

*Les lettres d'actualité – Italie*

*Sostenibile*

*La lettre de l'industrie et du développement durable*

*n°11 – 8 février 2018*

## SOMMAIRE

### **A LA UNE**

- *Rapport « Pendolaria 2017 » de l'ONG Legambiente sur la mobilité périurbaine*

### **GENERAL/INDUSTRIE**

- *ILVA : début des travaux de couverture des parcs à minerais et à charbon*
- *Nomination prochaine du nouveau président et CEO de STMicroelectronics*

### **ÉNERGIE**

- *ENI présente son nouveau supercalculateur « HPC4 » et annonce un plan d'investissements de 2 Md€ dans l'E&P en Mer Adriatique pour doubler la production actuelle*
- *Gazoducs : Confindustria critique la proposition d'amendement à la législation européenne de la Commission*

### **TRANSPORTS**

- *Alliance entre Ouibus (SNCF) et trois leaders européens des lignes d'autocars interurbains, dont l'italien Marino Autolinee*
- *Attribution de marchés de maîtrise d'œuvre pour la réalisation du tunnel de base de la liaison ferroviaire Lyon-Turin*
- *NTV – Italo présente une demande de cotation en bourse, puis accepte l'offre d'acquisition du fonds américain Global Infrastructure Partners pour 1,9 Md€*
- *Première commande européenne de bus urbains à gaz naturel liquéfié par la région Émilie-Romagne*
- *La ville de Turin annonce la prochaine publication d'un appel d'offres pour 178 nouveaux bus, dont jusqu'à 43 au gaz naturel*
- *Les autorités de la concurrence, du transport et anti-corruption souhaitent une amélioration des procédures d'attribution directe des contrats de transport ferroviaire régional de voyageurs*
- *Inquiétude sur l'inscription de Gioia Tauro, principal port du Mezzogiorno, dans la nouvelle route maritime de la soie*

### **ENVIRONNEMENT**

- *La Commission européenne demande à l'Italie d'améliorer la qualité de l'air en ville*

## TELECOM

- *Entrée d'Iliad sur le marché italien : nomination de l'administrateur délégué de la filiale italienne et recherche d'un accord avec Telecom Italia (TIM) pour l'utilisation de son réseau*
- *TIM propose au gouvernement un projet de séparation du réseau et des activités commerciales*
- *TIM va entamer des négociations pour la création d'une nouvelle joint-venture avec Canal+*

## A LA UNE

### **Rapport « Pendolaria 2017 » de l'ONG Legambiente sur la mobilité ferroviaire périurbaine**

Depuis 2008, L'ONG Legambiente, l'une des principales associations italiennes de protection de l'environnement, publie chaque année le rapport [Pendolaria](#) sur l'état du transport ferroviaire italien, avec un focus sur la mobilité périurbaine. L'édition 2017 fait le constat d'un retard persistant de l'Italie par rapport à ses voisins en termes de qualité de service des déplacements pendulaires, conjugué à un accroissement des disparités entre les régions, et en particulier entre le nord et le sud du pays. Elle plaide en conséquence pour un accroissement des investissements dans le secteur, relativement à ceux qui concernent le réseau routier et le réseau ferroviaire à grande vitesse.

Les voyageurs pendulaires qui utilisent le réseau ferré représentent 5,5 millions de personnes chaque jour<sup>1</sup>, dont 2,8 millions utilisent les lignes régionales et 2,7 millions le métro, présent dans sept villes d'Italie : Milan, Rome, Naples, Turin, Gênes, Brescia et Catane. Un nombre relativement élevé de personnes, compte tenu des distances entre les villes desservies par ce type de service, utilise les lignes à grande vitesse pour leur navette quotidienne (170 000). Les 239 km de lignes de métro, 336 km de lignes de tramway et 672 km de lignes ferroviaires régionales représentent cependant environ la moitié de la moyenne de ces valeurs pour l'Allemagne, la France, l'Espagne e le Royaume-Uni.

Le nombre de passagers quotidiens a augmenté de 0,5% par rapport à 2016, mais les différences entre les régions sont importantes : entre 2011 et 2017, par exemple, le nombre de passagers des trains régionaux a augmenté de 650 000 à 735 000 en Lombardie et de 114 000 à 205 000 en Emilie-Romagne, alors qu'il demeure inchangé dans le Latium ou en Vénétie, à 540 000 e à 153 000 voyageurs respectivement. La diminution du nombre de navetteurs en Campanie et en Sicile (de 470 000 à 280 000 et de 44 000 à 37 000) est jugée encore plus préoccupante.

