

Les lettres d'actualité – Italie

Sostenibile

La lettre de l'industrie et du développement durable
n°16 – juillet-août-septembre 2018

SOMMAIRE

À LA UNE

- *Viaduc de Gênes - Divisions au sein du gouvernement sur la reconstruction et sur la révocation de la concession d'Autostrade*

TRANSPORTS

- *Focus sur l'effondrement du viaduc Morandi à Gênes*
- *Lyon-Turin : le gouvernement semble conditionner la poursuite du projet aux résultats d'une analyse coûts-bénéfices*
- *Le gouvernement renouvelle le conseil d'administration de Ferrovie dello Stato (FS)*
- *Alitalia : le gouvernement explore la piste d'un contrôle public et d'un partenariat avec un transporteur chinois*
- *Le ministre italien de l'économie rencontre le directeur du Silk Road Fund, le fonds d'investissement public chinois consacré aux « routes de la soie ».*

INDUSTRIE

- *ILVA : le ministre Di Maio renvoie l'aboutissement de la cession aux négociations entre ArcelorMittal et les syndicats*
- *La Commission européenne autorise la cession à l'algérien Sonatrach de la raffinerie Esso (ExxonMobil) d'Augusta (Sicile)*

ÉNERGIE

- *Gazoduc TAP : confirmation du projet*
- *Lancement des appels d'offres pour le projet de gazoduc italo-grec IGI Poseidon*
- *SNAM continue la mise en œuvre de son programme de soutien à la méthanisation du transport routier*
- *Tirreno Power : le parquet de Savone abandonne les poursuites pour homicide involontaire*

TELECOMS

- *Deux mois après son arrivée en Italie, Iliad dépasse le million et demi d'abonnés*
- *Open Fiber obtient un financement de 3,5 Md€ pour le développement du réseau en fibre optique*

ENVIRONNEMENT

- *Le président de la région Toscane annonce la fin du versement des fonds européens aux agriculteurs utilisant du glyphosate*

Viaduc de Gênes - Divisions au sein du gouvernement sur la reconstruction et sur la révocation de la concession d'Autostrade

Trois semaines après l'effondrement du pont Morandi de l'autoroute A10 Gênes-Vintimille, provoquant 43 victimes, le gouvernement apparaît divisé sur deux sujets majeurs : l'issue à donner au processus de révocation de la concession d'Autostrade et les modalités de reconstruction de l'ouvrage (cf. le focus infra). Ces débats et contradictions internes à la majorité, qui s'étendent, au-delà du cas particulier du pont de Gênes, à la question de la stratégie politique à suivre en matière de grandes infrastructures de transport et de conception des partenariats publics-privés, se heurtent à l'urgence du rétablissement d'une liaison vitale pour la Ligurie et pour les déplacements entre la France et l'Italie. Les enquêtes administratives et judiciaires se poursuivent, tandis qu'Atlantia, maison-mère d'Autostrade, est fragilisé en bourse.

TRANSPORTS

Focus sur l'effondrement du viaduc Morandi à Gênes

Après la catastrophe, les actions urgentes sont mises progressivement en œuvre

Le président de la région Ligurie, Giovanni Toti (Forza Italia), nommé commissaire du gouvernement pour la gestion de crise, supervise le relogement des habitants (qui a commencé le 20 août), la mise en place de déviations routières pour préserver Gênes du trafic de transit et la restauration de l'accessibilité du port.

Incertitudes sur la procédure de révocation de la concession d'Autostrade

Le 17 août, le gouvernement a lancé une procédure administrative qui pourrait conduire à la révocation de la concession autoroutière dont est titulaire Autostrade per l'Italia (groupe Atlantia¹), le principal concessionnaire autoroutier du pays, qui exploite 45% du réseau concédé (environ 3 000 km sur 6 000). Le ministère des infrastructures et des transports (MIT) a en mis la société en demeure de produire un rapport démontrant la mise en œuvre des actions nécessaires pour prévenir ce type d'accident. Autostrade dément, dans sa réponse du 2 septembre, avoir négligé l'entretien du viaduc, en produisant l'état des contrôles et des opérations d'entretien réalisées.

