



**ISEMAR**

INSTITUT SUPÉRIEUR D'ÉCONOMIE MARITIME  
NANTES - SAINT NAZAIRE

---

L'Italie constitue historiquement une des grandes nations maritimes européennes. Le caractère maritime de notre voisin ne tient pas seulement à sa nature péninsulaire et insulaire mais aussi à une économie nationale tournée vers les secteurs de l'économie de la mer. La force des exportations italiennes au nord et les hubs au sud pour les ports, l'implication dans le transport maritime international et l'importance de la construction navale permettent à l'Italie de compter dans le concert européen. Néanmoins, les difficultés de la crise fragilisent cette économie maritime alors que se pose la question de la place de l'Etat (pavillon, armement, construction navale, politique portuaire). Ce panorama n'est pas sans intérêt pour comprendre les capacités et les limites des économies maritimes des pays européens.

---

#### Les armements italiens

En termes de pavillon (exprimé en tonnes de port en lourd) l'Italie se situait, en janvier 2009, à la 18<sup>e</sup> place mondiale et la 8<sup>e</sup> place européenne. En matière de contrôle économique de la flotte, notre voisin se situe au 13<sup>e</sup> rang avec 65% de sa flotte sous pavillon national alors que la France est au 26<sup>e</sup> rang et à 45% sous pavillon national. Pour les navires à passagers, l'Italie se place au second rang mondial derrière les États-Unis avec 94% de pavillonnement national. L'Italie compte un pavillon (domestique et depuis 1998 international). Le registre international a la réputation d'être "économique"<sup>1</sup> favorisant les immatriculations des opérateurs nationaux et même voisins (Corsica Ferries, Minoan).

Le secteur maritime italien repose sur un nombre élevé d'armements dont le roulier constitue un des piliers en raison de l'importance des liaisons avec la Sardaigne, la Sicile et les nombreuses petites îles nationales. En outre, depuis les années quatre-vingts, les liaisons internationales se sont étoffées. La Corse est devenue une destination touristique italienne alors que les passagers vers l'Afrique du Nord, de la Lybie au Maroc, ont progressé au fil des années. Pour le fret comme pour les passagers, l'intégration de la Grèce puis la normalisation des Balkans (Croatie, Monténégro, Albanie) ont permis de densifier les échanges en Adriatique.

En Méditerranée Occidentale, c'est le dynamisme des armements italiens (Grimaldi Naples, Gran Navi Velocci) qui a permis de construire un véritable réseau d'autoroutes de la mer avec l'Espagne (et même durant trois ans avec la France). Le gouvernement italien s'est engagé dans une politique de soutien aux lignes de cabotage qui représentent un mode de

délestage du réseau routier dans les échanges notamment avec la Sicile et maintenant avec les voisins sous le terme générique d'autoroutes de la mer. L'Italie développe un système original d'ecobonus pour soutenir directement la demande par une remise de prix offert aux transporteurs routiers utilisant la solution maritime.

L'opérateur historique du marché ferry est l'armement public<sup>2</sup> Tirrenia de Navigazione incluant plusieurs armements régionaux<sup>3</sup>. L'armement, dont le siège est à Naples est annoncé en voie de privatisation ce que réclamait depuis plusieurs années le secteur privé en dénonçant les subventions publiques (environ 220 Meuros par an) qui permettaient à l'opérateur public de pratiquer des politiques tarifaires agressives. Le gouvernement de Silvio Berlusconi a annoncé que l'année 2010 verrait la privatisation du seul transporteur maritime public d'Europe avec le polonais Unity Lines. Gouvernement, régions et syndicats devront négocier sous l'œil du privé le changement de statut de l'un des plus grands opérateurs européens avec 23 unités valant 650 Meuros, 3 000 salariés et 800 Meuros de dettes.

La concurrence du privé est vive en raison même de l'importance des marchés insulaires (6.5 M de passagers dans les ports sardes, 3.6 M dans les ports siciliens hors Messine). Plusieurs groupes familiaux<sup>4</sup> sont engagés dans le secteur : Onorato (Moby Line agrandie en 2007 de Lloyd Triestino), A. Grimaldi (GNV<sup>5</sup>), E. Grimaldi Naples (Grimaldi Lines), Aponte (SNAV), Franza (Carronte & Tourist), Morace (Ustica Lines). Chacun montre un grand dynamisme en termes d'équipement de navires (cruise ferry et ferry rapide) et d'engagements internationaux. GNV a fait de sa liaison Barcelone – Gênes un modèle de nouvelle ligne mixte en Méditerranée et s'est engagée jusqu'à Tanger avec une

---

<sup>2</sup> Via Fintecna contrôlée par le ministère italien de l'économie.

