

Les lettres d'actualité – Italie

Sostenibile

La lettre de l'industrie et du développement durable

n°36 – Avril 2021

SOMMAIRE

| | |
|--|----------|
| Spécial Plan de relance et résilience | 2 |
| <i>La transition écologique au centre du plan de relance</i> | 2 |
| Transports et Infrastructures | 4 |
| <i>Signature d'un contrat entre Ferrovie Nord Milano Alitalia et Alstom</i> | 4 |
| <i>Les cofondateurs de la compagnie TGV Italo se lancent dans le transport routier</i> | 4 |
| <i>Premiers trains « covid-free » en Italie</i> | 4 |
| <i>Les LGV bénéfiques pour l'emploi</i> | 4 |
| Environnement, énergie et climat | 5 |
| <i>Les atouts italiens en matière de développement durable</i> | 5 |
| <i>Création d'un centre de recherche pour l'hydrogène près de Rome</i> | 5 |
| <i>Environnement : trois parcs italiens inscrits sur la liste IUCN</i> | 5 |
| Industrie | 6 |
| <i>L'État italien rentre au capital de l'aciérie Ilva</i> | 6 |
| Numérique et télécommunications | 6 |
| <i>Iliad se lance dans le commerce d'électroménagers et de matériel numérique</i> | 6 |
| <i>Prémices de la constitution d'un géant de la fibre</i> | 6 |

SPECIAL PLAN DE RELANCE ET RESILIENCE

L'Italie a envoyé son plan de relance à la Commission européenne. Celui-ci intitulé « Italia Domani » vise un véritable *aggiornamento* du pays. L'accent est mis sur la transition écologique de la mobilité en consacrant plus de 43% à ces politiques publiques. L'impact sur la croissance est estimé à +3,6 pt de PIB en 2026 (scénario optimiste) et sur l'emploi à +3 pp. Le plan est mixte dans son financement avec 191,5 Md€ du FRR et environ 30 Md€ de ressources nationales, auxquelles s'ajoutent 13 Md€ de l'instrument ReactEU.

La transition écologique au centre du plan de relance

La transition écologique occupe une place importante du plan, avec un budget de presque 70 Md€, divisé en quatre secteurs : l'économie circulaire et l'agriculture (6,97 Md€), les renouvelables, l'hydrogène et la mobilité durable (25,36 Md€), l'efficacité énergétique des immeubles (22,26 Md€) et la gestion du sol et des eaux (15,37 Md€).

Le chapitre concernant les renouvelables, l'hydrogène et la mobilité durable est le mieux doté budgétairement, avec 25,36 Md€ répartis entre nouvelles installations EnR (5,9 Md€), modernisation des réseaux (4,11 Md€), hydrogène (3,19 Md€), mobilité durable (8,58 Md€) et soutien aux filières industrielles de ces secteurs (2 Md€).

En matière d'économie circulaire et agriculture, le PNRR porte essentiellement sur la modernisation des infrastructures de traitement des déchets afin de combler les écarts entre le Nord et le Sud du pays et atteindre un taux de recyclage des déchets urbains de 65% d'ici 2035. Dans l'agriculture, le PNRR soutient la logistique propre, les procédés durables et le recyclage des déchets agricoles, y compris pour la production de biogaz.

En matière d'efficacité énergétique, une partie importante de l'assiette est dédiée à la prorogation du dispositif de crédit d'impôt « Superbonus » de 110% pour la rénovation énergétique et sismique des immeubles introduit en 2020 (13 Md€).

S'agissant la gestion des sols et des eaux et des impacts du changement climatique, le plan prévoit d'importants travaux de génie civil et environnementaux (8,5 Md€), de modernisation des réseaux d'eau potable (4,4 Md€) et la réalisation d'un réseau national de capteurs et de salles de contrôle pour la maîtrise des catastrophes naturelles.

Focus sur le volet « Infrastructures pour une mobilité durable »

Partant du constat de sous-équipement du pays, le plan de relance consacre 31,46 Md€ à la mobilité durable. La quasi-totalité bénéficiera au rail : 27,97 Md€ contre 3,49 Md€ pour l'intermodalité et la logistique intégrée. Ce coup de pouce au rail est inscrit en mission 3 du plan de relance, pour une enveloppe de 24,77 Md€. Un fonds complémentaire pluriannuel mobilise 3,2 Md€ en complément. Au total, la relance des transports représente 4,2 % du plan de relance total (contre 4,7 % en France).

