

Les lettres d'actualité – Italie

Sostenibile

La lettre de l'industrie et du développement durable

n°27 – Janvier 2020

EDITO

La coopération franco-italienne est marquée par la réunion, après une pause d'un an, de la conférence intergouvernementale sur le Lyon-Turin et par le lancement des appels d'offres pour le creusement du tunnel. Trenitalia confirme quant à lui son investissement dans la grande vitesse en France, dans le cadre de l'ouverture du marché ferroviaire. Dans le domaine industriel, la France et l'Italie participent au projet industriel d'intérêt européen (IPCEI) sur la création d'une filière européenne des batteries pour véhicules électriques, approuvé par la Commission.

Sur le plan intérieur, le gouvernement poursuit la mise en œuvre du Green new deal. Le Parlement a ratifié le décret-loi climat en l'enrichissant, et la loi de finances a alloué des financements et a instauré un impôt sur la production de plastique. Alors que le Chili a passé le relais au Royaume-Uni et à l'Italie pour l'organisation de la COP26, Milan a été désignée pour héberger les travaux préparatoires à la conférence et un sommet de la jeunesse pour le climat.

Les trois dossiers industriels majeurs que sont la révocation ou la révision de la concession autoroutière d'Autostrade, la restructuration d'Alitalia et le sort de l'aciérie de Tarente sont toujours en suspens.

SOMMAIRE

Industrie

- Accord de fusion entre PSA et FCA
- Aciérie de Tarente : signature d'un protocole d'accord sur l'avenir du site
- IPCEI batteries : la Commission européenne autorise le projet présenté par plusieurs pays, dont l'Italie et la France

Infrastructures

- Lyon-Turin : réunion de la commission intergouvernementale et avancement du chantier
- De fortes intempéries isolent la Ligurie et le Piémont

Transports

- Concessions autoroutières : le gouvernement renforce sa position dans la négociation avec Autostrade
- Alitalia : octroi d'un nouveau prêt-relais de 400M€ et programme de restructuration
- Trenitalia confirme son entrée sur le marché français avec Thello en juin 2020
- Le port de Vado Ligure inaugure son nouveau terminal conteneurs
- Sécurité routière : le ministère des infrastructures et des transports rend obligatoire les sièges anti-oubli d'enfants
- Equivalence des trottinettes électriques avec les vélos au sens du Code de la Route

Environnement

- Milan accueillera les travaux préparatoires de la COP 26 en octobre 2020
- Le Parlement a converti en loi, avec des modifications, le décret-loi « climat »
- Introduction de la « taxe plastique » sur les emballages

Energie

- Publication du programme national de gestion des déchets radioactifs
- Report à 2022 de la suppression des tarifs réglementés de l'énergie

INDUSTRIE***Accord de fusion entre PSA et FCA***

Les médias transalpins saluent unanimement l'accord de rapprochement entre les deux groupes qui permettra de constituer le « 4e géant mondial ». Toutefois, quelques observateurs sont davantage gardés et soulignent les défis qui devront être relevés par ce « futur géant » : le nouveau groupe devra faire face au développement en Asie, aux investissements dans la technologie durable, à la surcapacité des sites industriels italiens (50%) et surtout aux relations industrielles entre les deux groupes. Le gouvernement salue l'alliance : pour le président du Conseil Giuseppe Conte « le mariage FCA-PSA sert à l'Europe et constitue une réelle opportunité pour l'Italie et l'Union européenne en termes d'innovation et du développement, avec des effets positifs sur l'ensemble de l'économie européenne et italienne ». Le ministre du développement économique, S. Patuanelli, a indiqué que la priorité du gouvernement était d'assurer que FCA respecte les engagements pris dans son plan industriel de 2018 et qu'il veillerait afin d'éviter que la fusion n'engendre d'impacts négatifs en matière d'emploi. Le ministre de l'économie et des finances, R. Gualtieri, précise que le gouvernement suivra avec attention son impact, notamment en matière de développement industriel, d'investissements, de recherche-innovation et d'emplois.