<sup>3</sup> Il s'agit de Serena pour les îles siciliennes, Toremar pour l'île d'Elbe, Siremar en Sardaigne du Nord, Caremar pour les îles de Naples. De son côté, la liaison entre Messine et Reggio de Calabre est assurée par Bluvia une filiale des chemins de fer italiens (FS). En 2008, 10 M de passagers ont franchi le Déroit de Messine.

<sup>4</sup> Le groupe Beneton s'était en 2003 engagé dans un petit opérateur roro sur la Sicile repris en 2008 par Corsica Ferries.

<sup>5</sup> GNV est passé dans les mains de fonds d'investissement en 2004.

<sup>1</sup> Le registre international italien offre une exonération totale des charges sociales employeur et salarié, et le revenu des navigants n'est pas imposable. Fin 2009, les armateurs italiens se sont inquiétés des réductions budgétaires italiennes pouvant affecter le financement des avantages fiscaux du secteur maritime qui coûteraient de 100 à 150 M€ à l'Italie. Les armateurs soulignent l'apport du secteur à l'économie italienne et craignent un exode des navires vers d'autres pavillons européens.

présence annoncée à Sète. Pour sa part, Moby sera présent à Toulon en 2010 sur le marché corse. Le groupe Grimaldi de Naples a pris une ampleur européenne avec les acquisitions du Finlandais Finlines (2007) et du Grec Minoan (2008) afin de constituer le premier acteur roulier paneuropéen. Il faut encore ajouter son positionnement sur le transport de véhicules sur les marchés Nord – Sud d'Amérique latine et d'Afrique noire.

Car carrier multipurpose, *Grande Nigeria* à Hambourg



La position italienne en matière de conteneur est moins forte. Il faut rappeler que M. Giovanni Aponte originaire de la région de Naples est le fondateur du numéro deux mondial MSC, société dont le siège social est à Genève. Les autres opérateurs du secteur ont été victimes du mouvement d'acquisition de ces dernières années. Lloyd Triestino a été intégré par Evergreen (1998), Contship Container Line (créée en Suisse par M. Ravano) était l'un des éléments de CP Ships depuis repris par Hapag Lloyd (2006), Costa Containers Line est devenue une filiale de Hamburg Sud (2007). Le secteur italien garde néanmoins quelques petits opérateurs spécialisés sur les marchés méditerranéens, Tarros de La Spezia et Linea Messina de Gênes qui possèdent chacun un terminal dans leur port d'attache.

Dans le secteur des vracs, les intérêts italiens s'orientent davantage vers les secteurs de la chimie et du gaz et délaissent les secteurs plus traditionnels du pétrole et du vrac sec. Parmi les entreprises, on peut citer : Coeclerici, Premuda, D'Amico Navigazione, Bottiglieri, Fratelli d'Amato, Navigazioni Montanari. Là encore, il s'agit essentiellement de groupes familiaux à l'image-même de l'économie italienne dominée par cette structure entrepreneuriale.

Pour la croisière, l'Italie représente le premier pays de destination européenne et les Italiens le troisième marché de clientèle. Les ports d'embarquement de Venise avec 530 000 passagers et Civitavecchia avec 500 000 suivent Barcelone sur le podium européen. Selon une étude récente réalisée par l'European Cruise Council, le secteur de la croisière représente 97 000 emplois en Italie (plus du double de l'Allemagne et de la Grande-Bretagne). Ce chiffre intègre à la fois les compagnies, les services et la construction navale.

Deux armements italiens sont actifs sur le marché européen de la croisière. Le premier dont le siège opérationnel est à Gênes est Costa, filiale depuis 2000 du n°1 mondial l'Américain Carnival Group. Costa compte 14 navires fin 2009 et domine le marché continental avec pour concurrent MSC croisière. Basée à Naples, la compagnie a été bâtie en 1987 par la famille Aponte sur la base de Flotta Lauro et opère 9 navires.

