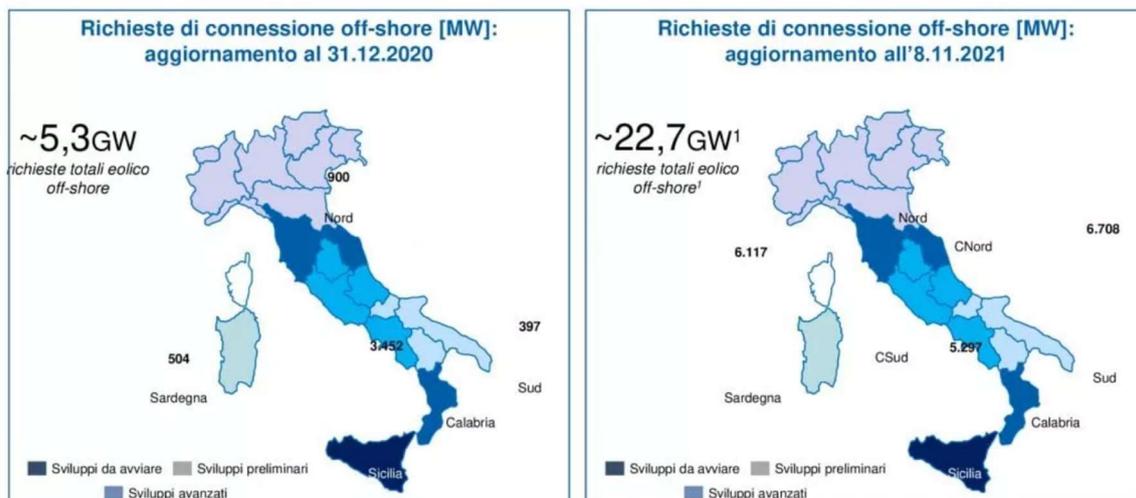
Aumento richieste di connessione on-shore: negli ultimi 11 mesi sono state ricevute richieste per ulteriori 37 GW (+39,8%) rispetto al totale al 31/12/2020.



1. Escluse richieste di connessione pervenute indirettamente su rete MT/BT dai DSO e pari complessivamente ad ulteriori ~10 GW a dicembre 2020 e ~13 GW ad ottobre 2021

Richieste di connessione FER

Eolico off-shore



Aumento richieste di connessione off-shore: negli ultimi 11 mesi sono state ricevute richieste per ulteriori 17,4 GW (+300%) rispetto al totale al 31/12/2020



1. Alle richieste totali potrebbero sommarsi ulteriori 2-3 GW in corso di formalizzazione

L'ONG Legambiente pointe dans son récent rapport « Echech et mat aux renouvelables, 2021 » (https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/2021/11/Scacco-matto-alle-rinnovabili_report-2022.pdf) **les freins administratifs rencontrés** par ces projets après obtention de l'accord de Terna : « Les réglementations obsolètes, la lenteur de la délivrance des autorisations, le caractère discrétionnaire des procédures d'évaluation des incidences sur l'environnement, les blocages des services culturels, les réglementations régionales non homogènes et les différends entre institutions sont autant de freins aux énergies renouvelables. Le manque de clarté est également à l'origine de l'opposition des autorités locales, qui doivent se dépêtrer de règles confuses et contradictoires ». Le **délai moyen d'obtention de l'autorisation de construire un parc éolien est d'environ cinq ans**, contre les six mois prévus par la réglementation. Le risque est que les centrales qui parviennent à être mises en action soient devenues obsolètes dans la mesure où leur conception remonte à près d'une décennie au préalable.



Exemples de blocages administratifs ou législatifs de projets d'énergies renouvelables en Italie

(source : ONG Legambiente)

Focus sur l'éolien en mer en Italie

L'Italie n'a pas d'éolienne en mer. Toutefois, **39 projets** visant 17 000 megawatts ont été déposés auprès d'administrations. Cela dépasse largement l'objectif du plan énergie climat italien (900MW d'ici 2030) qui doit toutefois être actualisé afin d'intégrer les nouveaux objectifs européens et italiens.

Les projets italiens sont principalement situés dans la partie inférieure de la mer Adriatique, face aux Pouilles (de Gargano à Santa Maria di Leuca, il y a 12 projets), dans la mer Ionienne, dans le détroit de Sicile (6) et autour de la côte sud de la Sardaigne (8), entre Cagliari et la côte d'Iglesiente ; un autre noyau dense de propositions se trouve entre la Sardaigne et la Toscane (7 projets), y compris l'île d'Elbe ; et ensuite face à la Romagne (comme dans le cas du projet Agnes de Saipem).

Un tiers des demandes concernent des projets situés sur des mers de moins de 100 mètres de profondeur, où des pylônes peuvent être plantés dans le fond. Le reste serait des éoliennes flottantes ancrées en mers profondes.