Aciérie de Tarente : signature d'un protocole d'accord sur l'avenir du site

Les commissaires du gouvernement et ArcelorMittal ont signé un protocole d'accord en vue de l'élaboration d'un nouveau plan industriel d'ici la fin du mois de janvier. Le document reprend deux propositions du gouvernement : l'entrée de l'Etat au capital d'AMInvestCo et la création d'une société à capitaux publics et privés pour réaliser les nouvelles installations de production « vertes », tout en confirmant l'acquisition des actifs de l'ex-Ilva par AMInvestCo. Des questions financières et sociales doivent encore être maîtrisées : le plan d'investissement du gouvernement n'est pas financé et la question du niveau d'emploi, considérée comme une conséquence du plan industriel, est renvoyée à plus tard. Du point de vue juridique, un obstacle potentiel aux négociations a été surmonté le 7 janvier, lorsque le tribunal de Tarente a accepté le recours formé par les commissaires contre une décision de justice qui aurait engendré la fermeture du haut-fourneau n°2.

IPCEI batteries : la Commission européenne autorise le projet présenté par plusieurs pays, dont l'Italie et la France

La Commission a [approuvé](#), le 8 décembre, la proposition de « Projet important d'intérêt commun européen » (PIIEC ou IPCEI) formulée par l'Allemagne, la Belgique, la Finlande, la France, l'Italie, la Pologne et la Suède, qui prévoit l'octroi d'environ 3,2 Md€ d'aides d'Etat par ces pays pour la création d'une filière européenne des batteries pour automobiles électriques. Ces aides devraient permettre de mobiliser environ 5 Md€ de fonds d'origine privée de la part des 17 organisations partenaires de ce projet (industries et centres de recherche), dont les italiens FAAM, Endurance, ENEL X, Kaitek, ainsi que la filiale italienne du groupe Solvay. La plupart des financements proviendront de trois pays : l'Allemagne (1,25 Md€), la France (960 M€) et l'Italie (570 M€).

INFRASTRUCTURES

Lyon-Turin : réunion de la commission intergouvernementale et avancement du chantier

La commission intergouvernementale pour le projet Lyon-Turin s'est réunie le 11 décembre 2019 à Turin, en présence de la coordinatrice européenne du corridor méditerranéen, Iveta Radicova, et du président de la région Piémont, Alberto Cirio. La dernière réunion remontait à décembre 2018. La réunion a permis de faire le point sur l'avancée du chantier et sur son financement par la Commission européenne. Le conseil d'administration de TELT, le maître d'ouvrage du projet, a approuvé le 12 décembre l'envoi des dossiers de consultation aux entreprises retenues aptes à soumissionner pour le creusement du tunnel du côté français (2,3 milliards d'euros). La date de remise des offres est fixée au 17 avril 2020. Il a également autorisé la signature du marché des travaux souterrains des niches de croisement des véhicules de la galerie de Chiomonte, en Italie (40 millions d'euros).



De fortes intempéries isolent la Ligurie et le Piémont

Dans le Nord de l'Italie, les fortes intempéries en Ligurie (neige et pluie) ont causé la fermeture de plusieurs tronçons de routes et d'autoroutes à cause des crues, des glissements de terrain et des effondrements. Les principaux itinéraires permettant de rejoindre la France depuis Turin ont été perturbés à des niveaux divers et les temps de trajet ont été allongés. Sur l'autoroute A6 entre Savone et Turin, sur un tronçon en viaduc à 2 fois 2 voies, à chaussées séparées en fonction du sens de circulation, la chaussée s'est effondrée dans le sens Savone – Turin, près de Savone, en raison d'une coulée de boue (viaduc « Madonna delle Monte »). La circulation a été rétablie en utilisant la chaussée intacte. Ces perturbations s'ajoutent à celles dues à l'effondrement du pont Morandi en août 2018. L'inauguration du nouveau pont, dont la construction a été confiée au consortium PerGenova, mené par Salini Impregilo, est prévue pour le printemps 2020.