### Géographie portuaire nationale

La principale région portuaire est la Ligurie avec les trois ports de Savone – Vado, Gênes et La Spezia qui représentent l'interface des régions du Piémont et de la Lombardie. L'essentiel de la conteneurisation liée à l'économie italienne se concentre en Ligurie avec une concurrence traditionnelle de Gênes (54 Mt en 2008) et La Spézia (18.6 Mt). Plus au sud, la Toscane possède le port généraliste de Livourne (34 Mt) alors que Civitavecchia (7 Mt) en Latium se positionne essentiellement sur les passagers (ferries et croisières). Le Mezzogiorno, moins développé économiquement que le Nord, compte néanmoins du point de vue portuaire. Le duo de Campanie de Naples (19.3 Mt) et Salerne (9.7 Mt) représente un volume important de trafics. La Calabre abrite l'un des plus grands hubs de Méditerranée avec Gioia Tauro (34 Mt). Calibré pour une industrie sidérurgique bord à quai, le port a trouvé sa juste vocation dans le transbordement de conteneurs, mais aussi de véhicules. En Basilicate, Tarente (43.2 Mt) est un grand port sidérurgique auquel s'est ajouté du transbordement ces dernières années.

Le transbordement de conteneur est l'une des vocations du port sarde de Cagliari (34.2 Mt) qui possède l'une des plus grandes raffineries du pays. Les ports siciliens voient le transit des échanges domestiques de marchandises, mais aussi un important volet de pétrole brut pour le raffinage à Millazo (22.5 Mt) et Augusta (30,4 Mt).

Les ports de l'Adriatique s'articulent autour de petits trafics spécialisés avec pour la plupart des trafics de rouliers vers les pays riverains. Ravenne (25.9 Mt) possède un important trafic de vracs autour de l'agriculture et de l'industrie. Venise (30.2 Mt) et Trieste (48.2 Mt) possèdent un gros volet pétrolier, avec pour le second seulement une fonction d'approvisionnement des raffineries du Nord des Alpes via le TAP (Allemagne) et l'AWP (Autriche). Trieste est aussi le port italien de l'autoroute de la mer turque (Ambarli, Cesme, Mersin) soit 220 000 camions en 2008, complétée par des services ferroviaires vers l'Autriche.

Trafic conteneurisé des ports italiens (evp, 2003, 2008)

	2003	2008		2003	2008
Savone	53 000	253 000	Gioia T.	3 149 000	3 467 000
Gênes	1 606 000	1 766 000	Tarente	658 000	786 000
La Spezia	1 007 000	1 246 000	Cagliari	314 000	307 000
Livourne	592 000	779 000	Ravenne	160 000	214 000
Naples	433 000	481 000	Venise	265 000	379 000
Salerne	417 000	330 000	Trieste	185 000	336 000

Sources Assoport

## Développements portuaires

Le développement portuaire italien en termes de conteneurs est marqué par une certaine atonie. Les armateurs via Confitarma ont critiqué l'absence de politique nationale de modernisation mais aussi souligné le besoin de simplification réglementaire et d'organisation. L'association Assologistica plaide même pour ne laisser dans le giron de l'État que les ports de +10 Mt ou +400 000 evp et de transférer vers les régions les autres. Resterait alors une dizaine de ports d'État contre 23 actuellement.

L'évolution de la conteneurisation hors transbordement a été relativement limitée. Les ports ligures reposent presque uniquement sur le marché d'Italie du Nord lui-même disputé par les ports du Range Nord qui captent la Suisse, l'Autriche et l'Europe centrale. C'est un marché où Trieste souhaite coopérer avec ses voisins, le slovène de Luka Koper et le croate de Rijeka.

En conséquence, les développements portuaires sont loin d'atteindre les grands projets espagnols et français. Le port de Savone va développer un nouveau terminal, destiné en principe à APM Terminal (500 000 evp de capacité). La Spezia possède un vieux projet d'extension du terminal de Contship Italia – Eurogate pour l'instant non mis en œuvre. A Naples, le terminal de Levante devrait à terme accueillir l'alliance de MSC et Cosco dans le manutentionnaire CoNaTeCo.

Le port de Gênes possède aujourd'hui trois terminaux, le grand terminal du VTE de PSA à Voltri (ouvert en 1992, repris en 1998 par PSA, 62.5% du marché), le terminal de Messina Linea et le terminal SECH dans la partie ancienne. Deux extensions sont en cours. La première repose sur l'aménagement du "module 6" de Voltri (500 000 evp de capacité) confié en 2008 à PSA en partenariat avec Cosco et les chemins de fer (FS). Eurogate qui aurait souhaité venir à Gênes avec la concession du "module 6". MSC est elle partenaire de SECH<sup>6</sup> pour le second projet génois avec la reconstruction d'un site sur la Calata Bettolo (750 000 evp de capacité).

