

DOSSIER

La Lombardia

Tes 10 millions de Lombards génèrent environ 3,7 % du PIB de l'Union européenne ! Non content d'être à la tête de la région la plus industrialisée d'Italie, Milan excelle en design, mode et gastronomie. Aujourd'hui, la ville se dote de nouvelles infrastructures en prévision de l'Exposition universelle de 2015.

Entre Suisse et France, la Lombardie commande les échanges de l'Italie avec le reste du continent. La région réalise plus du tiers de toutes les exportations italiennes et l'Hexagone est son premier partenaire commercial. 99 % des marchandises lombardes qui prennent le chemin de l'étranger se composent de produits transformés : machines-outils, électronique, matières plastiques, matériel électrique... L'extrême réactivité des PME locales – on recense plus de 750 000 entreprises ! – explique leur succès sur les marchés internationaux.



Seul point noir au tableau, la Lombardie souffre d'un véritable retard en matière d'infrastructures, un problème auquel l'exécutif régional s'attaque de front sous la houlette de Roberto Formigoni, le président de la Lombardie. Fort d'une vision claire de l'avenir de Milan, dont le rôle doit pour lui dépasser toujours de plus loin les frontières italiennes, il suit de près plusieurs chantiers phare : autoroutes, train à grande vitesse, reconversion des anciens terrains de la Foire de Milan, etc. Au pouvoir depuis 1995, ce catholique pratiquant a donné à la région la stabilité qui fait tant défaut à l'Italie, une nouvelle fois convoquée aux urnes en avril prochain.

La capitale économique de l'Italie vit une mue sans précédent depuis l'an 2000 : d'immenses friches industrielles sont en train de se transformer en quartiers huppés et centres d'activités tertiaires à forte valeur ajoutée. Portello, Santa Giulia, CityLife abriteront des laboratoires de recherche, plusieurs musées, des universités, des pépinières d'entreprises... La créativité sous toutes ses formes y aura sa place et l'audace des gratte-ciel en train de monter à la conquête du ciel

donne la mesure des ambitions milanaises.

« Rome doit confier la gestion des créneaux horaires libérés par Alitalia à un organisme neutre »

Raffaele Cattaneo
Ministre régional des Infrastructures et Transports

Toutes ces initiatives pavent la route à l'organisation de l'Exposition universelle de 2015, le grand pari de Roberto Formigoni pour que plus personne sur Terre

n'ignore où se trouve la Lombardie.

La candidature de Milan s'articule autour du thème de l'alimentation et des défis que doit relever l'humanité pour s'assurer son pain quotidien. Le gouvernement régional a construit son dossier sur un secteur agroalimentaire puissant, une nourriture traditionnelle saine et un projet spectaculaire comme la Cité du Goût et de la Santé. Tout irait pour le mieux dans le meilleur des mondes si une épée de Damoclès ne pendait depuis plusieurs mois au-dessus du principal aéroport de la capitale lombarde.

Infrastructures : honni soit qui Malpensa ! Que Sa Gracieuse Majesté nous pardonne ce jeu de mots facile aux dépens de la devise britannique, mais honnir et Malpensa sont deux concepts que l'actualité lombarde associe avec insistance. La Région, la Ville de Milan, les entrepreneurs, les professionnels du tourisme, la puissante Foire de Milan... toutes les forces vives du principal moteur de l'économie italienne se sont soulevées contre la décision du gouvernement national de vendre la compagnie aérienne Alitalia à Air France sans garantie : Malpensa pourrait perdre plus de 100 vols par jour dans l'opération, un prix que Milan n'est pas disposé à payer. Malgré l'incurie qui y règne, Alitalia connecte la capitale lombarde aux principales places financières. Les intérêts de la Lombardie et ceux d'Air France sont-ils irrémédiablement contraires ? Le président de la Région, Roberto Formigoni, ne redoute rien tant que la reprise du transporteur italien Alitalia par la compagnie française. Porte-parole du monde des affaires milanais, il défend bec et ongles l'aéroport de Malpensa, aujourd'hui deuxième base d'Alitalia avec Rome. Air France ne juge pas cette situation viable à long terme et se propose de concentrer ses

efforts sur la capitale si son offre de rachat prospère. La deuxième grande bataille de Roberto Formigoni est intérieure : en cas de victoire de Silvio Berlusconi lors des prochaines élections législatives du mois d'avril, l'homme fort de Lombardie, qui préside depuis 13 ans aux destinées d'une des régions les plus puissantes d'Europe, sera certainement sollicité par son allié politique pour prendre en charge un ministère. Très attaché à Milan, sa réponse dépendra certainement de sa capacité à œuvrer en faveur de sa région depuis Rome, c'est-à-dire du portefeuille qu'on lui offrira. On le dit intéressé par les Affaires étrangères ou le ministère de l'Intérieur. Plaidoyer.