TRANSPORTS

Concessions autoroutières : le gouvernement renforce sa position dans la négociation avec Autostrade

Après l'effondrement du pont Morandi le 14 août 2018, le gouvernement a lancé une procédure de résiliation de la concession d'Autostrade per l'Italia (filiale d'Atlantia), le concessionnaire du tronçon autoroutier, pour manquement grave à ses obligations. Le gouvernement ne semble pas avoir décidé sa stratégie : conclure la procédure, au risque de payer de lourdes indemnités, ou l'utiliser pour négocier un régime plus équilibré avec la société.

En décembre 2019, le gouvernement a adopté un décret-loi qui facilite la résiliation d'une concession autoroutière par l'administration, en diminuant l'indemnisation due à un concessionnaire défaillant et en prévoyant un régime de gestion provisoire. Désormais, la société nationale des routes, l'ANAS, pourra se substituer à un concessionnaire en cas de résiliation ou d'arrivée à échéance d'une concession, pendant le temps nécessaire au déroulement d'une nouvelle mise en concurrence. De plus, dans le cas d'une résiliation par l'administration pour manquement grave à ses obligations par le concessionnaire, la disposition stipule que l'indemnisation due est limitée à la valeur des ouvrages réalisés par le concessionnaire et aux frais annexes, déduction faite des amortissements. Atlantia a critiqué la disposition, considérant qu'elle apporte une « modification substantielle du cadre normatif » qui l'autoriserait à demander la résiliation de son contrat.

Un récent rapport de la Cour des comptes italienne souligne la nécessité de réformer le système tarifaire et de renforcer les contrôles sur les investissements des concessionnaires. Le document critique la rémunération du capital élevée dans le secteur (entre 7% et 10%/an), les augmentations des péages plus élevées que l'inflation et la diminution par deux en 10 ans des travaux d'entretien. La Cour estime certaines clauses contractuelles, notamment celles sur la résiliation du contrat « particulièrement avantageuses pour le partenaire privé ».

Alitalia : octroi d'un nouveau prêt-relais de 400M€ et programme de restructuration

A l'échéance du délai de remise des offres pour la reprise d'Alitalia, qui a été prorogé sept fois, le ministre du développement économique, puis le président du conseil, ont constaté publiquement qu'il n'y avait pas de « solution de marché » à la reprise de la société. La solution d'un consortium de reprise constitué de Ferrovie dello Stato, Delta et l'Etat est abandonnée, notamment car Atlantia n'a pas confirmé sa participation. Le groupe public italien des chemins de fer a depuis annoncé que, pour sa part, « la procédure était close ».

Le gouvernement a pris un décret-loi ad hoc le 2 décembre, qui octroie un nouveau prêt-relais de 400M€ en indiquant le cadre d'un programme de restructuration de la compagnie. Giuseppe Leogrande, nouveau commissaire extraordinaire, est chargé de proposer un programme de restructuration qui devra être approuvé par un décret du ministre du développement économique, notamment en étudiant la séparation de la compagnie selon les lignes d'activités. Ce plan devra être mis en œuvre avant le 31 mai 2020. Lufthansa et Delta ont manifesté leur intérêt pour une éventuelle Alitalia restructurée.

Trenitalia confirme son entrée sur le marché français avec Thello en juin 2020

Thello, qui opère le train de nuit entre Paris et Venise, avait fait une demande officielle de réservations de sillons sur la ligne Paris – Lyon – Milan en juin 2019. L'administrateur délégué de Trenitalia, M. Battisti, a confirmé que des trains Frecciarossa 1000 devraient réaliser deux liaisons par jour sur cet itinéraire à partir de juin 2020 « *sauf obstacle technique* », émettant aussi l'hypothèse de prolonger le service jusqu'à Marseille. La société se positionnerait sur une grille tarifaire compétitive et proposerait, comme en Italie, quatre classes : standard, premium, business et executive.

