Le plan des autoroutes italiennes

Autor(en): **Cova, Fedele**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **49 (1969)**

Heft 3: **Liaisons routières**

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-888083

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Le plan des autoroutes italiennes

Fedele COVA

Président de la « Società Autostrade »

En 1950, l'Italie avait à peu près terminé la reconstruction de son réseau routier et ferroviaire détruit au cours de la guerre.

Les véhicules automobiles, qui étaient au nombre de 390 000 en 1939, atteignaient, en 1950, 577 000 unités; le rythme d'accroissement annuel du parc, entre 1950 et 1960, était de 16 %, ce qui portait, en 1960, le nombre des véhicules à 2 430 000.

Ces quelques chiffres justifient pleinement le choix politique qui a consisté à miser en premier lieu sur les autoroutes pour mettre les infrastructures de transport en mesure de répondre à une demande aussi rapidement croissante.

Mais, étant donné, d'une part, l'importance des investissements exigés et les compétences techniques nécessaires pour le développement du plan et, d'autre part, les limites du budget de l'État et des niveaux du revenu, il était logique que la première loi relative aux autoroutes admît déjà le principe américain du « pay as you use » et le recours à des sociétés de droit privé plutôt qu'au Ministère des Travaux Publics.

Trois lois successives ont constitué la base du plan italien de construction d'autoroutes.

La première loi, celle de 1955, prévoyait la construction d'environ 1 300 kilomètres d'autoroutes à péage, avec un crédit de 100 milliards de lires, qui devait correspondre en moyenne à 33 % du prix de revient des ouvrages, accordé à fonds perdu par l'État aux sociétés concessionnaires et étalé sur dix ans.

Mais bientôt, les limites de cette intervention apparurent; fixant une fois pour toutes le montant de la subvention, elle assura la construction de l'Autoroute du Soleil (Milan-Bologne-Florence-Rome-Naples) et des tronçons autour de Milan qui mettaient les sociétés concessionnaires en mesure d'obtenir des bilans financièrement actifs, mais ne permettaient pas en revanche la réalisation des autoroutes locales du Centre et du Sud où la densité automobile et le revenu étaient de beaucoup inférieurs.

Ce fut surtout en fonction de l'élévation du niveau de vie du Mezzogiorno que la nouvelle loi de 1961 établit un nouveau système de subvention de la part de l'État, non pas proportionnée à la dépense soutenue par la société concessionnaire, mais basée sur le montant maximum voté par cette même loi. Ainsi, les autoroutes passives du Sud auraient bénéficié d'une subvention élevée payée tant par les autoroutes du Nord que par l'État, avec des versements échelonnés sur les trente années de la concession.

La loi de 1961 ne tarda pas cependant non plus à révéler des insuffisances, consistant surtout dans la lenteur et l'extrême complication des contrôles visant à déterminer l'entité de la subvention que l'État devait accorder pour équilibrer les bilans, et la nécessité (au cas où cette subvention dût apparaître supérieure au crédit voté) de soumettre de nouveau la loi du Parlement.

En même temps, le développement de la motorisation au cours des années soixante, qui dépassait largement 20 % par an, portant le parc automobile de 2 430 000 unités en 1960 à 9 000 000 en 1968, imposa une nouvelle intervention de l'État et une nouvelle loi, donna naissance à un programme additif de construction des autoroutes; le réseau prévu pour 1975 fut ainsi porté à près de 6 000 kilomètres.

Cette dernière loi renouvela le mécanisme de financement, bloquant la subvention de l'État à la somme prévue, en chiffres absolus, par les lois de 1955 et de 1961, et autorisant en revanche les sociétés concessionnaires à s'auto-financer grâce au réajustement des tarifs de péage.

Des 6 000 kilomètres d'autoroutes prévus, 12 % sont construits directement par l'État, 38 % par dix-huit sociétés concessionnaires dont chacune n'a qu'une seule autoroute, 50 % par la « Società Autostrade » du Groupe IRI, laquelle, ayant des constructions sur tout le territoire peut, dans le cadre de son propre budget, opérer une compensation des autoroutes passives grâce aux autoroutes actives.

