

ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises italien en 2021



Comité national routier

avec la collaboration du cabinet
Conseil Energie Transport

ETUDES EUROPE

Le transport routier de marchandises italien

Étude 2021

Comité national routier - Paris

www.cnr.fr – cnr@cnr.fr

AVERTISSEMENT

La période de référence de cette édition sur le TRM italien est l'année 2021.

Pour certaines informations, les données 2022, voire 2023, peuvent parfois être indiquées en complément, mais concernant les profils types, ceux-ci sont établis aux conditions économiques de 2021.

Il est important de noter que les entretiens avec les entreprises et les conducteurs ont réalisés pendant la deuxième année de la crise sanitaire de la covid. Certaines données de cette étude peuvent donc être impactées de facto par la crise. Il convient ainsi de prendre en compte ce facteur à la lecture des résultats.

RESUME

Cinquième pavillon européen en termes d'activité totale, le pavillon italien de TRM est entré dans une phase de reprise après une dizaine d'années de stagnation. Face à la concurrence qu'il a subi après l'entrée de ses voisins de l'Est, le pavillon a finalement su s'adapter aux changements en contrôlant mieux ses coûts. La pénurie de main-d'œuvre dans les pays à l'est de l'UE mais aussi la montée en flèche des coûts salariaux de leurs conducteurs ont certainement aidé le pavillon italien à rétablir sa compétitivité.

En ce qui concerne les infrastructures, le pays dispose d'un réseau bien développé mais vieillissant. L'accident du pont de Gênes en 2018 en est une conséquence dramatique. Cette catastrophe a obligé l'administration italienne à prendre des mesures urgentes pour la rénovation des routes et ouvrages d'art, notamment en remettant en cause les contrats des concessionnaires d'autoroutes pour les motiver à procéder à des contrôles et remises aux normes de leur réseau.

Au niveau structurel, le pavillon italien se réorganise. Longtemps caractérisé par l'existence de nombreux patrons-conducteurs, les fameux « padroncini », le secteur voit la taille des entreprises grandir au détriment des petits entrepreneurs détenant un ou deux véhicules. Entre 2015 et 2020, le secteur perd près de 7 000 entreprises, en majorité les padroncini, qui deviennent salariés de leurs anciens affréteurs.

En termes de coûts, le CNR observait, en 2017, un important différentiel du coût du conducteur entre la France et l'Italie ainsi qu'une consommation moyenne très élevée en Italie en raison d'un parc de véhicules vieillissant. Quatre ans plus tard, l'augmentation du coût du conducteur semble limitée, +3,5 % sur la période. Le renouvellement du parc permet au pavillon italien non seulement d'afficher une consommation moyenne proche des normales européennes mais aussi de baisser le coût de l'entretien-réparations. En parallèle, la productivité baisse avec une dizaine de jours d'exploitation perdus en 4 ans.

Selon les calculs du CNR, le coût kilométrique d'un poids lourd 40 tonnes italien affecté à l'international augmente de 4 % par rapport à la dernière étude. Cette augmentation s'explique en grande partie par une hausse du coût de détention des véhicules (+8,5 %) en raison du renouvellement du parc. La baisse de la consommation de carburant est importante mais des gains en termes de coût annuel sont atténués par la hausse du prix du gasoil. Le kilométrage d'un véhicule baisse de -2,6 %.

En conclusion, le coût complet monte à 1,33 € au kilomètre fin 2021. Aidé par la maîtrise de ses coûts, le pavillon retrouve son niveau d'activité de 2011 ; l'activité internationale y contribuant plus que l'activité nationale.