Les Ferrovie dello Stato sont présentes à l'étranger, en Allemagne avec Netinera et en Grèce sur la ligne Athènes – Thessalonique (TrainOSE). En Espagne, le consortium ILSA (Trenitalia et Air Nostrum) opérera à partir de 2022 sur les lignes Madrid – Barcelone, Madrid-Valence-Alicante, Madrid-Malaga-Séville en concurrence avec l'opérateur national Renfe et la SNCF. Au Royaume-Uni, Trenitalia UK (100% Trenitalia) a remporté en décembre 2019 la franchise ferroviaire de la West Coast anglaise, aux côtés du britannique First Group (70% du consortium). Cette franchise de douze ans permettra d'opérer la liaison Londres-Glasgow puis Londres-Birmingham à partir de 2026. Trenitalia était déjà présent au Royaume-Uni avec C2C, opérateur racheté en 2017, qui exploite le service Londres - Essex. Aux Etats-Unis, ils participent à deux appels d'offres pour la construction et l'exploitation de trains à grande vitesse et de lignes de métros à Washington et Los Angeles.

Le port de Vado Ligure inaugure son nouveau terminal conteneurs

Le terminal « Vado Gateway » marque le développement de l'activité des compagnies chinoises dans l'autorité de système portuaire de Gênes, dont le port relève. APM Terminals Vado Ligure, le concessionnaire du terminal pour 50 ans, est détenu par APM Terminals (Maersk) à 50,1%, par Cosco Shipping Ports à 40%, et par Qingdao Port International à 9,9%, les deux derniers étant contrôlés par le gouvernement chinois. APM Terminals Vado Ligure contrôle également le terminal Reefer à Porto Vado, totalisant plus de 350 salariés. Le nouveau terminal, qui représente un investissement de 450M€, a une capacité de 900 000 conteneurs. Son gestionnaire vise à desservir le Nord de l'Italie, l'Allemagne, la Suisse et le Nord-Est de la France, avec une part modale pour le ferroviaire de 40%. C'est le premier terminal italien à disposer de grues automatisées et contrôlées à distance.

Sécurité routière : le ministère des infrastructures et des transports rend obligatoire les sièges anti-oubli d'enfants

A partir du 6 mars 2020, les familles italiennes qui ont des enfants de moins de quatre ans seront dans l'obligation d'équiper leurs sièges pour bébés et enfants de systèmes anti-oubli (*anti-abbandono*). Lorsque le conducteur quitte son véhicule sans récupérer son bébé, le dispositif envoie une notification sonore et visuelle via bluetooth sur son téléphone portable. Si cela ne suffit pas, il envoie ensuite des notifications sur des numéros de téléphone pré-enregistrés, avec la position GPS du véhicule. Une subvention de 30 euros est prévue à l'achat du dispositif, pour un coût d'environ 40 euros. Les familles doivent s'assurer de la présence d'un certificat de conformité. Une infraction à cette obligation est passible d'une amende comprise entre 83 et 333 euros et d'un retrait de cinq points du permis. La mesure fait suite à plusieurs accidents.

Equivalence des trottinettes électriques avec les vélos au sens du Code de la route

La loi de finances a modifié le Code de la route pour assimiler les trottinettes électriques aux vélos, lorsque leurs caractéristiques sont conformes au décret sur l'expérimentation des nouveaux moyens de transports pris par le ministère des transports le 4 juin dernier. Pour être assimilées aux vélos, les trottinettes électriques doivent répondre à la norme CE, ne pas dépasser ni une puissance de 500W ni la vitesse de 20km/h (6km/h en zone piétonne) et être équipées d'un avertisseur sonore, ainsi que de feux avant et arrière et d'un catadioptre arrière pour circuler la nuit. Leur conducteur doit être majeur ou, s'il est mineur, il doit détenir l'équivalent du brevet de sécurité routière, pour lequel l'âge minimal est de 14 ans. Il est interdit de transporter un autre passager et le port d'un gilet ou de bretelles jaunes réfléchissantes est obligatoire de nuit ou en cas de visibilité réduite. Les autres dispositifs de micro-mobilité (segway, gyropode et monoroue) restent soumis au régime d'expérimentation défini par le décret de juin, qui prévoit la faculté pour les communes d'autoriser pour deux ans maximum leur circulation sur les pistes cyclables, les voies piétonnes et les routes où la vitesse est limitée à 30 km/h. Une signalétique spécifique doit dans ce cas être apposée.