Le gouvernement est divisé sur la nécessité de mener cette procédure de révocation à son terme. Luigi Di Maio, ministre du développement économique et chef politique du M5S, soutenu par le ministre des infrastructures et des transports, Danilo Toninelli (M5S), vise la renationalisation du réseau concédé à Autostrade, soit à travers son transfert à l'ANAS², soit éventuellement à travers l'entrée de la Caisse des Dépôts et des Prêts (CDP - Cassa Depositi e Prestiti) au capital d'Atlantia. Matteo Salvini, ministre de l'intérieur et secrétaire fédéral de la Ligue, adopte une position de compromis en proposant une renégociation du contrat de concession. Il est soutenu par le ministre de l'économie et des finances, G. Tria, défavorable à l'entrée de la CDP. Le principal obstacle à la révocation est le coût pour les finances publiques, car le contrat de concession est très protecteur des droits du concessionnaire, ce qui rend la voie de la dénonciation de la concession par l'Etat, même en cas de manquement grave, très étroite et très risquée en termes de compensations financières. La révocation est possible en cas de manquement du concessionnaire à ses obligations et après une procédure

¹ Dont l'actionnaire principal est la famille Benetton (environ 30% du capital).

² La société publique qui exploite le réseau routier national non concédé.

contradictoire, mais le contrat prévoit, dans tous les cas, la compensation par l'Etat du manque à gagner pour le concessionnaire, qui est estimé à la somme considérable de 18 milliards d'euros.

La publication par Autostrade, le 27 août, des annexes financières du contrat de concession, a attisé les critiques sur les conditions avantageuses dont la société bénéficie, avec un rendement brut des investissements de 10,21%, bien supérieur à la plupart des taux de marché. Le ministre des transports a annoncé une renégociation générale des concessions autoroutières pour les rendre plus contraignantes, mais cette démarche risque de se heurter aux droits contractuels des concessionnaires.

Les enquêtes administrative et judiciaire se poursuivent

Les enquêtes administrative et judiciaire n'ont pas encore établi les responsabilités dans l'effondrement du viaduc. Le travail de la commission d'enquête administrative du MIT a été perturbé par les critiques portées contre certains de ses membres en raison de possibles conflits d'intérêt, qui ont mené au départ de son président et d'un de ses membres. L'ex-président de la commission, Roberto Ferrazza, directeur interrégional des travaux publics compétent pour la Ligurie, et l'ingénieur Antonio Brencich, faisaient en effet partie de la commission qui a approuvé, en février, le projet de renforcement de l'ouvrage proposé par Autostrade, pour lequel un appel d'offres a été publié en mai. La commission est critiquée pour ne pas avoir assorti son avis positif sur le projet de mesures conservatoires de limitation du trafic, dans l'attente de sa réalisation, alors que son avis était réservé sur les méthodes de détermination de la résistance des haubans employées par Autostrade.

La procédure judiciaire lancée par le parquet de Gênes s'attache à déterminer les causes de l'accident. La cause privilégiée par les enquêteurs serait la rupture d'un tirant d'ancrage des haubans en béton précontraint, qui soutenaient le tablier du pont, due à un ensemble de causes dont l'augmentation du trafic et la corrosion de l'acier. La recherche de responsabilité en découlera.

Le gouvernement se divise sur l'organisation de la reconstruction de l'ouvrage

Le viaduc Morandi était la principale infrastructure reliant Gênes et son port au réseau autoroutier italien et français : sa reconstruction est d'importance vitale pour l'économie de la région. Le M5S indique ne plus faire confiance à Autostrade et entend faire reconstruire l'ouvrage par Fincantieri, sur les fonds d'Autostrade, ce que le cadre législatif ne semble pas permettre d'imposer à la société. Giovanni Toti reconnaît quant à lui Autostrade comme son interlocuteur, en sa qualité de concessionnaire du tronçon. Autostrade s'est dite prête à réaliser un pont en acier sous un délai de huit mois, dont trois nécessaires pour la démolition de ce qui reste du viaduc. Le gouvernement, sur l'impulsion des ministres M5S, préparerait un « décret Gênes » permettant de déroger au droit des marchés publics.