Question : La reprise d'Alitalia par Air France est perçue comme une menace à Milan. Que redoutent les Lombards ?

Réponse : Tel que les choses nous sont présentées aujourd'hui, l'impact sur tout le nord de l'Italie pourrait être terrible. Les entrepreneurs, les syndicats, l'Université... toutes les institutions et organismes qui ont étudié la question ont tiré la sonnette d'alarme. Concrètement, nous craignons la suppression d'environ 700 vols par semaine, soit 40 000 vols par an. Cela se traduirait par 8 millions de passagers en moins et 8000 emplois supprimés. Certains rapports chiffrent à 15 milliards d'euros le manque à gagner pour la région. Même l'Etat y perdrait, puisqu'il arrêterait de percevoir plusieurs centaines de millions de taxes et impôts par an. Nous avons commencé à protester en août dernier et le gouvernement nous a finalement reçus le 15 janvier...

Existe-t-il une alternative raisonnable à la reprise d'Alitalia par Air France ?

Alitalia ne peut pas être subventionnée éternellement. Clairement, elle doit être vendue, mais à une entreprise qui en comprend toute la valeur économique pour le nord de l'Italie. Il y a deux offres sur la table : celle d'Air France et celle d'Air One et Banca Intesa San Paolo. Air One est une petite compagnie aérienne, mais elle a derrière elle la première banque italienne. La Région Lombardie doit être associée aux négociations et le débat doit se dérouler sur la place publique et prendre

et économiques de la planète, une desserte indispensable pour la Lombardie, qui héberge la moitié des implantations étrangères en Italie et assure 29 % des exportations nationales.

L'amertume lombarde se comprend d'autant

plus aisément que rien dans les résultats de Malpensa ne justifie ce déclassement : 20,6 millions de passagers sur vols internationaux en 2007, sur un total de 23,9 millions d'usagers, des chiffres en hausse respective de 10,6 % et 9,7 %, temps de récupération des bagages inférieur à 25 minutes dans plus de 90 % des cas... Combiné à l'autre grand aéroport milanais, Linate, ce sont plus de 33,8 millions de personnes qui ont atterri et décollé de la capitale lombarde l'année dernière. En comparaison, l'aéroport Rome ~~Fiumicino~~, duquel Air France entend faire la en compte tous les aspects du problème. Si finalement Air France gagne la partie, nous demandons un moratoire de trois ans, une période pendant laquelle aucun vol ne pourra être supprimé. Il n'y a là



Roberto Formigoni
Président de la
Lombardie

rien d'extraordinaire : les Hollandais ont obtenu un moratoire de 5 ans suite au rachat de KLM par Air France. Nous mettrons ce délai à profit pour négocier avec d'autres compagnies la desserte de l'aéroport de Malpensa, qui a enregistré une forte hausse du nombre de passagers en 2006 et 2007. Nous ne pouvons pas le briser dans son élan. **Malgré les déboires d'Alitalia, Milan sera-t-il prêt à accueillir l'Exposition universelle de 2015 ?**

Il nous reste 7 ans pour préparer cet événement, 7 années que toute l'Italie doit employer à mieux s'organiser et à s'équiper des infrastructures nécessaires. Il faut mettre fin au gaspillage : 95 % des employés d'Alitalia à Malpensa pointent à Rome avant d'embarquer dans un avion et ils commencent à travailler réellement 3 heures plus tard à Milan. Notre aéroport est un atout de poids pour notre candidature à l'organisation de l'Exposition et pour l'ensemble de l'Italie. Même chose pour le Couloir 5, le grand axe de communication paneuropéen tracé par l'Union européenne et qui traverse la Lombardie : des chantiers importants ont été repoussés par le gouvernement actuel. Nous devons aller de l'avant, réformer l'Etat et faciliter la prise de décision au niveau du Parlement. L'immobilisme n'est pas une bonne politique.

Si Silvio Berlusconi gagne les prochaines élections législatives, il s'est-il prêt à inclure dans son gouvernement des personnalités de diverses sensibilités, un peu

sur le modèle de ce qu'a fait Nicolas Sarkozy en France. Que pensez-vous de cette proposition ?