Climat et adaptation – survenance accrue des événements extrêmes

L'ONG environnementale, Legambiente, a publié son rapport « Rapport de l'Observatoire Ville Climat 2021 » dans lequel elle déplore la survenance plus fréquente des événements extrêmes. Accréditant une tendance haussière depuis 10 ans, les statistiques indiquent que l'Italie a enregistré 1 118 événements extrêmes sur la carte du risque climatique, dont 133 au cours de la dernière année, marquant une **augmentation de 17,2% par rapport à la dernière édition du rapport.**

Les impacts les plus importants ont été enregistrés dans 602 municipalités italiennes, soit 95 de plus que l'année dernière (près de +18%). Plus précisément, il y a eu 486 cas d'inondations dues à de fortes pluies, 406 cas d'arrêts des infrastructures dus à de fortes pluies, avec 83 jours d'arrêts pour les métros et les trains urbains, 308 événements avec des dommages causés par des tornades, 134 événements causés par des inondations de rivières, 48 cas de dommages causés par des périodes prolongées de sécheresse et de températures extrêmes, 41 cas de glissements de terrain causés par de fortes pluies et 18 cas de dommages au patrimoine historique.

En ce qui concerne les **villes les plus touchées**, l'association environnementale cite le cas de **Rome** où, de 2010 au 1er novembre 2021, 56 événements ont eu lieu, et dont plus de la moitié concernaient des inondations consécutives à de fortes pluies. Un autre cas important est celui de **Bari** avec 41 événements, principalement des inondations dues à de fortes pluies (20) et des dommages dus à des tornades (18). **Milan** a connu 30 événements, dont 20 crues de rivières. Legambiente rappelle que dans les zones de la Sicile orientale et de la côte d'Agrigente des records ont été enregistrés au cours de l'année 2021 : à **Syracuse le 11 août, le record européen de 48,8 degrés Celsius a été atteint**, dans les zones de Catane et de Syracuse en 48 heures la quantité de pluie a égalé un tiers de la quantité annuelle.

Chaque année, l'Italie dépense 1,55 milliards d'euros en urgence et réparations. L'association environnementale souligne que "c'est un tableau complexe, celui de notre pays, des risques et des impacts permanents, dans lequel pendant des décennies nous continuons à dépenser une énorme quantité de ressources économiques pour chasser les dommages causés par les inondations, les pluies et les glissements de terrain, par rapport au peu de ressources consacrées à la prévention » (NDR : dans un rapport de 1 à 5 entre les dépenses pour la prévention et celles pour la réparation des dommages).

Des exemples vertueux sont mis en avant dans le rapport : Turin, qui, après Bologne et Ancône, a approuvé un "plan de résilience climatique" le 9 novembre 2020 ; Padoue, qui a approuvé le 14 juin 2021 le "nouveau plan d'action pour l'énergie durable et le climat" (Paesc), devenant ainsi la quatrième ville italienne à adopter un outil spécifique pour le climat. Milan, qui met en œuvre une série de projets innovants dans les domaines du logement social, de la régénération urbaine, des villes intelligentes et de la prévention des risques hydrogéologiques, et est à la pointe des investissements dans les toits verts.

TRANSPORTS ET MOBILITE DURABLE

Le secteur de l'automobile ne parvient pas à sortir de la crise

Malgré la croissance économique enregistrée par l'Italie en 2021 (+6,5%), le marché de l'automobile peine à rattraper la baisse engendrée par la pandémie. En **2021**, les **nouvelles immatriculations** se sont élevées à **460 000 voitures environ, soit seulement +5,5% par rapport à 2020 et -23,9% par rapport à 2019**. En janvier 2022 la situation s'est empirée, avec -19,7% de nouvelles immatriculations par rapport à janvier 2021. En janvier 2022, 35% des nouvelles voitures vendues étaient hybrides, pour la plupart le **nouveau modèle hybride de Fiat Panda**. Les ventes de voitures électriques marquent le pas, également à cause de l'épuisement temporaire du programme de primes à l'achat de 2020-21 et représentent seulement 3,5% des nouvelles immatriculations en début d'année. Cette crise engendre un **vieillessement important du parc automobile italien**, déjà assez âgé (plus de **11 ans en moyenne**, soit un peu plus qu'en France, 10,6 ans), avec des conséquences néfastes sur l'environnement et la qualité de l'air. Selon le cabinet Promotor, si la tendance actuelle devait se confirmer, les nouvelles immatriculations dans la période 2020-2022 s'élèveraient à 4,3 M, un niveau largement inférieur à celui qui est nécessaire pour assurer un renouvellement du parc automobile (6 M).