Le risque de révocation de la concession d'Autostrade a conduit à une forte baisse de la valorisation boursière d'Atlantia

Le cours de l'action a perdu 23,5% depuis la catastrophe. La taille du groupe Atlantia (6 Md€ de CA, 15 000 salariés, principal actionnaire : famille Benetton) lui confère une certaine résilience, même si les deux tiers du chiffre d'affaires proviennent d'Autostrade. La société procède actuellement à l'acquisition du groupe autoroutier espagnol Abertis (autorisée par la Commission le 6 juillet) qui doit faire d'Atlantia-Abertis le plus grand groupe autoroutier au monde (14 000 km exploités, 36 Md€ de capitalisation boursière, 30 000 salariés, loin devant Vinci qui exploite 7 000 km).

Lyon-Turin : le gouvernement conditionnerait la poursuite du projet aux résultats d'une analyse coûts-bénéfices

La poursuite ou l'abandon de la liaison Lyon-Turin divise les deux partis de la coalition au pouvoir. Le gouvernement a annoncé le lancement d'une analyse coûts-bénéfices du projet après plusieurs déclarations contradictoires des ministres Toninelli (infrastructures, M5S) et Salvini (vice-président du Conseil, Ligue). Le président du conseil Giuseppe Conte a indiqué qu'une décision serait prise en

conseil des ministres après cette analyse, qui est coordonnée par la structure technique de mission du ministère et réalisée par une équipe pilotée par le professeur Marco Ponti, de l'université polytechnique de Milan, opposant au projet. Le président de la région Piémont, qui soutient le projet, a également chargé l'université polytechnique de Turin de réaliser sa propre analyse. Le gouvernement a annoncé que les résultats de l'analyse seraient connus d'ici la fin de l'année.

Le gouvernement renouvelle le conseil d'administration de Ferrovie dello Stato (FS)

Les ministres chargés de l'économie et des transports ont révoqué individuellement tous les membres du conseil d'administration de FS, en application de la loi dite « Frattini » qui permet à un nouvel exécutif d'annuler les nominations effectuées par le gouvernement précédent dans les 6 derniers mois de la législature. Les administrateurs avaient été reconduits dans leurs fonctions en décembre 2017 pour 3 ans par le gouvernement Gentiloni, et Renato Mazzoncini confirmé au poste d'administrateur délégué.

D. Toninelli a indiqué dans un post sur Facebook que la révocation était motivée, d'une part, par le souhait d'une nouvelle politique ferroviaire tournée vers les transports pendulaires et la remise en cause de la fusion entre les FS et l'ANAS, qui exploite le réseau routier national non concédé ; et d'autre part, par les poursuites engagées par le parquet contre Renato Mazzoncini, le président en exercice, pour des faits liés à ses activités passées à la tête de la société Bus Italia SITA Nord. Le gouvernement a ensuite nommé Gianluigi Castelli président du conseil d'administration et Gianfranco Battisti administrateur délégué. Les deux hommes sont issus du groupe FS : le premier était directeur de l'innovation du groupe, et le second directeur de sa filière immobilière, FS Sistemi urbani.

Alitalia : le gouvernement explore la piste d'un contrôle public et d'un partenariat avec un transporteur chinois

Michele Geraci, secrétaire d'Etat au ministère du développement économique, indique envisager de restaurer le contrôle public de la compagnie, tout en faisant entrer un partenariat industriel comme actionnaire minoritaire. L'Etat, par exemple à travers la CDP, pourrait ainsi détenir 51% du capital de la nouvelle Alitalia, le solde étant détenu par une compagnie aérienne. Le gouvernement mènerait en particulier des pourparlers avec la Chine dans le but de faire de Rome un hub asiatique en Europe.