L'Italie est sans doute le plus diversifié des pays européens en termes d'opérateurs de manutention<sup>7</sup> de conteneurs. La position dominante est assurée par Contship Italia<sup>8</sup> (la moitié du trafic italien) avec des associations à MSC (La Spezia, Livourne, Ravenne) et APM T (Gioia Tauro). Seule Cagliari est totalement en propre. PSA est présent depuis 1997 à Gênes (VTE) et à Venise (Vecon). HPH a repris le terminal de Tarente à Evergreen en 2009. MSC, outre les trois alliances avec Eurogate, est coactionnaire à Venise (TIV) et à Naples (Molo Bausan).

<sup>6</sup> PSA établit des liens d'actionariat croisés avec GIP propriétaire de SECH ce qui a soulevé une enquête de l'autorité anti trust italienne en 2009.

<sup>7</sup> Depuis 1994, l'ensemble de la manutention italienne est détenu par des acteurs privés.

<sup>8</sup> Contship Italia est passé en 1999 dans le giron d'Eurokai (Hambourg) puis d'Eurogate.

L'autre type de développement portuaire concerne le gaz. L'Italie, jusqu'à présent à 97% alimentée par gazoduc, développe un important volet d'équipement en terminaux LNG tout en multipliant les connections avec les producteurs par de nouveaux gazoducs dont une variante Sud du futur gazoduc russe "South Stream" au travers du canal d'Otrante vers Brindisi, et du gazoduc algérien "Galsi" via la Sardaigne.

Jusqu'à 2009, l'Italie possédait un seul terminal LNG (ENI) datant de 1971, Panigaglia à côté de la Spezia. Depuis quelques années, une partie de l'approvisionnement italien utilise le terminal de Montoir en France avant restitution par le réseau terrestre franco-italien. En outre, en août 2009 s'est ouvert au large de Rovigo près de Venise, l'Adriatic LNG terminal (Qatar Petroleum, ExxonMobil et Edison). Les prochains terminaux seront ouverts à Brindisi (BG Italia) et au large de Livourne (Endesa, Iride Group, Golar). Une demi-douzaine d'autres projets est évoquée en Italie.

## Dimensions ferroviaires et logistiques

L'Italie est l'un des pionniers européens de la complémentarité ferroviaire des pré/post acheminements maritimes de conteneurs. Certes, le non-routier n'est pas équivalent aux ports d'Europe du Nord, mais Gênes avec 20% et La Spezia avec 25% disposent d'une bonne intermodalité. Même le hub de Gioia Tauro, en Calabre a toujours eu des liens au travers de la péninsule.

Le développement de la conteneurisation ferroviaire italienne doit beaucoup à la stimulante concurrence faite à Italcontainer (FS) par Contship Italia (Eurogate). Pour concurrencer le port voisin de Gênes, Contship Italia a développé précocement le transport intermodal à La Spezia avec sa filiale Sogemar (270 000 evp en 2007). En complément, le groupe a progressivement construit un réseau de ports secs en propriété à Milan (Melzo, Rho) et Modène (Rubiera) et en utilisant les terminaux communs (interporti) avec d'autres grandes villes. Depuis 2002, l'articulation ferroviaire se fait aussi au travers des Alpes avec le service Hannibal.

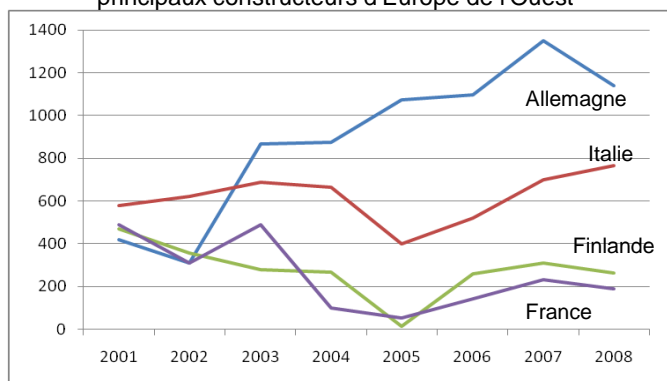
Depuis le milieu des années quatre-vingts, l'Italie est un pays pionnier en matière de plate-forme (*interporto*). L'objectif était à la fois de privilégier les liens avec les ports nationaux malmenés par la concurrence nord européenne et de réduire le "tout route" dans les acheminements terrestres.