Les meilleures pratiques recensées se situent à Florence et Bologne, et les lignes citées comme les plus dégradées sont la Rome – Lido d'Ostia e la Circumvesuviana, qui relie Naples à sa banlieue autour du Vésuve.

En Lombardie (10 millions d'habitants) le taux de départs de trains quotidiens par habitant est de 2,4/10 000 hab., alors qu'en Sicile (5 millions) il est de 0,08/10 000 hab., malgré l'importance du tourisme pour l'économie de l'île. Dans le Mezzogiorno, l'âge moyenne des trains est de 19,2 ans, contre 13,3 ans au Nord. Mais le sud accueille aussi des réussites, comme la réalisation des nouvelles stations du métro de Naples, certaines stations étant citées comme parmi les plus belles d'Europe (« Stazioni dell'arte »).

Depuis la dévolution aux régions, en 2001, des compétences en matière de transport public régional, Legambiente estime que les écarts se sont creusés en fonction des capacités d'investissement des territoires. L'ONG souligne donc l'importance de relancer les investissements dans les transports ferroviaires et salue l'action du ministre des infrastructures et des transports Graziano Delrio, qui a fait approuver 6,3 Md€ pour les infrastructures de ferroviaires urbaines et périurbaines.

---

<sup>1</sup> Pour une population de 60,6 millions d'habitants.

**GENERAL/INDUSTRIE*****ILVA : début des travaux de couverture des parcs à minerais et à charbon***

Le gouvernement italien a annoncé, le 1<sup>er</sup> février, le début des travaux de couverture des parcs à minerais et à charbon de l'aciérie Ilva de Tarente. La réalisation de l'ouvrage fait partie des prescriptions contenues dans la nouvelle autorisation environnementale délivrée par le ministère de l'environnement. Ces travaux sont attendus de longue date par les riverains car, les jours de grand vent, les poussières de minerai se dispersent dans les quartiers résidentiels proches de l'aciérie, obligeant à la fermeture des écoles pour la protection de la santé des enfants. Les travaux représentent un investissement d'1 Md€ et devraient être achevés d'ici 2020. Ils portent sur une surface de presque 200 000 m<sup>2</sup>, ce qui en fait le deuxième parc couvert de ce type au monde en termes de superficie.

***Nomination prochaine du nouveau président et CEO de STMicroelectronics***

Le groupe franco-italien de fabrication de semi-conducteurs a publié, le 25 janvier, un communiqué indiquant que son comité de supervision proposerait à l'assemblée des actionnaires du printemps 2018 la nomination de Jean-Marc Chery comme président et CEO de la société. M. Chery est actuellement l'adjoint du président et CEO Carlo Bozotti, qui partira à la retraite à l'issue de l'assemblée. Né en 1960, M. Chery est ingénieur de l'école nationale supérieure des arts et métiers et a rejoint le groupe en 1986.

**ENERGIE*****ENI présente son nouveau supercalculateur « HPC4 » et annonce un plan d'investissements de 2 Md€ dans l'E&P en mer Adriatique pour doubler la production actuelle***

Le groupe italien a inauguré le 18 janvier son nouveau supercalculateur, HPC4, réalisé par Hewlett Packard, d'une puissance de 18,6 petaflops<sup>2</sup>. Il est installé dans son centre de recherche de Ferrera Erbognone, en Lombardie, dont la puissance de calcul totale s'élève désormais à 22,4 petaflops, record mondial pour un acteur industriel. Cette puissance servira à la recherche d'hydrocarbures en Mer Méditerranée et plus particulier dans la Mer Adriatique. Cette région compte déjà plus d'une centaine d'installations actives, et Eni y produit environ 53 000 bep/jour. Eni espère pouvoir répéter le succès de la découverte du gisement géant Zohr dans les eaux égyptiennes, déjà largement explorées par d'autres compagnies. Cette découverte était le fruit de modèles mathématiques sophistiqués, dont les calculs avaient été effectués par les superordinateurs du consortium universitaire italien CINECA.

Un programme d'investissements de 2 Md€ sur cinq ans a été lancé pour la modernisation des plateformes d'Eni dans l'Adriatique (notamment au large de la Romagne), et pour la recherche de gisements dans le but de doubler la production actuelle.

---

<sup>2</sup> Un petaflop correspond à un million de milliards d'opérations à virgule flottante par seconde, soit le nombre d'opérations avec des valeurs non entières que l'ordinateur est capable de calculer en une seconde.