La volonté d'ouverture du centre-droit s'est déjà manifestée à plusieurs reprises. Silvio Berlusconi est disposé à travailler avec des personnes qui ne partagent pas à 100 % ses idées si elles ont les compétences et le savoir-faire nécessaires pour faire avancer les dossiers. Au niveau régional, j'ai consulté l'opposition sur certaines questions importantes et j'ai accepté plusieurs amendements. Nos lois sur la fiscalité, le fédéralisme, l'enseignement et les infrastructures en sont de bons exemples. Les décisions de fond doivent être prises avec la plus large majorité possible.

principale base européenne d'Alitalia, a accueilli 32,9 millions de passagers. Une étude du cabinet-conseil **Studio Ambrosetti** chiffre à 9,3 milliards en 2015 le manque à gagner pour le PIB régional, et à 18,5 milliards en 2020.

Les responsables politiques et décideurs économiques exigent au moins un moratoire de 3 ans, une durée pendant laquelle Air France devra maintenir la desserte en l'état. La société SEA, qui gère Malpensa et Linate, a de plus engagé d'importants travaux d'agrandissement et de modernisation sur l'hypothèse d'un maintien des vols d'Alitalia. Milan vit dans la crainte de son excentration par rapport au reste de l'Europe. La faiblesse de l'investissement public dans les infrastructures de transport en est la principale cause. La Région, lasse d'attendre les décisions de Rome, intervient déjà dans le transport routier. « Nous sommes devenus directement actionnaires d'une société de gestion autoroutière qui pilote actuellement trois chantiers cruciaux pour notre avenir : une nouvelle voie rapide au pied des Alpes qui s'appellera **PeDEMONTANA**, une voie rapide entre Brescia et Milan et un tronçon supplémentaire du périphérique de Milan. Cette initiative unique confère une nouvelle dimension à la décentralisation du pays en donnant à une région une responsabilité de premier plan dans des dossiers autrefois gérés uniquement depuis Rome », assure **Raffaele Cattaneo**, ministre régional des Transports et des Infrastructures, qui souligne que ces projets joueront un rôle



clé dans le succès de l'Exposition universelle de 2015 si la candidature lombarde est retenue. Ils s'achèveront tous entre 2010 et 2012. L'exécutif régional attend aussi avec impatience la mise en service du TAV, l'équivalent transalpin du TGV. En attendant, il modernise plusieurs lignes qui desservent la Lombardie au départ de Milan. « L'électrification du chemin de fer Saronno-Seregno et le dédoublement de la voie Vanzaghello-Sacconago avancent rapidement », énonce **Norberto Achille**, président des Chemins de Fer Nord Milan (« **ferrovie** Nord Milano » ou FNM). 700 millions ont servi à acheter du matériel roulant, qui sera fabriqué en Italie.



« Parallèlement, nous modernisons l'aéroport de Malpensa, qui est un outil vital pour le développement de nos entreprises. Nous avons commandé 6 trains de 250 passagers chacun à Alstom pour mettre en place un service de navette ferroviaire vers le centre-ville. Grâce au tunnel de la Castellanza, le trajet durera à peine 30 minutes », poursuit Norberto Achille.

L'effort financier que consent la Région bénéficie aussi au transport public urbain. Les réseaux de bus, métro – 4 lignes ouvertes et une cinquième en construction – et tramways de la capitale lombarde, gérés par la régie municipale ATM, accueillent chaque année plus de 600 millions d'usagers. « Les deux tiers de notre budget seront consacrés au renouvellement de notre flotte, qui se classe déjà parmi les plus jeunes d'Europe

avec une moyenne d'âge du matériel roulant de 5 ans et demie. Nous allons acheter 450 autobus que nous

Norberto Achille
Président
FNM S.p.A.

choisirons parmi les modèles les moins polluants, dont plusieurs à moteur hybride. 60 trolleybus et 37 rames de métro figurent également sur la liste de nos achats », raconte Elio Catania, président d'ATM, qui implante rapidement toutes les innovations technologiques qui facilitent la vie aux voyageurs, par exemple l'information en temps réel sur les horaires et les correspondances, aussi bien aux arrêts qu'à l'intérieur des véhicules. La régie jouit

d'une grande popularité grâce à actions en faveur de l'environnement. « Nous avons mis au point un plan de réduction de notre consommation d'énergie : nous voulons voir notre facture baisser de 8 % par an. Nous voulons que les visiteurs de l'Expo 2015

disposent des meilleurs transports publics possibles », conclut Elio Catania. Tous les projets de l'exécutif régional injectent des milliards d'euros dans les secteurs du matériel de transport de la construction et de l'ingénierie civile. Parmi les principaux bénéficiaires se trouve la société Torno International, qui construit la cinquième ligne de métro et percera ensuite un tunnel routier sur le tracé du périphérique de Milan, un chantier évalué à 2 milliards. « Le tunnel que nous commencerons à percer dans quelques mois évitera chaque jour à 150 000 véhicules de transiter par le centre de Milan. Il disposera de 13 accès pour mieux répartir la circulation et mettra le centre-ville à quelques minutes de l'aéroport », explique