La particularité italienne en matière d'organisation logistique du territoire est qu'il s'agit d'une politique nationale décidée au travers de plusieurs lois édictées entre 1990 et 2002. L'Etat définit la planification générale, les règles de financement et de gestion tout en laissant aux acteurs locaux (administrations territoriales, CCI) la mise en opération. L'Italie compte quatorze *interporti* aux trois quarts localisés dans les zones industrielles du nord représentant de 20 à 25% du parc logistique national. Une récente étude allemande ([www.gvz.org.de](http://www.gvz.org.de)) plaçait 5 *interporti* parmi les dix meilleurs terminaux intermodaux italiens dont Vérone comme leader.

## Le pilier économique de la construction navale

L'Italie reste l'un des grands pays européens de construction navale avec une place de leader sur le secteur des navires à passagers. A la fin de l'année 2008, le carnet de commandes se composait (en tonnes brutes compensées) au trois quarts de navires de croisière et un quart de ferries. L'Italie représente un gros tiers des navires de croisière en commande dans le monde et un quart des ferries.

Livraison annuelle en tonnes brutes compensées des principaux constructeurs d'Europe de l'Ouest



Sources VSM

Trois chantiers réalisent la production navale italienne de gros navires à passagers : Vicentini Cantieri Navale (Venise), Nuevi Cantieri Apuania (Massa Carrara) et surtout le géant Fincantieri. Deux autres constructeurs sont plus spécifiques, Mariotti (Gênes) pour les petits navires de luxe et les méga yachts; Rodriguez (Messine) pour les petits navires rapides et également des méga yachts.

Le Majestic (GNV), croisière ferry, Nuevi Cantieri Apuana (1992)



La construction navale nationale bénéficie historiquement des commandes du secteur ferry italien particulièrement dynamique à la hauteur de l'importance des marchés insulaires mais aussi les liaisons avec l'Espagne qui ces dernières années ont été dotées de nouvelles unités confortables et rapides. L'un des plus grands constructeurs européens est donc l'Italien Fincantieri. L'entreprise, organisée en 1959 et dont le siège est à Trieste, est toujours propriété de la holding publique Fintecna. La particularité de

Fincantieri est sa présence à la fois dans les constructions navales civile et militaire et ce au travers de neufs sites employant 10 000 salariés. Pour la croisière, il s'agit des chantiers de Monfalcone, de Maghera (Venise) et de Sestri (Gênes); pour les ferries ce sont ceux d'Ancône, de Castellemmare di Stabia (Naples) et de Palerme; enfin pour les navires militaires ceux de Muggiano (La Spezia) et Riva (Ligurie).

Dans la concurrence européenne avec les Allemands de Meyer Werft et les Franco-finlandais de STX Europe, Fincantieri bénéficie de la confiance du plus grand groupe de croisière mondial Carnival qui a commandé pas moins de 39 navires entre 2000 et 2008 : 9 Carnival, 9 Costa Cruises, 2 Cunard, 3 P&O Cruises, 8 Holland America Lines, 7 Princess Cruises. Il faut ajouter à cela pour la même période, 24 navires à passagers (ropax, croisière ferry, fast ferry).

Carnets de commande 2010-2012

	2010	2011	2012	total
Fincantieri (Italie)	5	3	2	10
Meyer Werft (All.)	2	3	2	7
STX Europe France	2			2
STX Europe Finlande	2	1		3

Cependant, la crise est arrivée fortement dans le secteur de la construction de navires à passagers. Le recul de l'activité et le phénomène de surcapacité sont loin d'avoir les proportions du vrac sec ou des conteneurs. Toutefois, les commandes sont devenues rares dans le secteur ferry et se sont arrêtées dans le secteur de la croisière. Les chantiers Apuania ont de grandes inquiétudes quant à leur avenir. Le carnet de commande civile de Fincantieri dans les deux années qui viennent est bon, mais le constructeur a dû patienter dix-neuf mois avant de recevoir en novembre 2009 une nouvelle commande. Outre la reprise attendue du secteur de la croisière, les constructeurs italiens espèrent que la régionalisation des filiales locales de Tirrenia soit l'occasion de remplacer des unités souvent obsolètes et anciennes. Au-delà, l'association des constructeurs (Assonave) a lancé l'idée d'un financement communautaire pour faciliter le remplacement des vieux car ferries européens avec un volet environnemental appuyé. 140 navires de plus de trente ans pourraient être concernés.

Entre temps, Fintecna a recapitalisé Fincantieri qui a toutefois été obligé de procéder à du chômage technique et sans doute à des réductions de capacité et qui va peut-être réduire son personnel par des licenciements. La privatisation projetée en 2007 par le gouvernement italien ne semble plus d'actualité mais pourrait revenir dès que le contexte sera meilleur.

Paul TOURRET