1. Etat des lieux : un bilan sans concession de sous-équipement et du « tout voiture »

Dans le centre et le sud du pays, le manque de fiabilité et de fréquence des lignes ferroviaires est pointé dans le document. L'accessibilité et le désenclavement sont posés comme objectifs prioritaires dans le développement du pays. Le délaissement de la voiture ainsi que la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des autres polluants subséquents sont également fixés comme objectifs. Le constat est sans appel : la voiture individuelle domine les transports en Italie, représentant 90% des déplacements de passagers, soit 860 milliards de passagers-km par an, tandis que seulement 6% des passagers voyagent sur les chemins de fer (contre 7,9% en Europe). Le secteur des transports est parmi le plus émetteur de gaz à effet de serre, contribuant à 23,3% des émissions totales de gaz à

effet de serre (bien qu'ayant diminué de 2,7% au cours de la période 1990-2017, source ISPRA Yearbook, 2020). L'Italie n'a pas d'électricité nucléaire étant sortie suite à Tchernobyl. Le document estime qu'une augmentation de la part des passagers utilisant le rail de 6 à 10 % entraînera une économie annuelle de CO2 de 2,3 millions de tonnes. Le document souligne également le retard en report modal de marchandises. En l'absence de liaisons ferroviaires efficaces et performantes, 54,5% du fret est transporté par la route (environ 100 milliards de tonnes-km) et seulement 11 % par le rail (contre environ 18,7 % en Europe). Cela engendre des problèmes de congestion et de sécurité le long des autoroutes. L'objectif est donc d'accroître la capacité en atténuant les nœuds et d'améliorer les connexions entre le réseau ferroviaire et les ports et aéroports.

2. Le plan de relance augure d'une refonte du paysage ferroviaire du pays

- Naples-Bari : à l'achèvement du projet, le tronçon sera praticable en 2 heures, contre 3 heures et 30 minutes actuellement ; il y aura une augmentation de la capacité de 4 à 10 trains/heure sur les sections à double voie, et une adaptation des performances pour permettre le transit de trains de marchandises jusqu'à 750 m de longueur, sans limitation de poids par essieu ;

- Palerme-Catane-Messine : réduire le temps de parcours de plus de 60 minutes sur le tronçon Palerme-Catane par rapport aux 3 heures actuelles et augmenter la capacité de 4 à 10 trains/heure sur les tronçons de doublement ;

- Salerne-Reggio Calabre : le temps de parcours sera réduit de 80 minutes ; en outre, il y aura une amélioration des performances pour permettre le transit des trains de marchandises, en particulier pour le port de Gioia Tauro d'autres ressources importantes sont prévues immédiatement sur les ressources nationales ;

- Brescia-Verona-Vicenza : une augmentation de la capacité et de la régularité du trafic grâce à la séparation des nouveaux services à grande vitesse des services existants, une amélioration significative du système de transport régional grâce à la plus grande capacité de la ligne traditionnelle et une meilleure accessibilité de la nouvelle gare Vicenza Fiera ;

- Ligurie-Alpes : les temps de trajet seront presque réduits de moitié sur les tronçons Gênes-Milan et Gênes-Turin. En outre, la capacité sera portée de 10 à 24 trains/heure sur les tronçons soumis au quadruplement à proximité du nœud de Milan (Rho-Parabiago et Pavie-Milano-Rogoredo) ;

- Verona-Brenner : le contournement de Trento sera construit dans le cadre du projet de modernisation et de développement de la ligne Verona-Brenner, ce qui permettra d'augmenter sensiblement la capacité de la ligne pour la porter à 400 trains/jour ;

- Rome-Pescara : gain de temps de 80 minutes sur la ligne Rome-Pescara et augmentation de la capacité de 4 à 10 trains/heure sur les tronçons doublés (avec la possibilité de mettre en place des services métropolitains entre Chieti et Pescara) ; en outre, les performances de la ligne seront adéquates pour permettre le développement du trafic de marchandises ;

- Renforcement de la ligne Orte-Falconara : réduction des temps de parcours d'au moins 15 minutes sur le tronçon Rome-Ancône et d'au moins 10 minutes sur le tronçon Rome-Pérouse, une augmentation de la capacité de 4 à 10 trains/heure sur les tronçons faisant l'objet d'un doublement de voie et une adaptation des performances pour permettre le passage des trains de marchandises ;

- Tarente-Metaponto-Potenza-Battipaglia : le temps de trajet sera réduit de 30 minutes sur la section Naples-Taranto (via Battipaglia) par rapport au temps nécessaire actuel de 4 heures, la capacité sera augmentée de 4 à 10 trains par heure sur les sections en cours de modernisation et la ligne ferroviaire sera adaptée pour permettre le passage des trains de marchandises.

En plus de ces projets de LGV déjà évoqués depuis plusieurs années, une modernisation du système est prévu grâce au déploiement du système ERTMS avec 2,97 Md€. Les lignes régionales

bénéficieront de 0,94 Md€. Le volet logistique sera doté de seulement 3,49 Md€ (0,36 Md€ en plan de relance et 3,13 Md€ en fonds complémentaire).

TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES

Signature d'un contrat entre Ferrovie Nord Milano Alitalia et Alstom

Ferrovie Nord Milano, joint-venture entre la région Lombardie et le groupe public Ferrovie dello Stato, ont signé le deuxième contrat prévu par l'accord-cadre conclu avec Alstom en 2019. Le contrat prévoit l'achat de 20 rames de train régional Coradia Stream pour 125 M€. Le premier contrat, signé en 2019, concernait l'achat de 31 rames. Les trains sont produits dans les usines italiennes du groupe.

Les cofondateurs de la compagnie TGV Italo se lancent dans le transport routier

Un groupe d'entrepreneurs italiens, dont Luca Cordero di Montezemolo et Gianni Punzo, cofondateurs de NTV Italo, premier opérateur privé de TGV en Italie, ont lancé une compagnie de transport routier de passagers, Itabus. La société, qui sera opérationnelle à la fin du mois de mai, dispose d'une flotte de 300 bus pour relier notamment l'Italie du Sud, où les lignes TGV sont peu présentes, avec le reste du pays, soit avec des liaisons directes, soit en partenariat avec les compagnies ferroviaires.

Premiers trains « covid-free » en Italie

Trenitalia a lancé le 16 avril ses trains TGV dits covid free. Sont autorisés à bord seulement les passagers montrant un test rapide négatif de moins de 48h. Dans cette première phase de l'expérimentation, seuls deux trains par jour sont consacrés covid free : un le matin au départ de Rome et à destination de Milan, le second retour en fin d'après-midi. En partenariat avec Ferrovie dello Stato, la Croix rouge italienne propose des tests rapides gratuitement sur les parvis des grandes gares de Rome et de Milan. En ville, ces tests sont facturés 22 euros. Cela constitue donc une facilité pour les voyageurs. De plus, en cas de positivité postérieure à l'achat du billet, Trenitalia s'engage à procéder à un remboursement intégral. Ce taux de remplissage de ces trains est le même que pour tous les transports collectifs à savoir 50%. Trenitalia escompte généraliser ces trains sur tout le territoire à l'horizon de la période estivale touristique (Florence, Venise, Naples ...).

Les LGV bénéfiques pour l'emploi

Une étude a démontré l'impact positif sur l'emploi local des liaisons ferroviaires. Selon le Politecnico de Milan et Espon (spécialisé dans l'analyse des politiques régionales de l'UE), la liaison ferroviaire à grande vitesse de la zone du corridor Milan-Bologne, et en particulier dans les provinces de Modène et Reggio Emilia, a largement contribué à freiner la fuite des cerveaux et à favoriser le développement de l'industrie créative. L'ouverture de la ligne à grande vitesse Milan-Bologne a eu divers effets analysés par les chercheurs, de la transformation de la mobilité au renforcement du secteur de la logistique. Parmi celles-ci, on peut également citer la croissance des industries créatives, des PME innovantes et des start-ups. Le rapport souligne que les travailleurs de la connaissance ont besoin de contacts en face à face pour créer de l'innovation. Les trains à grande vitesse leur permettent de se rendre dans la journée à Milan, principal siège des entreprises nationales et multinationales, pour y rencontrer clients et fournisseurs, tout en restant vivre et travailler dans des villes comme Bologne ou Reggio Emilia, où la qualité de vie est plus élevée et moins coûteuse. La pandémie change les approches : les entreprises investissent dans des bureaux périphériques pour se rapprocher de la résidence du travailleur. Les zones comme les gares deviennent des lieux privilégiés pour les espaces de coworking et plus généralement des espaces hybrides pouvant accueillir des réunions professionnelles.

Les atouts italiens en matière de développement durable

Le 9 avril, la fondation Symbola a publié l'Italie en 10 selfies, image des performances italiennes. Parmi celles-ci plus de la moitié ont trait au développement durable. Selon cette fondation, l'Italie est le champion européen de l'économie circulaire grâce à la construction de chaînes d'approvisionnement efficaces. 79,3% des déchets sont recyclés, contre une moyenne européenne de 39,2%. Le remplacement des matières premières secondaires permet d'économiser chaque année 23 millions de tonnes d'équivalent pétrole et 63 millions de tonnes de CO₂. L'industrie italienne du bois d'ameublement est la première en Europe en matière d'économie circulaire : 93 % des panneaux d'aggloméré produits en Italie sont fabriqués avec du bois recyclé.