Le financement s'est effectué grâce au capital de la Société au moyen de crédits bancaires à court terme

Stato della rete autostradale italiana al 15-9-1969

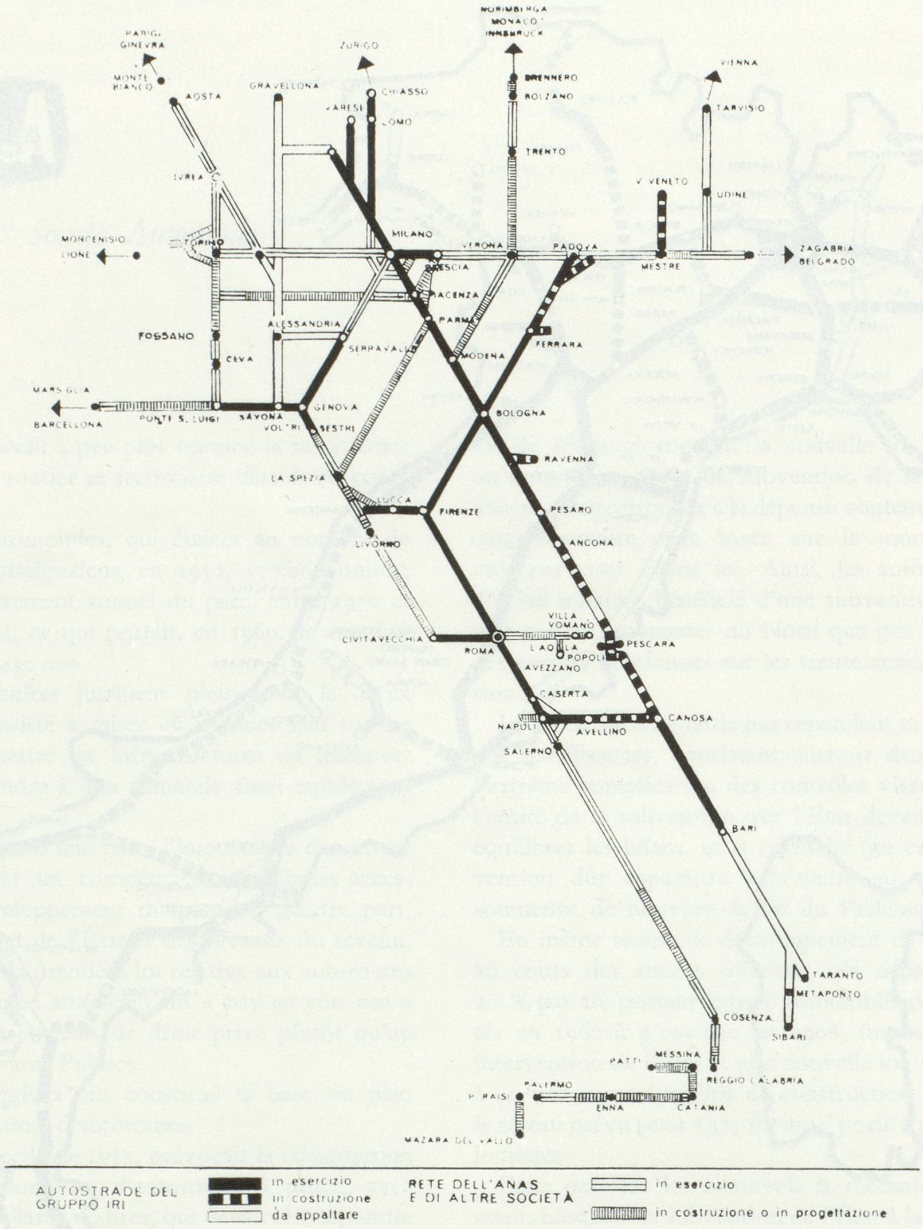
durant la phase de construction, crédits consolidés par des obligations (de 15 à 25 ans : revenu entre 6 et 6,5 %) à partir de l'ouverture de chaque tronçon d'autoroute.

La garantie aux obligations est double : elle dérive à la fois de l'importance des péages prévus et de la garantie offerte par l'actionnaire IRI, pour la « Società Autostrade »,

SETTORE AUTOSTRADALE

RETE AUTOSTRADALE ITALIANA E COLLEGAMENTI CON LA VIABILITÀ PRIMARIA EUROPEA

SITUAZIONE AL 15·9·1969



par d'autres organismes publics ou par l'État pour les autres sociétés de moindre importance.

La validité de ce système est démontrée par les résultats obtenus : au 31 août 1969, plus de 50 % de la totalité du programme étaient achevés; ce qui signifie qu'en douze années de travail seulement, 3 084 kilomètres de nouvelles autoroutes ont été mises à la disposition du pays.

En outre, à la même date, une autre fraction de 30 % du programme (comportant 1 800 km) était dans un état de construction avancé; quant aux 20 % restants, l'établissement des projets était également fort avancé.

En ce qui concerne enfin les rapports avec les autres nations voisines, le plan italien d'autoroutes a donné la priorité à ce problème, accélérant les travaux et les projets des autoroutes qui mènent aux principaux cols. Mais cette partie du programme devra être étudiée en accord avec les États voisins, afin d'abréger dans toute la mesure du possible les temps de réalisation.

Et c'est sans doute là la plus importante contribution, dans un proche avenir, à cette unification de l'Europe que nous souhaitons tous.