Le ministre italien de l'économie rencontre le directeur du Silk Road Fund pour positionner l'Italie sur les routes de la soie

Le gouvernement italien poursuit la politique de positionnement du pays par rapport au projet chinois de « nouvelles routes de la Soie ». Le ministre de l'économie, Giovanni Tria, et le sous-secrétaire d'Etat du ministère du développement économique, Michel Geraci, se sont entretenus à Pékin avec le directeur du Silk Road Fund, Wang Yanzhi, et d'autres représentants d'institutions financières chinoises. La rencontre visait, d'une part, à promouvoir les investissements chinois dans les terminaux des ports maritimes de Gênes et de Venise et d'autre part, à construire des partenariats dans les projets conduits par la Chine à l'étranger, en particulier en Afrique. Les autorités chinoises se seraient montrées particulièrement intéressées par les ports de la Haute-Adriatique (Venise et Trieste), idéalement situés pour permettre le transport de marchandises vers l'Autriche et l'Allemagne. La politique de coopération économique avec la Chine est dorénavant coordonnée par une *Task Force Cina* pilotée par le ministère du développement économique en association avec celui des affaires étrangères. Un Observatoire des investissements chinois a également été créé par les organisations professionnelles du secteur des transports et les pouvoirs publics.

INDUSTRIE***ILVA : le ministre Di Maio renvoie l'aboutissement de la cession aux négociations entre ArcelorMittal et les syndicats***

S'appuyant sur les conclusions d'une évaluation confiée à l'*Avvocatura dello Stato* (conseil juridique du gouvernement) en juillet dernier, le ministre du développement économique Luigi Di Maio a dénoncé l'irrégularité de la cession d'Ilva à ArcelorMittal par l'ancien gouvernement, tout en observant qu'il ne pouvait plus l'annuler, sauf à ce que le ministère de l'environnement démontre l'existence d'un intérêt public à une telle annulation. L'analyse du ministère de l'environnement n'a pas été rendue publique, mais il semblerait qu'elle ne justifie pas l'annulation de la vente. La conclusion de celle-ci dépend dès lors de la signature d'un accord sur la sauvegarde de l'emploi par le repreneur et les syndicats avant le 15 septembre, cet accord permettant la levée d'une condition suspensive de la procédure. Un report de cette échéance est juridiquement possible, mais se heurte à la faiblesse des liquidités dont dispose la société. Suite au préavis de grève déposé par les syndicats pour le 11 septembre, Luigi Di Maio a convoqué une réunion de crise pour le 5 septembre.

La Commission européenne autorise la cession à l'algérien Sonatrach de la raffinerie Esso (ExxonMobil) d'Augusta

Le 27 juillet, la DG Concurrence de la Commission européenne a approuvé l'accord de cession signé en mai dernier entre Sonatrach et Esso (filiale italienne d'ExxonMobil) pour la cession de la raffinerie d'Augusta, en Sicile (voir aussi l'édition de *Sostenibile* de mai 2018).

ENERGIE***Gazoduc TAP : confirmation du projet***

Le gazoduc transadriatique (TAP), projet de connexion de l'Italie au réseau grec et, via la Turquie, aux gisements gaziers d'Azerbaïdjan, a été confirmé par le Président de la République, Sergio Mattarella, et par le ministre des affaires étrangères, Enzo Moavero Milanesi, au cours d'une rencontre avec le président azerbaïdjanais à Bakou, le 18 juillet. Plusieurs membres du gouvernement représentant le M5S s'étaient pourtant déclarés opposés au projet, comme le ministre du développement économique et du travail, M. Di Maio, la ministre pour le Sud, Mme Lezzi et le ministre de l'environnement, M. Costa. Le Président des Etats-Unis, avait manifesté son soutien au projet au cours de son entretien avec G. Conte du 30 juillet, en tant que celui-ci permettrait de réduire la dépendance italienne et européenne au gaz russe.

Lancement des appels d'offres pour le projet de gazoduc gréco-italien IGI Poseidon

IGI Poseidon, joint-venture entre Edison, filiale italienne d'EDF, et l'énergéticien grec DESFA, a publié au journal officiel de l'Union européenne³ les premiers appels d'offres concernant les travaux du gazoduc, qui vise à relier l'Italie au réseau turc via la Grèce. Les appels d'offres concernent les parties on-shore (760 km) et offshore (205 km) du gazoduc, ainsi que les stations de compression, pour 2,2 Md€ HT. IGI Poseidon mène également le projet de gazoduc EastMed, qui doit relier les gisements gaziers de la Méditerranée orientale à la Grèce. Les appels d'offres publiés concernent la conception des stations de compression à Chypre et en Crète (3 M€). Le projet Poseidon avait été approuvé par le précédent gouvernement en 2011, et le gouvernement actuel ne s'est pas positionné à son sujet.

