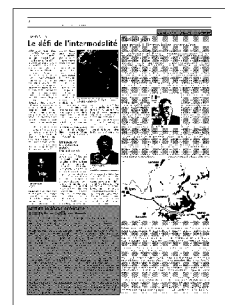


COMMUNIQUÉ RÉALISÉ PAR VOX MEDIA PARTNER

Pont sur le détroit de Messine : la nouvelle merveille du monde

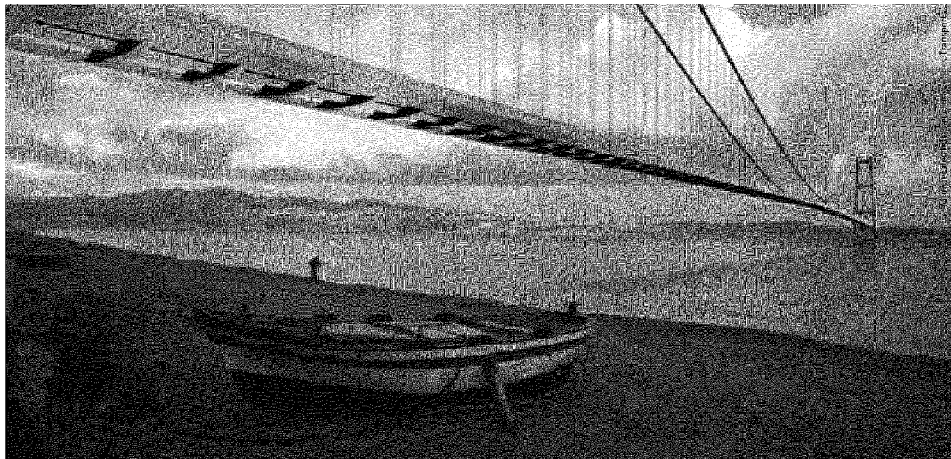
La Sicile cessera-t-elle un jour d'être une île ? Une réponse définitive à cette question devrait être apportée en 2018, année de l'inauguration du pont sur le détroit de Messine. La société Stretto di Messina S.p.A. a été chargée par le gouvernement italien de la planification et exécution de ce colossal projet. Il s'agit d'une filiale à 82 % de l'entreprise publique de construction et gestion autoroutière ANAS S.p.A.. « 13 % du capital appartient à la compagnie nationale des chemins de fer Ferrovie dello Stato et le reste aux Régions Sicile et Calabre. Les études techniques ont démarré en février dernier et à ce jour, nous avons déjà effectué plus de 200 sondages. Les travaux préparatoires ont commencé sur la côte calabraise : nous démenageons les lignes de chemin de fer pour dégager l'espace nécessaire à la construction d'un pilier », explique Pietro Ciucci, président de Stretto di Messina S.p.A. et d'ANAS S.p.A. Le coût global de cet ouvrage est estimé à 6 milliards d'euros. Déjà en 251 avant Jésus-Christ, les Romains avaient essayé d'installer un pont flottant pour aller attaquer leurs ennemis carthaginois. Pendant plus de 2000 ans, les forts courants, la sismicité, le vent et les fonds marins mouvants ont découragé rêveurs et ingénieurs. « Les progrès techniques permettent aujourd'hui de surmonter tous ces obstacles. Plusieurs ponts gigantesques ont été inaugurés dernièrement dans le monde. L'Etat apporte 40 % des ressources financières nécessaires et 60 % des fonds seront levés sur les marchés à partir de l'année prochaine. Le projet est complexe, puisqu'il comprend plusieurs