ENVIRONNEMENT

Milan accueillera les travaux préparatoires de la COP 26 en octobre 2020

Milan a été officiellement désignée par le gouvernement italien pour héberger les travaux préparatoires à la COP 26 de Glasgow, dans le cadre du partenariat entre l'Italie et le Royaume-Uni pour l'organisation de cette COP. Le ministre de l'environnement, Sergio Costa, a indiqué que deux événements seront organisés en Italie : l'un sur la jeunesse, à Milan, et l'autre sur l'Afrique, à Rome.

Le Parlement a converti en loi, avec des modifications, le décret-loi « climat »

Le Parlement a ajouté plusieurs mesures au texte approuvé par le gouvernement. Des fonds sont créés pour la sensibilisation à l'environnement dans les écoles, pour le soutien à la reforestation privée et pour les activités économiques dans les aires naturelles protégées. La loi introduit l'interdiction de toute nouvelle artificialisation des sols dans les zones à fort risque d'inondation à partir de janvier 2020. Un fonds de 27 M€ est créé pour la diffusion de bacs de collecte des bouteilles en plastique qui rémunèrent l'utilisateur sous la forme de billets de transports en commun. La loi prévoit enfin un concours pour le choix annuel de la ville « capitale verte d'Italie ».

Introduction de la « taxe plastique » sur les emballages

La [loi de finances 2020](#) prévoit l'introduction, à partir du 1^{er} juillet 2020, d'un impôt de 0,45€/kg sur la production de plastique à usage unique utilisé pour l'emballage des aliments et des biens de consommation. L'impôt, qui s'applique aux entreprises (fabricants italiens ou distributeurs), s'appliquera sur tout bien produit ou importé en Italie, à l'exception des produits médicaux et du

plastique compostable. Un fonds de 30 M€ est mis en place pour financer un crédit d'impôt (10%) destiné à soutenir conversion des entreprises à la production de plastique compostable.

ENERGIE

Publication du programme national de gestion des déchets radioactifs

Le [programme national](#), prévu par la directive 2011/70/EURATOM, indique qu'environ 30 000 m³ de déchets radioactifs se trouvent en Italie, dont la plupart (environ 80%) sont à faible (LLW) ou à très faible (VLLW) activité. Ils sont actuellement entreposés dans 22 installations. Le plan inclut une estimation de la quantité de déchets traités que l'Italie devra stocker à l'horizon 2030 (81 000 m³), 2050 (94 000 m³) et 2065 (95 000 m³). Le coût estimé du démantèlement des installations nucléaires italiennes par la société publique SOGIN est de 7,2 Md€, hors réalisation du dépôt national, à l'horizon 2035/2040, dont 3,8 Md€ ont été dépensés entre 2001 et 2018. Ce budget est financé par une composante parafiscale de la facture électrique. Le gouvernement prévoit de démarrer en 2021 les travaux de réalisation d'un site de stockage national, pour les achever en 2025. Les déchets de faible et de moyenne activité y seront stockés et les déchets de haute activité y seront entreposés avant leur stockage dans un site géologique.

Report à 2022 de la suppression des tarifs réglementés de l'énergie

Le décret portant diverses prorogations (« [milleproroghe](#) »), publié au Journal officiel le 30 décembre, reporte au 1^{er} janvier 2022 la suppression des tarifs réglementés pour l'électricité et le gaz pour les particuliers. Cette suppression était initialement prévue en 2015, avant de faire l'objet de plusieurs reports. Malgré l'ouverture du marché à la concurrence en 2007, environ la moitié des foyers italiens n'a pas souscrit d'offre de marché, préférant bénéficier des tarifs réglementés fixés par l'autorité italienne de l'énergie, de l'eau et des déchets (ARERA).

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 : Vincent Guitton

Adresse : Piazza Farnese 48
00186 Rome
ITALIE

Rédigé par Charlotte Buliard et Federico Tassan-Viol
Relu par Florent Moretti

TRÉSOR
DIRECTION GÉNÉRALE

et Service économique
régional