### ***Gazoducs : Confindustria critique la proposition d'amendement à la législation européenne de la Commission***

L'association patronale italienne conteste à la fois le processus décisionnel et le contenu du paquet d'amendements à la directive 2009/73/CE proposé par la Commission européenne, qui vise à étendre l'application des règles européennes sur le marché du gaz (accès, séparation du réseau, etc.) aux gazoducs en provenance de pays extra-européens. Confindustria estime insuffisants les délais de la consultation publique avec les parties prenantes et conteste la portée des nouvelles normes, qui touchent les infrastructures gazières existantes et en projet. En particulier, Confindustria souligne les enjeux liés à l'application de nouvelles normes aux projets de gazoducs Nord Stream 2, TAP et Eastmed, ces deux derniers intéressant directement l'Italie. Elle demande des études d'impact plus approfondies, notamment du point de vue des conséquences sur les investissements.

## **TRANSPORTS**

### ***Alliance entre Ouibus (SNCF) et trois leaders européens des lignes d'autocars interurbains, dont l'italien Marino Autolinee***

Ouibus (filiale de la SNCF), National Express (UK), Alsa (ES, PT) et Marino Autolinee (IT), premiers opérateurs dans leurs pays respectifs, ont signé un accord de partage de code qui leur permettra de former un réseau européen de lignes interurbaines avec 300 villes desservies dans 10 pays européens. Cette alliance permettra notamment à Ouibus de tripler le nombre de destinations proposées et de profiter de l'expertise d'opérateurs présents depuis longtemps sur ces marchés.

### ***Attribution de marchés de maîtrise d'œuvre pour la réalisation du tunnel de base de la liaison ferroviaire Lyon-Turin***

TELT, promoteur public de la section transfrontalière du projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin, a annoncé l'attribution de marchés de maîtrise d'œuvre pour les lots du tunnel de base du Lyon –Turin situés du côté français, pour un coût prévisionnel de 90 M€. Les marchés sont organisés en trois lots géographiques confiés à 13 bureaux d'études réunis en 3 groupements, dont les italiens Italferr (Ferrovie dello Stato), Alpina et Lombardi, et notamment les français Egis, Ingerop et Systra. La passation du marché correspondant au quatrième lot, situé du côté italien, est en cours. TELT a également attribué le marché de maîtrise d'œuvre pour la réalisation de niches de retournement dans la galerie de Chiomonte et un marché de coordination de la sécurité des travailleurs de ce chantier.

### ***NTV – Italo envisage une introduction en bourse, puis accepte l'offre d'acquisition du fonds américain Global Infrastructure Partners***

La société NTV a présenté le 23 janvier son projet d'introduction en bourse de 35 à 40% de son capital à la bourse de Milan. NTV, contrôlée par la banque Intesa San Paolo (19,2%), les assurances Generali (14,6%) et un groupement d'investisseurs, dont Diego Della Valle (Tod's) et Luca Cordero di Montezemolo, espérait en effet être admise en bourse avant la fin de février, pour lancer ensuite un plan d'investissements et développer son service, concurrent à celui de l'opérateur public Trenitalia. Toutefois, le fonds américain Global Infrastructure Partners a présenté une offre pour l'achat de l'ensemble du capital de la société pour 1,9 Md€. Le 7 février, le conseil d'administration a finalement décidé, au cours d'une réunion exceptionnelle, d'opter pour la cession au fonds américain, alors que les ministres de l'économie et des finances et du développement économique s'étaient prononcés, dans une note conjointe, en faveur de l'introduction en bourse. NTV démarrera par ailleurs l'exploitation d'une liaison Milan-Venise à partir du premier mai 2018. Le trajet se fera en moins de deux heures et demie, comme avec Trenitalia. Italo, dont le service a débuté en 2012, comptait 12,8 millions de passagers en 2017, et détient une part de marché estimée à 35% en termes de passagers.km.

### ***Première commande européenne de bus urbains à gaz naturel liquéfié par la région Émilie-Romagne***

Le 24 janvier dernier, la société de transports en commun TPER, contrôlée par la région et les principales municipalités d'Émilie-Romagne, a conclu un marché de fourniture de 44 bus alimentés au gaz naturel liquéfié avec Industria Italiana Autobus (ex-BredaMenarini, groupe Finmeccanica, actuellement contrôlé par le groupe chinois King Long), qui seront mis en service début 2019. TPER est actuellement l'un des principaux utilisateurs de bus à gaz naturel comprimé (GNC) avec un parc de presque 300 véhicules de ce type.