tunnels par lesquels les trains accèderont au pont. Un service de métro entre les deux rives sera par ailleurs mis en service », ajoute Pietro Ciucci. L'ouvrage sera dans un premier temps ouvert à la circulation routière. L'union temporaire d'entreprises Eurolink a remporté l'appel d'offres en 2005 pour tendre à 65 mètres au-dessus des flots les haubans de ce qui sera le plus long pont suspendu du monde. 100 ingénieurs de réputation internationale, 12 instituts scientifiques et universitaires italiens et internationaux et 39 entreprises et associations ont participé à la rédaction du projet définitif. Les communes de Cannitello en Calabre et Ganzirri en Sicile, distantes d'un peu plus de 3 kilomètres, accueilleront les piliers de l'ouvrage, qui aura précisément 3666 mètres de long. La travée centrale affichera 3300 mètres, loin devant les 1991 mètres du pont suspendu d'Akashi, au Japon, qui détient à ce jour le record. La chaussée comptera 6 voies, dont deux d'urgence, en plus de deux voies ferrées. La capacité de cette infrastructure donne le vertige : 6000 véhicules par heure et 200 trains par jour. Les deux piliers se dresseront dans le ciel méditerranéen jusqu'à une altitude de 380 mètres environ, dépassant de 40 mètres le viaduc de Millau, détenteur du record mondial. Les haubans seront des câbles d'acier de 1,24 mètre de diamètre et de 5300 mètres de long, composés de 44352 filins. L'ouvrage supportera sans dommage des tremblements de terre de 7,1 degrés sur l'échelle de Richter. 40 000 emplois vont être créés pendant la construction de ce colosse architectural.



COMMUNIQUÉ RÉALISÉ PAR VOX MEDIA PARTNER

Le génie civil de l'Italie



Le futur pont de Messine, entre Sicile et continent : la plus longue travée du monde, un symbole du génie civil transalpin

Les grands chantiers sont de retour en Italie. La complexité du jeu politique transalpin avait rendu pratiquement impossible tout accord entre les collectivités locales, la société civile et le gouvernement. Dans les faits, un moratoire non déclaré empêchait tout projet d'envergure depuis plusieurs décennies. Cette situation a pris fin grâce à une loi-cadre votée en 2001 et aujourd'hui, le pays a recommencé à construire les infrastructures dont il a tant besoin. « Le gouvernement a par ailleurs organisé en 2008 une table ronde avec le secteur privé, une rencontre qui a donné une nouvelle impulsion au financement de projet. Les entreprises appuient désormais l'effort d'équipement de l'Etat, ce qui limite le déficit budgétaire et permet d'accélérer les mises en chantier », se réjouit Altero Matteoli, ministre des Infrastructures et des Transports. La liste des ouvrages en construction ou

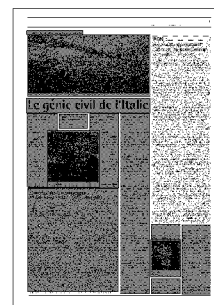
programmés apparaît d'autant plus impressionnante qu'elle succède à une période de vide : système MOSE de vannes mobiles, qui protégera Venise des fortes marées, nouvelles lignes de métro pour Milan et Rome, lignes ferroviaires à grande vitesse de Naples à Milan et de Turin à Venise, avec un prolongement international vers Lyon, pont sur le détroit de Messine, entre Sicile et continent, un véritable monument au savoir-faire des ingénieurs italiens,

développement de l'intermodalité rail-mer dans les ports du Mezzogiorno, dans le cadre du Programme opérationnel national 2007-2013...

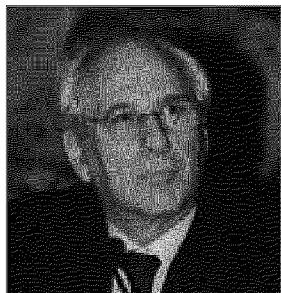
Les projets routiers ne sont pas en reste. La société ANAS S.p.A., entreprise publique chargée de la construction et de l'entretien du réseau, a mis en service depuis 2001 1628 kilomètres de routes nationales et 369 kilomètres d'autoroutes, soit 5 fois plus qu'au cours des

25 années précédentes ! « L'essentiel du réseau autoroutier a été construit entre les années 1950 et 1970, principalement en régime de concession. En 1975, nous disposions des autoroutes les plus étendues d'Europe, juste derrière l'Allemagne. A cause d'une loi de 1975, heureusement modifiée en 2001, les travaux se sont pratiquement arrêtés pendant plus de 20 ans et nous avons hérité d'un réseau vieillissant qui n'a pas été en mesure d'absorber l'augmentation du parc automobile. La compétitivité du pays s'en ressent, mais nous avons commencé à inverser cette tendance », explique Pietro Ciucci, président d'ANAS S.p.A., qui souligne que la relance actuelle des investissements facilite la sortie de crise. Depuis 2007, 10 milliards d'euros ont été injectés dans des chantiers routiers. Au cours des deux dernières années, 134 projets ont été approuvés pour une valeur totale de 17,8 milliards. 30 appels d'offres d'un montant total de 3 milliards sont en marche. La remise à niveau de l'autoroute Salerno-Reggio de Calabre constitue l'un des chantiers les plus emblématiques de ce renouveau des infrastructures. « Il s'agit de détruire la voie rapide actuelle, qui n'est pas aux normes, et d'installer à sa