Boom de l'achat de vélos en 2020 et 2021

Comme l'année 2020, l'année 2021 a connu un fort boom dans l'achat de vélos : les ventes de vélos y compris électriques s'établissent à **2 millions d'unités pour les deux années, soit 17 % de plus qu'en 2019, avec un pic de 44 % pour les vélos électriques**. Pourtant, les **infrastructures dédiées en villes** telles que les pistes cyclables, les glissières de protection et les stations de recharge

font encore défaut. En 2020 et 2021, 31 municipalités ont certes créé un total de 224,5 kilomètres de pistes cyclables. Milan s'illustre en tête avec 65,7 km. Toutefois, la **sécurité routière est encore problématique** avec 14 019 accidents impliquant des vélos (électriques et non électriques), 176 décès et 14 023 blessures en 2020. Le débat sur le port du casque obligatoire sur trottinette est vivace en Italie.

L'écart entre le Nord et le Sud est toujours aussi important. Les villes les plus vertueuses se trouvent dans le nord de l'Italie. Par exemple, Trente et Padoue concentrent 80% du total national des stations de recharge pour vélos électriques (320 et 312 respectivement) ; Reggio Emilia est leader en matière de pistes cyclables ; Florence et Milan comptent le plus grand nombre de vélos.

Concernant les trottinettes électriques, elles ont fait leur large apparition en ville depuis 2020. Les flottes les plus importantes sont concentrées à Rome (12 900 véhicules), Milan (5 250) et Turin (3 000). Toutefois, Bari et à Rimini se démarquent avec une importante utilisation.

Les incitations étatiques introduites pendant le premier confinement et reconduites depuis lors, les *bonus bici e mobilita*, ont joué un grand rôle. Pour 2022, le remboursement de l'aide étatique ne s'effectuera plus que par crédit d'impôt (et non versement direct) pouvant aller jusqu'à 750 €, à inclure dans la déclaration d'impôt sur le revenu et pouvant également être obtenu pour l'utilisation de services de partage de vélos ou de trottinettes en libre-service.

Relance et mobilité propre : 500 millions

Fin 2021, le ministère des Infrastructures et de la mobilité durables a signé deux décrets allouant **200 millions d'euros à Trenitalia** pour l'achat de **trains interurbains à zéro émission** pour le Sud et **300 millions pour développer le secteur des autobus électriques**.

Le ministre E. Giovannini a indiqué que : "Le gouvernement s'engage à améliorer les services ferroviaires utilisés quotidiennement par les navetteurs et à encourager le développement de la production en Italie d'autobus de nouvelle génération, non polluants, qui sont essentiels pour un meilleur transport public de passagers à brève distance".

Le décret sur le renouvellement du matériel roulant attribue à Trenitalia SpA 200 millions d'euros pour l'achat de nouveaux trains électriques ou à hydrogène afin de remplacer les véhicules obsolètes et polluants, d'améliorer la qualité du service, de réduire l'impact environnemental et la pollution sonore. En particulier, 60 millions d'euros sont prévus pour l'achat de 7 trains bimodaux pour les liaisons interurbaines Reggio Calabria-Taranto et 140 millions d'euros pour l'achat de 70 voitures pour les services interurbains de nuit de et vers la Sicile. Trenitalia devra mettre à disposition les trains bimodaux pour le 31 décembre 2024 et les voitures pour les services interurbains de nuit pour le 30 juin 2026.

Le décret pour le développement de la chaîne d'approvisionnement en bus verts prévoit que les 300 millions d'euros pour la période 2021-2026 alloués par le plan de relance à cet objectif seront utilisés pour soutenir la mise en œuvre d'environ 45 projets de transformation industrielle pour la production de bus non polluants par le biais de l'instrument des "contrats de développement". Sur le montant total - 250 millions pour les nouveaux projets et 50 millions pour les projets existants - au moins 40 % doivent être réservés au financement de projets à réaliser dans les régions du sud (Abruzzes, Basilicate, Calabre, Campanie, Molise, Pouilles, Sardaigne et Sicile).

"Promouvoir le développement de la chaîne de production nationale d'autobus non polluants lance un processus de transformation industrielle dont l'Italie a un besoin urgent, également parce que dans les années à venir, grâce à la règle qui prévoit l'interdiction progressive de la circulation des camionnettes et des autobus Euro 1, 2 et 3 d'ici 2023 et au nouveau fonds pluriannuel pour la mobilité durable inclus dans la loi budgétaire, nous avons l'intention d'accélérer le remplacement des véhicules existants pour améliorer la qualité de l'air dans les zones urbaines", a expliqué le ministre E. Giovannini. "Grâce aux ressources du PNRR, nous pouvons rattraper le temps perdu pour faire en sorte que l'industrie de notre pays puisse s'engager dans le nouveau paradigme de la mobilité durable et soit en mesure de répondre à la demande croissante de véhicules écologiques pour les transports publics."

Retrouvez nos dernières publications sur le site « [Italie](#) » de la Direction Générale du Trésor

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 : Frédéric Kaplan

Adresse : Piazza Farnese 48
00186 Rome
ITALIE

Rédigé par Federico Tassan-Viol et Claire Bergé

TRÉSOR
DIRECTION GÉNÉRALE et Service économique régional