SOMMAIRE

SOMMAIRE	9
1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON ITALIEN	11
1.1. L'ITALIE EN BREF	11
1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ITALIEN	12
POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES	12
ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	19
LE TRM ITALIEN EN 2021 - DONNEES CLES	21
1.3. REGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN ITALIE	24
FORMES D'ENTREPRISES	24
FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	24
REGLEMENTATION SOCIALE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	29
2. ÉTUDE DES CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION D'UN PL ITALIEN 40 TONNES A L'INTERNATIONAL	35
2.1. CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES	35
MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation	36
MATERIEL DE TRANSPORT – Financement	36
CARBURANT	37
ENTRETIEN & REPARATIONS	37
PEAGES	38
ASSURANCES	38
TAXE A L'ESSIEU	39
COÛTS DE STRUCTURE	39
2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE	39
CONDITIONS D'EMPLOI	39
RAPPEL DE LA FORMATION DES COÛTS DU PERSONNEL DE CONDUITE	41
2.3. SYNTHÈSE DES CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL	44
3. BIBLIOGRAPHIE	45

1. CADRE ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU PAVILLON ITALIEN

1.1. L'ITALIE EN BREF

Capitale	Rome
Superficie	302 073 km ²
Population	59 109 668 habitants
Langue(s) officielle(s) de l'UE	Italien
Régime politique	République parlementaire
Président de la République	Sergio Mattarella
Premier ministre	Giorgia Meloni, depuis le 22 octobre 2022
Ministre chargé des transports	Matteo Salvini, depuis le 22 octobre 2022
Date d'adhésion à l'UE	1 ^{er} janvier 1958
Date d'adhésion à l'euro	1 ^{er} janvier 2011
Sièges au Parlement européen	76 sièges
Commissaire européen	Paolo Gentiloni, Commissaire aux affaires économiques et monétaires, à la fiscalité et à l'union douanière
Croissance PIB réel (%)	+ 3,7 % (Eurostat, 2022)
Inflation (%)	+ 8,7 % (Eurostat, 2022)
Taux de chômage (% de la population active)	7,8 % (Eurostat, 2022)
Balance commerciale	-30,7 milliards d'euro (2022)
Salaire minimum mensuel brut	pas de salaire minimum au niveau national
Émissions de gaz à effet de serre	6,5 tonnes/habitant (Eurostat, 2020)

1.2. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ITALIEN

POLITIQUE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES

Politique des transports¹

L'Italie joue un rôle clé dans le développement d'une stratégie européenne des transports basée sur l'intermodalité, sur une approche intégrée des infrastructures de transport et en particulier sur les neuf corridors transnationaux formant le réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Dans les faits, quatre des neuf corridors européens traversent l'Italie : le corridor Baltique-Adriatique finit à Trieste, le corridor Méditerranéen traverse l'Italie de Turin à Trieste, le corridor Scandinave-méditerranéen traverse le col du Brenner pour atteindre Augusta et le corridor Rhin-Alpes relie Gênes aux ports de la mer du Nord.

Parmi les activités et projets promus par le ministère chargé des Transports, il existe d'importantes initiatives nationales et des projets de connexions des infrastructures nationales aux grands réseaux de transport européens, en effet stratégiques du point de vue économique et commercial mais aussi pour améliorer la connectivité domestique.

En ce qui concerne le transport national, le ministère travaille au développement d'un réseau d'infrastructures plus dense et adapté aux enjeux actuels. La Commission européenne a récemment adopté en 2019 le programme opérationnel national sur les infrastructures et les réseaux, en investissant 1,8 milliard d'euros dans les infrastructures ferroviaires italiennes, les infrastructures portuaires et les systèmes de transport intelligents. Ces ressources s'ajoutent aux importantes dotations nationales spécifiquement consacrées à la réalisation des liaisons ferroviaires du sud de l'Italie, en accordant une attention particulière aux ports et aéroports actuellement mal connectés ou isolés du réseau d'infrastructures national.

Des investissements importants ont également été consacrés au développement et à l'amélioration de la logistique liée au système maritime, à travers des projets susceptibles de renforcer la position italienne en Méditerranée. En effet, 20 % du transport maritime mondial passe par le bassin méditerranéen et 41 millions de passagers (20 % du total de l'UE) transitent par l'Italie. Ensuite, les projets inclus dans les systèmes portuaires nationaux et logistiques visent à promouvoir le rôle des ports italiens en tant que plaques tournantes stratégiques et efficaces pour les trafics maritimes.

Le ministère italien se penche également sur les programmes de développement territorial en termes d'extension et de réaménagement des agglomérations urbaines et des systèmes urbains. La plupart des projets incluent également des contributions financières du secteur privé, mises en avant comme des outils clés pour la relance de l'économie, de la production et de l'emploi de l'Italie.