Massimo S. Dal Lago, vice-président de Torno International, un des grands noms de l'ingénierie civile transalpine. Son entreprise recevra en échange du tunnel

l'usufruit de 2000 places de parking situées aux points d'entrée et de sortie, dans les zones aménagées pour permettra aux engins de chantier de manœuvrer. La concession aura une durée de 60 ans. « Inde, Chili, Ukraine, Roumanie... Nous prospectons de nombreux marchés en donnant la priorité aux projets financés par le privé selon le principe de la concession. La ligne 5 du métro milanais est le premier chantier de ce genre réalisé par des capitaux privés. Nous espérons que le succès de l'opération incitera d'autres villes, italiennes ou étrangères, à suivre cet exemple », reprend Massimo S. Dal Lago.

De nombreux analystes ont souligné ces dernières années le recul constant des investissements étrangers en Italie. Cette tendance épargne peu ou prou la Lombardie, à laquelle n'existe pas de réelle alternative dans le pays, mais les responsables politiques et décideurs économiques régionaux veulent améliorer la compéti-

tivité de leur territoire en investissant dans les infrastructures. « L'Espagne et la Belgique font mieux que l'Italie en matière d'investissement



étranger. L'insuffisance et la congestion des transports figurent parmi les contraintes les plus souvent citées dans nos enquêtes, avec le coût élevé de l'énergie et la bureaucratie. Voilà les points sur lesquels nous devons travailler », affirme Giorgio D'Amore, président du Groupe des jeunes entrepreneurs d'Assolombarda, l'organisation patronale régionale, qui cite parmi les points forts de Milan la présence de main d'œuvre qualifiée, issue d'établissements d'enseignement supérieur et technique prestigieux. « La présence de la Bourse italienne des valeurs et l'organisation de foires et salons professionnels de portée internationale jouent également en notre faveur. Milan et la Lombardie concentrent 52 % des implantations étrangères en territoire italien », nuance Giorgio D'Amore. Autre donnée clé, les exportations italiennes proviennent essentiellement de Lombardie, grâce à la présence de dizaines de milliers de PME qui n'hésitent pas à sortir des frontières nationales. Et ces PME se font souvent courtiser en Italie même par de potentiels partenaires étrangers. « Lors de l'édition 2007 de Matching, 25 pays étaient représentés, un

nombre qui a triplé depuis l'année dernière », se réjouit Enrico Biscaglia, directeur général de la

Compagnie des Œuvres, une association qui regroupe des entrepreneurs de sensibilité catholique et qui organise chaque année une rencontre entre PME. 1650 entreprises ont participé à Matching en 2007, avec une forte présence des secteurs agroalimentaire, du tourisme et de l'énergie. « Pour 2008, nous voulons consolider la dimension internationale de l'événement en organisant des vidéoconférences avec des PME étrangères. Nous voulons aussi inviter des grandes entreprises pour essayer d'améliorer les relations entre PME et grosses sociétés, qui sont souvent compliquées », conclut Enrico Biscaglia.

Enfin, pour résoudre ses problèmes d'approvisionnement en énergie, la Lombardie s'en



remet également dans une large mesure à l'initiative privée : Milan abrite le siège d'Edison, le deuxième producteur d'électricité du pays derrière Enel. L'équivalent d'EDF « EDF est notre principal actionnaire et ensemble, nous avons achevé en 2007 un

« Nous investissons dans de nouvelles centrales électriques et un terminal portuaire gazier »

Umberto Quadrino
PDG
Edison S.p.A.

ambitieux programme d'augmentation de nos capacités de production en Italie. Nous avons aussi signé notre premier contrat pour la construction d'une centrale à l'étranger, en

Grèce. Depuis la libéralisation du secteur du gaz, nous nous diversifions dans un domaine que nous percevons comme un complément logique à notre métier principal : nous construisons un terminal off-shore de regazéification à Rovigo, qui traitera 8 milliards de m³ de gaz liquéfié par an, en provenance du Qatar », raconte Umberto Quadrino, administrateur délégué d'Edison. En 1886, la compagnie avait illuminé pour la première fois l'opéra de La Scala. Aujourd'hui, c'est la Lombardie tout entière qui veut briller de tous ses feux, en prévision de l'Exposition universelle de 2015. ■