### ***La ville de Turin annonce la prochaine publication d'un appel d'offres pour 178 nouveaux bus, dont jusqu'à 43 au gaz naturel***

GTT, la société publique de transports en commun turinoise, publiera au cours du mois de février un appel d'offres concernant l'achat de 178 nouveaux bus, dont 30 à GNV (avec une option pour 13 bus GNV supplémentaires) et l'entretien du parc véhicules existant. La valeur totale de l'appel d'offres s'élève à environ 80 M€.

### ***Les autorités de la concurrence, du transport et anti-corruption souhaitent une amélioration des procédures d'attribution directe des contrats de transport ferroviaire de voyageurs***

Alors que très peu de régions italiennes ont procédé à des appels d'offres pour l'attribution des contrats de transport ferroviaire régional de voyageurs, la Société italienne des politiques de transport organisait le 23 janvier un colloque pour évaluer les effets du signalement commun de l'Autorité de la concurrence (AGCOM), l'Autorité de régulation des transports (ART) et l'Autorité anti-corruption (ANAC) du 25 octobre 2017. Celui-ci communiquait des lignes directrices pour « améliorer la transparence et la concurrence » dans les procédures d'attribution directe de contrats de transport ferroviaire régional, permise par le règlement européen n°1370/2007. Les Autorités considèrent que l'information des éventuels opérateurs intéressés par le marché devrait être plus complète et que la décision des pouvoirs adjudicateurs (les régions essentiellement) de procéder à une affectation directe devrait être motivée par une comparaison avec les offres concurrentes éventuellement reçues, ce qui contraste avec les pratiques actuelles. Ainsi, en cas de réception d'offres concurrentes intéressantes, les régions pourraient évoluer vers une procédure d'appel d'offres. Les représentants des Autorités ont indiqué qu'il s'agissait de rendre l'attribution directe plus « consciente » de la part des pouvoirs adjudicateurs, dans un souci d'« utilisation efficace des ressources publiques ». Le représentant de la conférence des régions, Luca Cascone, a mis en avant les difficultés sociales qui conduisent souvent les régions à privilégier le renouvellement des contrats de l'opérateur historique, Trenitalia, la mise en concurrence se heurtant à de fortes résistances du personnel des opérateurs en place en raison de préoccupations sur les conditions du transfert vers un nouvel opérateur.

### ***Inquiétude sur l'inscription de Gioia Tauro, principal port du Mezzogiorno, sur la nouvelle route maritime de la soie***

Gagnants et perdants de la nouvelle route de la soie : selon l'association patronale Unindustria Calabria, la réalisation de la nouvelle route de la soie par la Chine et ses partenaires asiatiques et européens représente un enjeu majeur pour le port calabrais de Gioia Tauro, qui était jusqu'à 2017 le premier port d'Italie pour le trafic de containers (1 256 000 teu entre janvier et juin 2017), avant d'être dépassé par le port de Gênes (1 280 000 teu). Selon Unindustria Calabria, la nouvelle route de la soie privilégierait les ports de la Méditerranée du nord, et en particulier Trieste, premier port italien en volume de marchandises, et Venise, qui a signé en février 2017 un accord pour l'agrandissement de son port industriel avec une compagnie chinoise. Ces ports représentent en effet des accès stratégiques pour les marchandises chinoises vers l'Europe centrale (Trieste étant l'ancien port de l'empire autrichien) et la vallée du Pô (desservie par le port de Venise), et s'inscrivent dans la stratégie de développement chinoise en Méditerranée. Ainsi, l'association patronale estime que les efforts du gouvernement pour la mise en place de zones économiques spéciales pour les entreprises du

Mezzogiorno (décret actuellement en cours de visa par la Cour des Comptes) pourraient être rendus vains, si le principal port d'Italie méridionale était tenu à l'écart.