place une autoroute moderne, mais sans jamais interrompre totalement la circulation. Au départ de Salerno, nous allons ouvrir 3 voies dans chaque sens sur les premiers 50 kilomètres, sans compter les bandes d'arrêt d'urgence. Sur une longueur totale de 440 kilomètres, 210 sont déjà prêts et 170 se trouvent en chantier. Nous sommes en train de boucler le financement des 60 kilomètres restants », ajoute Pietro Ciucci, qui annonce pour 2016 la fin des travaux. Le 18 décembre, ANAS S.p.A. ouvre par ailleurs un nouveau pont sur le Pô à la circulation, entre Plaisance et Lodi, un projet d'une grande complexité en raison des travaux hydrauliques connexes et qui a coûté 70 millions d'euros. Près de Milan, sur les communes de Monza et Cinisello Balsamo, la société creuse en milieu urbain une voie semi-souterraine de 1,8 kilomètre qu'une passerelle permet aux piétons et cyclistes de franchir. « La passerelle est terminée. Nous avons apporté un soin particulier à l'esthé-



tique de cette structure. La route quant à elle sera finie en 2013. Nous essayons d'obtenir l'autorisation de travailler 7 jours sur 7 pour raccourcir le délai de quelques mois », conclut Pietro Ciucci. En Sicile, ANAS S.p.A. investit 2 milliards et entre les Marches et l'Ombrie, le projet du « Quadrilatère » va simplifier la circulation autoroutière sur quatre axes dans une région montagneuse : autoroute Pedemontana delle Marche (300 millions d'euros) et routes nationales 77 (1,1 milliard), 318 et 76 (485 millions pour les deux). En Lombardie, les autoroutes BreBeMi et Pedemontana et le Périphérique Est de Milan vont également révolutionner le transport routier. L'Exposition Universelle de Milan, qui se déroulera en 2015, présentera au monde une Italie qui repart de l'avant.



Pietro Ciucci
Président ANAS S.p.A.
et PDG Stretto di Messina S.p.A.

Ministère des Infrastructures : l'esprit constructif d'Altero Matteoli

Sous la houlette d'Altero Matteoli, le ministère des Infrastructures et des Transports poursuit sa révolution idéologique. D'une situation de paralysie presque totale depuis les années 1970, cette administration est passée à l'ère du financement de projet, une formule qui permet d'accélérer les mises en chantier en associant le secteur privé aux grands travaux dont le pays a besoin. Cette mue, commencée en 2001, a débouché des dossiers en souffrance (Autoroute Tyrrhénienne, Autoroute Pedemontana, etc.) et ouvre la porte à des réalisations grandioses, tel que le pont sur le détroit de Messine. Parallèlement, la grande vitesse ferroviaire se généralise. L'optimisme est de mise pour l'Exposition Universelle de Milan, en 2015 : les chantiers programmés avancent à bon rythme. Rencontre avec un ministre particulièrement constructif, qui siège également au Sénat italien.

Question : Le secteur des travaux publics se trouve en pleine effervescence aujourd'hui, après des années d'inertie. Comment expliquer ce changement spectaculaire en cette période de crise économique ?

Réponse : Nous avons réussi à supprimer les obstacles qui empêchaient les mises en chantier. La situation imposait une réaction énergique. Dans les années 1970, l'Italie occupait le deuxième rang en Europe en termes d'infrastructures, il s'agissait d'un pays qui disposait des équipements nécessaires à la croissance. En l'an 2000, nous avions reculé jusqu'au 19^e rang. La présence des écologistes dans certaines collectivités locales et le désastre de Tchernobyl expliquent certains blocages. Une loi-cadre proposée par Silvio Berlusconi en 2001 a rouvert la porte aux grands chantiers autoroutiers et en 2008, l'introduction du financement de projet a donné un nouveau souffle aux travaux publics.

Un exemple : le plus gros train d'investissements approuvé à ce jour par le Conseil interministériel de Programmation économique se chiffre à 27 milliards d'euros, mais le ministère ne doit apporter que 2,8 milliards de ce montant.