³ TED, numéros 124, 127, 128 et 131.

SNAM continue la mise en œuvre de son programme de soutien à la méthanisation du transport routier

SNAM, gestionnaire du réseau de transport du gaz naturel italien, a signé le 6 août deux accords avec API et Eni, pour l'installation de nouvelles stations-service à gaz naturel en Italie, un pays où environ un million de véhicules sont alimentés par le méthane. L'accord signé avec API, leader italien des stations-service (5 000 sites), qui vient de reprendre le réseau Total-Erg, prévoit la connexion de 200 nouvelles stations-service au réseau gazier de SNAM. L'accord signé avec Eni prévoit la réalisation de 20 nouvelles stations-service à méthane.

Tirreno Power : le parquet de Savone abandonne les poursuites pour homicide involontaire

Le parquet de Savone a demandé l'abandon des poursuites pour homicide involontaire dans le cadre de l'enquête concernant la centrale thermoélectrique de Tirreno Power (50 % Engie) de Vado Ligure. L'enquête concernait les possibles liens entre les émissions de la centrale à charbon et les décès par cancer de plusieurs centaines de personnes dans la région. Des élus locaux et des dirigeants de Tirreno Power restent mis en examen pour pollution et atteinte à la santé publique. La première audience du procès aura lieu en décembre 2018.

TELECOMMUNICATIONS

Deux mois après son arrivée en Italie, Iliad dépasse le million et demi d'abonnés

Le groupe français a lancé, en juin dernier, une offre mobile extrêmement concurrentielle à 5,99€/mois, pour 30 Gb de connexion internet et des appels et sms illimités, qui, malgré des offres similaires proposées immédiatement par les leaders historiques du marché italien (TIM, Vodafone, Wind-Tre) a permis au nouvel entrant de dépasser le seuil du million de clients dès la mi-juillet et d'atteindre le seuil de 1 500 000 abonnés à la fin d'août. Le cabinet Moody's prévoit que l'arrivée d'Iliad engendrera une baisse de revenu de 4 à 6% sur deux ans pour les opérateurs mobile déjà implantés en Italie, avec une baisse de 8% pour Wind-Tre, qui propose déjà des forfaits à des tarifs avantageux.

Open Fiber obtient un financement de 3,5 Md€ pour le développement de son réseau en fibre

Open Fiber, joint-venture entre Enel et Cassa Depositi e Prestiti (CDP), opérateur du développement du réseau en fibre optique, a annoncé début août avoir obtenu un financement de 3,5 Md€ pour la réalisation d'un réseau en fibre optique FTTH (« jusqu'au foyer ») pour 19,5 millions de logements (budget total : 4,5 Md€). Le financement est réalisé par un groupement de 13 banques (pilote par BNP Paribas, Société Générale et Unicredit), la BEI et la CDP. Open Fiber a été créé en 2015 après le lancement par le gouvernement Renzi du plan *Banda Ultralarga*, pour la modernisation du réseau internet italien. L'Italie se situait, en 2013, à la dernière place dans l'Union européenne en termes de part des logements connectés au haut débit.

Le président de la région Toscane annonce la fin prochaine du versement des fonds européens aux agriculteurs utilisant du glyphosate

Dans un [post](#) publié sur son compte Facebook le 12 août, le président de la Région Toscane, Enrico Rossi (PD) a déclaré que son administration publierait prochainement un règlement interdisant l'accès aux fonds européens pour le développement rural (FEADER) aux agriculteurs qui utilisent le glyphosate dans leurs cultures. Le responsable toscan de Coldiretti, principale fédération italienne des petits producteurs, n'a pas manifesté d'opposition, en rappelant que son association a déjà soutenu la décision de la Région Toscane d'interdire l'utilisation du glyphosate aux agriculteurs bénéficiant des fonds pour l'agriculture intégrée, en vigueur à partir de 2019.

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 Guïtton

Adresse : Piazza Farnese 48
00186 Rome
ITALIE

Rédigé par Federico Tassan-Viol, Esther Gagneux

Relu par Florent Moretti

TRÉSOR
DIRECTION GÉNÉRALE

et Service économique
régional