En matière de transition énergétique, la dernière version de la Stratégie énergétique nationale (SEN), préparée en 2018 et envoyée à la Commission européenne en décembre 2018 est conçue comme point de départ des politiques énergétiques à l'horizon 2030. Elle repose notamment sur une transition vers une économie bas carbone qui s'appuie sur l'abandon du charbon à l'horizon 2025, la forte réduction de la consommation de pétrole et le

développement des renouvelables, le gaz devant jouer un rôle de stabilisation du système électrique à moyen terme.

Le Plan national énergie-climat (PNEC) fixe, par rapport à la SEN, des objectifs à l'horizon 2030 légèrement plus ambitieux en matière d'énergies renouvelables (30 % de la consommation finale brute contre 28 %) et de réduction des émissions dans les secteurs non couverts par le mécanisme d'échanges de quotas d'émissions (-34,6 % par rapport à 2005, contre -33 %).

L'objectif est inchangé du point de vue des émissions de gaz à effet de serre, le PNEC prévoyant d'ici 2030 une réduction de 33 % par rapport à 2005, un objectif supérieur à celui fixé par les accords communautaires (30 %). En particulier, s'agissant des industries sous le régime de « permis d'émissions », le gouvernement s'est fixé un objectif de réduction de 55,9 %, contre 43 % prévu par l'UE pour l'Italie et 57 % prévu par la SEN.

Concrètement, dans le secteur des transports, le plan prévoit une consommation finale en baisse de -9 % par rapport à 2017, avec une part d'énergies renouvelables de 21,6 % (contre 5,5 % en 2017). Sur ces 21,6 %, les biocarburants pour les automobiles joueront le rôle le plus important, suivis par les renouvelables électriques dans le transport routier et ferroviaire. À l'horizon 2030, 1,6 millions de véhicules 100 % électriques et 4,4 millions de véhicules hybrides devraient être mis en circulation. Le PNEC reprend en outre les objectifs de la SEN en matière de développement du gaz pour le transport routier : premier pays en Europe en termes de voitures à gaz (naturel et GPL), l'Italie vise à doubler le nombre actuel de stations-services pour les véhicules au GNV (soit 2 400 en 2030) et à développer fortement le réseau pour les véhicules à gaz naturel liquéfié, destiné surtout aux poids lourds (800 stations-services en 2030).

¹ <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Articles/2019/01/25/italie-le-projet-de-plan-energie-climat-2030>

Répartition modale du transport de fret en % (sur la base des tonnes-kilomètres)

2021	Route	Rail	Voies Navigables
Union européenne	77,4%	17,0%	5,6%
Italie	87,3%	12,6%	0,1%

Source : Eurostat

L'Italie présente une géographie contrainte par le relief et son caractère péninsulaire, qui rend le maillage du territoire difficile et onéreux.

Les deux principaux corridors sont orientés dans les directions Nord-Sud (Milan-Rome-Naples-Reggio di Calabria) et Est-Ouest (Trieste-Turin). La dorsale littorale adriatique complète le réseau Nord-Sud, tandis que le triangle Turin-Venise-Bologne présente la densité routière et ferroviaire la plus importante. 80 % du territoire est collinaire ou montagneux, ce qui occasionne des coûts élevés : 70 % des tunnels routiers européens de plus de 500 mètres se trouvent en Italie et le coût kilométrique de réalisation d'une autoroute est 1,5 fois plus élevé qu'en France.

Le massif alpin constitue une barrière naturelle qui rend essentielles les liaisons transfrontalières pour éviter l'isolement du pays.

La future ligne ferroviaire Lyon-Turin viendra compléter le réseau de nouveaux tunnels de base constitué par les tunnels suisses du Lötschberg et du Gothard (mis en service en 2007 et en 2016) et le tunnel italo-autrichien du Brenner, dont la livraison est prévue pour 2025. Les tunnels du Mont-Blanc, du Fréjus et la liaison autoroutière Nice-Vintimille assurent la liaison avec la France.

Le transport de marchandises entre la France et l'Italie s'effectue principalement par la route, ce qui laisse une faible part au transport ferroviaire (9 %), très inférieure à la part du ferroviaire avec la Suisse (66 %) et l'Autriche (30 %).