Q. : Le projet de pont entre Sicile et continent avance-t-il à la vitesse souhaitable ?

R. : Il est important de souligner que tout le projet sera financé par le secteur privé, il ne coûtera rien à l'Etat. Les travaux préliminaires ont démarré. Il est prévu que la mise en chantier de l'ouvrage à proprement parler démarre en 2012, au plus tard en 2013. Il s'agira d'une prouesse d'ingénierie comparable aux digues amovibles du Projet MOSE, qui protégeront Venise. Ces deux dossiers illustrent la maîtrise technique et le savoir-faire italiens. Le jeu politique absorbe malheureusement plus d'énergie que nous n'aimerions lui en consacrer. Des réticences sont apparues que nous nous employons à désamorcer. Le gouvernement cherche également à réduire au minimum toutes les procédures administratives : la bureaucratie ralentit encore trop l'action du gouvernement et freine l'essor des entreprises privées.

Q. : La compagnie aérienne nationale Alitalia sort d'une zone de fortes turbulences. Quel est son avenir ?

R. : Cette société se trouve en plein redressement. Elle fonctionne parfaitement et nous sommes parvenus à conserver son caractère de compagnie aérienne italienne. Elle devrait bientôt renouer avec les bénéfices. Nous avons regagné la confiance perdue sur tout le dossier du transport aérien. L'action du gouvernement a permis de sauver 15 000 postes de travail. Nous sommes très satisfaits des résultats obtenus.



Altero Matteoli
Ministre des Infrastructures et des Transports

COMMUNIQUÉ RÉALISÉ PAR VOX MEDIA PARTNER

CAL : 450 kilomètres de routes et autoroutes en construction

 Antonio Giulio Rognoni
 PDG
 CAL

La Lombardie et ses quelque 800 000 entreprises génèrent environ 3,7 % du PIB de l'Union européenne et 20 % du PIB italien. Cette puissance économique se matérialise par une intense circulation routière qui frôle parfois la congestion. Pour accélérer la construction de nouveaux axes, la Région a créé la société CAL (« Concessioni Autostradali Lombarde »), en partenariat avec ANAS S.p.A., l'entreprise publique qui construit et entretient les principales autoroutes italiennes. « Le temps a démontré que créer une coentreprise avec l'Etat était une idée viable. Nous ne pouvons que nous féliciter des résultats enregistrés à ce jour. Nous avons commencé à construire les infrastructures dont le territoire a besoin. Notre proximité et notre connaissance de la situation en Lombardie nous permettent d'identifier et de résoudre les problèmes bien mieux qu'une société qui possède un point de vue national », explique Antonio Giulio Rognoni, PDG de CAL. La société a mis sur les rails deux projets clé qui rencontraient des difficultés administratives et financières : les autoroutes Pedemontana et BreBeMi. L'entreprise pilote également le chantier du Périphérique Est de Milan. Un total de 220 kilomètres d'autoroutes sera mis en service d'ici 2012, auquel s'ajoutent 250 kilomètres de voies conventionnelles. Elle lancera sous peu des travaux qui s'inscrivent dans le cadre plus large du Couloir paneuro-

péen 5, qui traverse le nord de l'Italie : les autoroutes Broni-Mortara et Crémone-Mantoue, qui représenteront 120 kilomètres supplémentaires. « Tous nos projets se traduiront par une augmentation de 30 % de la longueur du réseau autoroutier lombard. Nous sommes en train de combler le retard accumulé par la région au cours des dernières années. Circuler était devenu

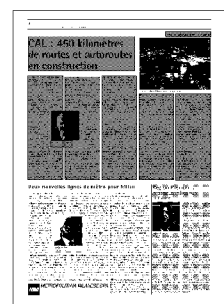
un casse-tête pour nos concitoyens », ajoute Antonio Giulio Rognoni. Les autoroutes Broni-Mortara et Crémone-Mantoue configureront un nouvel axe terrestre le long de la frontière sud de la Lombardie, une voie rapide capable d'absorber une partie des poids lourds qui doivent aujourd'hui contourner Milan. Ces nou-

veaux ouvrages connecteront en effet les autoroutes Milan-Gênes, Milan-Rome et Milan-Venise, permettant ainsi d'éviter l'agglomération milanaise.