## ENVIRONNEMENT

### *La Commission européenne demande à l'Italie d'améliorer la qualité de l'air en ville*

A la veille de la réunion entre la Commission européenne et les ministres de l'environnement de 9 Etats membres, dont l'Italie et la France, Legambiente, l'une des principales organisations non gouvernementales italiennes, a publié l'édition 2018 de son [rapport annuel sur la qualité de l'air](#). Il rappelle que la plaine du Pô est l'une des régions d'Europe dont l'air est le plus pollué tant par les particules fines (PM10) que par les oxydes d'azote (NOx) et l'ozone (O3). Ainsi, trois villes italiennes (Turin, Milan et Naples) occupent la tête du classement européen selon la concentration annuelle moyenne en PM10 (39, 37 et 35 microgrammes par mètre cube). Rome arrive en septième position, à égalité avec Paris (28 microgrammes). En ce qui concerne l'ozone, 44 villes italiennes ont dépassé les concentrations limites pendant plus de 25 jours en 2016. Au niveau national, le transport routier, et en particulier les moteurs diesel, sont les principaux responsables des émissions de NOx, tandis que la combustion non industrielle émet le plus de PM10.

A l'aune des dépassements constatés, Legambiente dresse un bilan sévère des trois conventions entre l'Etat et les collectivités locales de la plaine du Pô passés entre 2013 et 2017, qui prévoient des mesures d'interdiction de circulation et de contrôle de la consommation d'énergie en cas de dépassement des seuils. Leur mise en œuvre par les communes est, en particulier, jugée hétérogène et globalement insuffisante. Legambiente prône la refonte du système de mobilité autour des déplacements piétons et cyclistes et des transports en commun, ainsi que la mobilité électrique. La Commission doit décider prochainement si elle défère les Etats en infraction devant la cour de justice de l'Union européenne. Lors d'une réunion sur ce sujet organisée par la DG Environnement avec l'Italie, la France et les 7 autres Etats membres, la Commission a demandé à ces pays de lui présenter un plan d'urgence pour la réduction du smog avant le 5 février.

## TELECOMMUNICATIONS

### *Entrée d'Iliad sur le marché italien : nomination de l'administrateur délégué de la filiale italienne et recherche d'un accord avec Telecom Italia (TIM) pour l'utilisation de son réseau*

Le 16 janvier, Iliad a nommé l'administrateur délégué de sa filiale italienne, Benedetto Levi (29 ans), et a simultanément lancé son site internet italien, [www.iliad.it](http://www.iliad.it). Cela prépare l'entrée du groupe français sur le marché des communications mobiles, prévue pour 2018. En Italie, le groupe fondé par Xavier Niel viserait une part de marché de 10%, grâce à l'acquisition d'actifs fixes et mobile dont la cession a été convenue avec les opérateurs Wind et H3G en 2017, au moment de leur fusion, sur l'injonction de l'autorité de la concurrence italienne. Selon la presse, Iliad aurait également entamé des négociations avec l'opérateur historique italien TIM (24% Vivendi) pour l'exploitation de son réseau fixe et mobile. En particulier, Iliad serait intéressé non seulement par le réseau mobile de TIM, mais aussi par le réseau en fibre optique, pour y connecter ses antennes.

### *TIM propose au gouvernement un projet de séparation du réseau et des activités commerciales*

En réponse à la demande formulée par le gouvernement italien, l'administrateur délégué de TIM, Amos Genish, a proposé le 7 février au ministre du développement économique, Carlo Calenda, un projet de séparation du réseau et des activités commerciales du groupe. La solution proposée prévoit

la cession du réseau (dont la valeur est estimée à entre 13 et 15 Md€) à une filiale ad hoc du groupe, contrôlée à 100% par la maison mère, et dont le conseil d'administration comprendrait un représentant de l'Etat, comme demandé par le gouvernement au titre de la législation sur la protection des entreprises stratégiques (dite « golden power »). La proposition doit être soumise à l'avis du gouvernement et de l'autorité des télécommunications (AGCOM). Amos Genish espère pouvoir transmettre sa proposition pour approbation au conseil d'administration de TIM qui se réunira le 6 mars.

### **TIM va entamer des négociations pour la création d'une nouvelle joint-venture avec Canal+**

TIM a annoncé la reprise prochaine des négociations avec Canal+, filiale de télévision payante de son actionnaire principal, Vivendi, pour la création d'une joint-venture dans la distribution en ligne de contenus médiatiques (« un Netflix européen », selon la presse). Une telle société avait été constituée en octobre 2017 par les deux groupes, mais sa procédure de création fait l'objet d'une enquête de la Consob, l'autorité des marchés italienne, lancée à l'initiative du conseil de surveillance de TIM qui estime que la procédure est entachée d'irrégularités.

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](mailto: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 : Federico Tassan-Viol, Esther Gagneux  
Relue par Florent Moretti

**TRÉSOR** et Service économique  
DIRECTION GÉNÉRALE régional