L'Italie dispose d'un réseau routier de 26 000 km, toutes catégories confondues, exploité principalement par l'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS), opérateur public du réseau routier national.

² Fiche « Italie » de la Direction générale du Trésor, Ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique de la République française

Le réseau autoroutier du groupe Autostrade per l'Italia (Aspi), concentré dans le Nord, comprend 3 400 km, ce qui en fait le plus étendu en Europe.

Réseau d'autoroutes en Italie



L'Italie dispose d'un réseau ferroviaire développé desservant la plupart des grandes villes dans la péninsule italienne et en Sicile. Le réseau comporte près de 17 000 km de voies, dont près de 1 000 km de lignes à grande vitesse. Néanmoins, des écarts d'accessibilité demeurent entre le Nord et le Sud.

L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire à grande vitesse a eu lieu en 2006, elle est considérée comme une réussite. Italo, première compagnie ferroviaire privée, opérant sur le marché italien depuis 2012, détient 35% du marché de la grande vitesse, le reste revenant à Trenitalia, l'établissement public.

Néanmoins, le réseau à grande vitesse se limite à la desserte de l'axe Nord-Sud entre Turin et Salerne, en passant par Milan, Rome et Naples. La liaison grande vitesse Est-Ouest entre Milan

et Venise est partiellement réalisée. L'accessibilité du Sud reste encore faible : s'il est possible de rejoindre Rome en 4 heures ou moins au départ de la majorité des villes du Nord, les temps de parcours depuis les Pouilles et la Calabre dépassent 5 heures, avec une très faible fréquence.