Enel, avec sa filiale Green Power, serait le plus grand opérateur privé au monde dans le secteur des énergies renouvelables, avec 47 GW de capacité gérée au troisième trimestre 2020, provenant de centrales solaires, éoliennes, géothermiques et hydroélectriques situées dans le monde entier.

Le Made in Italy est de plus en plus vert. 432 000 entreprises ont investi dans le vert au cours des cinq dernières années (environ une sur trois). Elles investissent dans l'efficacité énergétique, les sources renouvelables, la réduction de la consommation d'eau et de déchets, la réduction des polluants, l'augmentation de l'utilisation de matières premières secondaires.

L'Italie est le plus grand exportateur de bicyclettes en Europe, avec une croissance de 15,2% l'année dernière : 16,6% du total des exportations européennes sont italiennes. Un succès similaire est enregistré pour les selles, avec 53,9% des exportations mondiales.

L'Italie se classe deuxième dans l'indice des exportateurs de produits verts technologiquement avancés.

Création d'un centre de recherche pour l'hydrogène près de Rome

L'agence nationale des énergies alternatives, ENEA, a lancé un projet pour la création d'un électrolyseur de grande taille dans son centre de recherche à Casaccia, au Latium. L'objectif est de développer des technologies et des modèles économiques pour la production industrielle d'hydrogène à partir de sources renouvelables et ses applications dans le verdissement de la consommation énergétique, en particulier du gaz naturel. L'investissement initial est de 17 M€, provenant du fonds européen Mission innovation.

Environnement : trois parcs italiens inscrits sur la liste IUCN



Le parc national des forêts du Casentino, créé en 1993, a été inscrit sur la liste verte de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), obtenant ainsi la plus haute certification environnementale pour les zones protégées dans le monde. Outre le parc national des forêts du Casentino, deux autres zones protégées ont également atteint l'objectif convoité : le parc national du Grand Paradis, le premier à avoir été créé en Italie, en 1922, et l'archipel toscan, grâce au retour du phoque moine méditerranéen, qui témoigne du travail de conservation réalisé par le parc. Ces trois parcs répondent à la cinquantaine de paramètres fixés tant en matière de protection des écosystèmes que de la qualité de la gestion des territoires. Le ministre de la transition écologique, Roberto Cingolani, a indiqué qu'il s'agit d'une "reconnaissance qui fait honneur à l'Italie, un pays doté d'une nature magnifique qui sait mettre en valeur cette précieuse ressource. Une reconnaissance, non seulement en termes de biodiversité mais aussi en termes de gestion globale, qui nous encourage à étendre le réseau des zones protégées et à y investir avec conviction. Les parcs nationaux italiens seront également parmi les protagonistes du Plan de relance".

INDUSTRIE

L'État italien rentre au capital de l'aciérie Ilva

Le 14 avril, l'agence publique Invitalia a annoncé avoir versé 400 M€ au capital de AM Investco, filiale italienne d'ArcelorMittal qui contrôle le groupe sidérurgique Ilva. Grâce à cette opération, Invitalia détient désormais 38% du capital et 50% des droits de vote de la société. AM Investo prendra le nom de Acciaierie d'Italia Holding. Le directoire de cette nouvelle société sera composé par 6 membres : 3 nommés par ArcelorMittal et 3 par Invitalia. Le nouveau président, nommé par Invitalia, sera Franco Bernabé, ancien AD de plusieurs grands groupes italiens (Eni, TIM).

NUMERIQUE ET TELECOMMUNICATIONS

Iliad se lance dans le commerce d'électroménagers et de matériel numérique

Début avril, Iliad a repris 12% des actions d'Unieuro, enseigne de magasins d'électroménagers et matériel numérique, dont il est désormais le premier actionnaire. La valeur de l'opération s'élève à environ 53 M€. Iliad, qui est le quatrième opérateur de téléphonie mobile en Italie, envisage se lancer bientôt dans la téléphonie fixe. Selon la presse, il pourra profiter du réseau Unieuro (environ 500 magasins en Italie) pour soutenir son plan de développement, d'autant plus que l'enseigne italienne était déjà son partenaire dans la distribution de cartes SIM, le groupe français ne disposant que d'un nombre très réduit de points de vente.

Prémices de la constitution d'un géant de la fibre

La Caisse des dépôts italienne (CDP) va renforcer son contrôle sur l'entreprise de fibre optique OpenFiber, en rachetant 10% du capital à Enel atteignant ainsi 60%. A terme, OpenFiber pourrait fusionner avec son concurrent FiberCop, une coentreprise créée avec Telecom Italia (Tim) et l'opérateur italien Fastweb. De cette fusion devrait naître un réseau unique national en fibre optique (Accessco) afin d'accélérer le développement de l'internet haut et très haut débit dans la péninsule, très en retard en termes de réseau fixe.

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@dgtrésor.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