Toutes les autoroutes mises en chantier par CAL seront des voies rapides nouvelle génération, sans péage physique, mais avec un système de détection des plaques d'immatriculation. La facture sera envoyée directement au domicile des non abonnés. « Nous équiperons ces voies de systèmes électroniques et informatiques particulièrement sophistiqués. Par ailleurs, les chaussées seront construites avec des matériaux éco-compatibles et les travaux seront mis à profit pour installer des câbles de

fibres optiques. Enfin, la biomasse obtenue de l'entretien des autoroutes sera incinérée pour produire de l'électricité. Le courant sera offert aux propriétés qui logent les voies », assure Antonio Giulio Rognoni. Il annonce pour décembre 2012 l'inauguration de la BreBeMi et pour décembre 2014 celles du Périphérique Est et de la Pedemontana.

La création de la CAL a facilité le développement des partenariats public-privé, une formule de financement voulue par la Région, qui cherche à accélérer les mises en chantier. Deux projets d'envergure – Périphérique Est et autoroute Milan-Brescia – sont intégralement mis en œuvre par des entreprises privées, qui exploiteront ensuite ces infrastructures en régime de concession. En ce qui concerne la Pedemontana, l'entreprise a levé 1,25 milliard d'euros de capitaux privés, sur un budget total de 4,2 milliards. « Les autoroutes Crémone-Mantoue et Broni-Mortara, d'une valeur de 1 milliard chacune, comptent aussi une participation privée, mais de moindre importance : 100 et 60 millions du coût total respectivement. Nous nous chargeons de rédiger les appels d'offres pour les différents chantiers. Sans participer directement au montage financier, qui incombe aux entreprises concessionnaires, nous pouvons obtenir l'appui du Trésor public et du ministère des Infrastructures et des Transports pour mobiliser certains investisseurs institutionnels, une innovation en Italie dans le domaine de la construction routière », déclare Antonio Giulio Ro-



gnoni. La Lombardia et l'Etat - à travers ANAS S.p.A. - détiennent chacun 50 % du capital de CAL, mais la Région exerce le pouvoir exécutif. Ce nouveau modèle de société a fait des émules dans d'autres régions telles que la Vénétie, le Latium et le Piémont, mais sans parvenir à reproduire le succès lombard. « Nous avons le pouvoir d'octroyer des concessions, mais nous ne gérons jamais directement les autoroutes, alors qu'ailleurs en Italie, les sociétés créées par les gouvernements régionaux en partenariat avec le gouvernement national se chargent elles-mêmes de contrôler les péages, une formule qui n'a pas donné de bons résultats, car elle engendre des conflits d'intérêts », analyse le PDG de CAL. La gestion décentralisée de l'entreprise et sa connaissance du jeu politique local et du tissu social ont également permis de lever le veto que les collectivités locales opposaient régulièrement aux projets de l'exécutif lombard, tout le monde souhaitant la construction de nouvelles infrastructures, mais personne n'étant disposé à en assumer les nuisances.

L'action de CAL ne se limite pas au secteur de la construction routière. La société a construit 5 hôpitaux au cours des 3 dernières années, à Bergame, Vimercate, Niguarda, Legnano et Côme. Elle remplace progressivement les établissements vieillissants par des bâtiments dotés de la meilleure technologie. « Parmi nos projets figure la construction des hôpitaux de Monza et Garbagnate. Nous avons aussi érigé le plus haut gratte-ciel d'Italie, qui abrite les services administratifs centraux de la Région Lombardie, et nous restaurons le patrimoine historique, par exemple la Villa royale de Monza », poursuit Antonio Giulio Rognoni. CAL va également construire des bassins de rétention le long du Pô, afin de rendre ce fleuve à la navigation. 5 chutes d'eau vont être aménagées qui deviendront la première source d'énergie renouvelable du pays. Le savoir-faire acquis par l'entreprise devrait lui permettre d'internationaliser son activité au cours des prochaines années. « Je souhaite mettre notre expertise au service des pays en développement, par exemple le Brésil et la Turquie. Le besoin d'infrastructures se fait sentir partout dans le monde. En droite ligne avec la politique de coopération de la Lombardie, nous assisterons avec plaisir les gouvernements qui nous en feront la demande », affirme le PDG de CAL.

COMMUNIQUÉ RÉALISÉ PAR VOX MEDIA PARTNER

PON : Programme Opérationnel National : un instrument de convergence économique

Sotto titolo articolo PON: Programme opérationnel national : un instrument de convergence économique

Avec des indicateurs socio-économiques toujours inférieurs à la moyenne nationale, le Mezzogiorno n'a pas encore rattrapé son retard sur le nord du pays. Pour accompagner les régions méridionales sur le long chemin de la convergence, l'Etat a mis en place une active politique de soutien, dans laquelle s'inscrit le Programme opérationnel national (PON) 2007-2013. Intitulé « Réseaux et mobilité », ce plan met l'accent sur le développement des infrastructures en Campanie, Calabre, Pouilles et Sicile. Objectif : mettre en valeur le potentiel logistique du sud de la péninsule, destiné à devenir une plateforme d'échange à l'intersection de plusieurs grands axes transeuropéens de communication. Le PON se propose notamment de renforcer le Couloir 1 Berlin-Palermo et le Couloir 21 dit des Autoroutes de la Mer. Il entend consolider le rôle géostratégique du midi, afin d'un faire l'un des piliers de la croissance économique du pays, tout en respectant les grands principes du développement durable. Le PON prévoit un rééquilibrage des différents modes de transport en faveur du rail et de la mer, auxquels sont destinés 70 % des ressources financières, contre 30 % pour la route et le fret aérien. Un groupe de liaison interministériel supervise par ailleurs l'impact des

chantiers sur l'environnement.

L'enveloppe totale atteint 2,75 milliards d'euros, dont la moitié est apportée par l'Union Européenne (Fonds FESR). Les projets sont choisis en étroite coopération avec les Régions, afin de rationaliser les dépenses de tous les échelons administratifs et de créer des synergies. Un Comité de Surveillance suit l'avancement des différents dossiers. La dernière réunion s'est déroulée à Bari en juin. A cette occasion a été présenté le Rapport annuel d'Exécution, qui dresse un bilan du PON 2007-2013 aujourd'hui parvenu à mi-parcours. La liste définitive des projets approuvés, au nombre de 67, engage déjà 2,65 milliards. L'argent restant doit encore être distribué. Les interventions aujourd'hui à l'étude concerneront essentiellement les zones logistiques portuaires de Catane (Sicile), Nola, Battaglia et Marcanise (Campanie) et les installations aéroportuaires gérées par l'Agence nationale de l'Aviation civile (ENAC).

De l'analyse des projets déjà lancés, il ressort que le transport ferroviaire reçoit un total de 1,6 milliard du PON 2007-2013, une somme consacrée principalement à la réalisation de grands projets. La liaison entre Gioia Tauro, Tarente et Bari est considérée prioritaire, aussi bien par le gouvernement italien que par l'Union Européenne. Plus de 500 millions y seront consacrés, afin de faciliter le passage des trains

entre les littoraux tyrrhénien et adriatique. En ce qui concerne le transport maritime, 380 millions serviront à renforcer la compétitivité de 3 ports du Mezzogiorno – Gioia Tauro, Tarente et Augusta – dans le but de capter une plus grande partie des flux transocéaniques de marchandises. Le 28 septembre dernier, la Région Calabre, deux ministères, le Port de Gioia Tauro et Réseau ferroviaire italien (RFI, l'équivalent de RFF en Italie) ont signé un accord pour le développement de l'intermodalité rail-mer. Les ports de Brindisi, Salerno, Naples et Messine ont également bénéficié de financements. Le transport aérien de son côté percevra 82 millions. ENAC investira par exemple cet argent dans la modernisation des aéroports de Palerme, Naples, Brindisi et Tarente.

Le réseau routier absorbe 560 millions. Les axes bénéficiaires seront notamment les RN 106 et 96 et plusieurs autoroutes gérées par l'ANAS S.p.A., la société publique responsable de la construction et de l'entretien du réseau autoroutier transalpin. Le PON 2007-2013 apporte également 63 millions d'euros à la construction de plateformes intermodales qui facilitent le transfert de marchandises entre le rail et la route et 82 millions à la mise en service de systèmes de transport intelligents, capables de gérer informatiquement et simultanément les différents réseaux et de développer leur complémentarité. Enfin, l'octroi d'aides aux en-