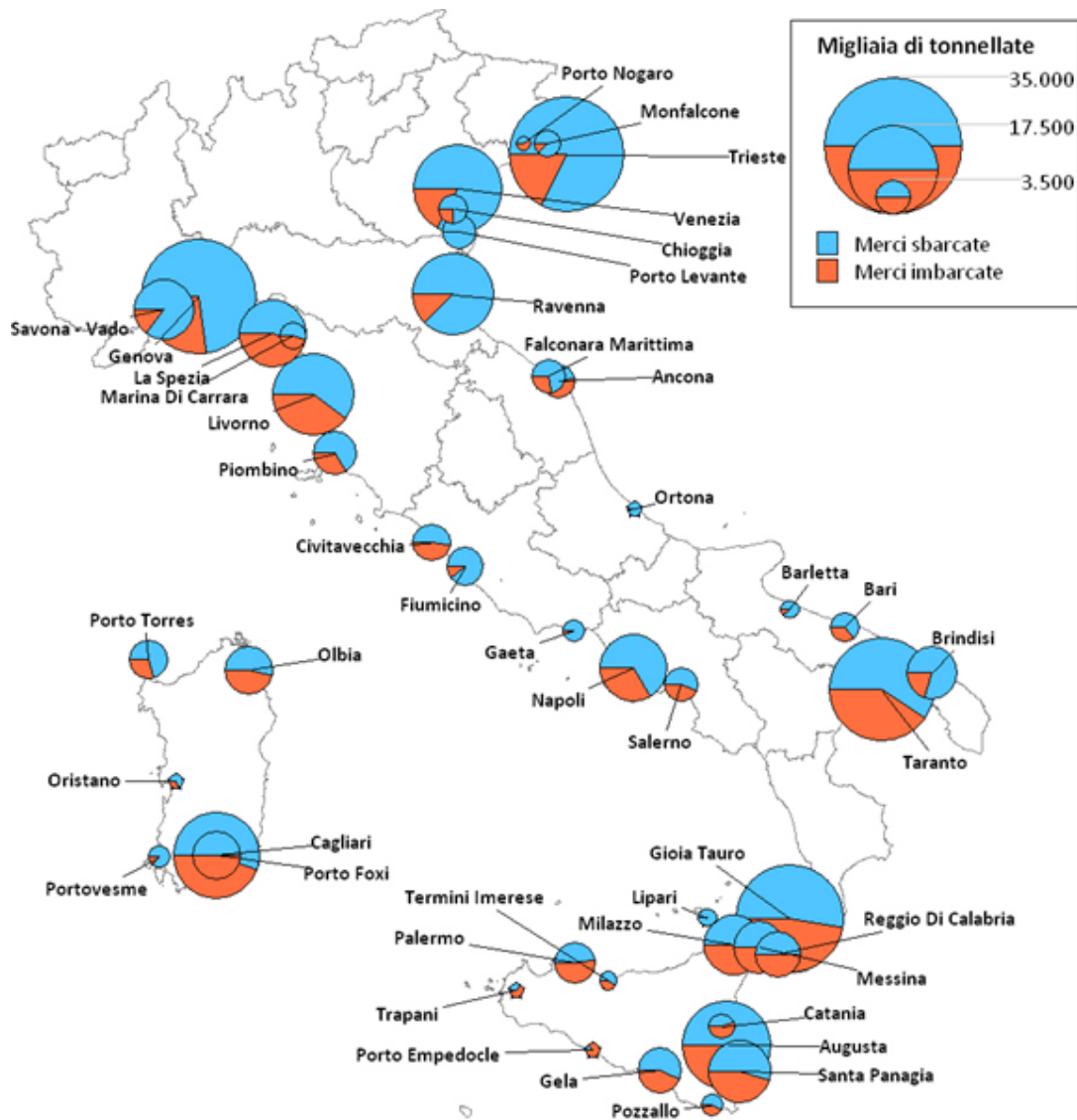
Réseau ferroviaire italien



Le système portuaire se positionne comme terminus maritime des « Nouvelles routes de la soie » pour la desserte du cœur de l'Europe.

L'Italie est le 2^{ème} pays de l'Union européenne, en termes de tonnage portuaire derrière les Pays-Bas (14 % du fret maritime de l'UE contre 17 % pour les Pays-Bas). Les ensembles portuaires de Venise-Trieste (60 millions de tonnes/an) et de Gênes-Vado Ligure (50 millions de tonnes/an), les deux premiers italiens en termes de tonnage, mènent des projets d'envergure afin d'augmenter leur capacité par la construction de terminaux et de plateformes logistiques.

Principaux ports italiens



Le transport aérien joue un rôle essentiel de desserte des régions peu accessibles par la voie terrestre.

En 2019, L'Italie a accueilli 160 millions de passagers. 22 aéroports italiens ont affiché un trafic de plus d'un million de passagers. Rome-Fiumicino était le 9ème aéroport européen avec 43 millions de passagers par an, devant Milan Malpensa (29 millions). S'il s'explique par l'existence de multiples pôles économiques et touristiques d'importance sur le territoire, ce nombre élevé d'aéroports de taille moyenne est également révélateur de la carence d'infrastructures terrestres adaptées (routières et ferroviaires), en particulier pour la desserte du Sud de l'Italie et des îles. En revanche, entre Rome et Milan, le développement de la grande vitesse ferroviaire a conduit à la quasi-disparition des dessertes aériennes. Pendant la pandémie de covid, le trafic aérien italien a diminué de 72,6 % en 2020 par rapport à 2019. Le trafic du fret a été moins pénalisé avec une baisse de 23,7 % en 2020.



En raison de la géographie du pays, les voies navigables n'occupent qu'une infime part du transport de marchandises.

Infrastructures de transport en Italie

	2020
Longueur des routes nationales	28 307 km
dont autoroutes	6 978 km
Longueur du réseau ferroviaire	16 710 km
dont LGV	963 km
Canaux navigables	950 km
Rivières navigables	612 km

Source : Eurostat

ACTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Acteurs institutionnels

Ministère des Infrastructures et des Transports

Le ministère des Infrastructures et des Transports a récemment été réorganisé en trois départements dont les responsabilités sont établies par le décret présidentiel (D.P.C.M.) du 23 décembre 2020 :

- Département de planification stratégique, d'infrastructures, de transports en réseau, d'information et de systèmes statistiques
- Département de la Mobilité Durable
- Direction des travaux publics, de l'habitat et des politiques urbaines, des infrastructures d'eau et des ressources humaines et instrumentales

Département de planification stratégique, d'infrastructures, de transports en réseau, de systèmes d'information et de statistiques

Tirant les conclusions de l'accident du pont de Gênes d'août 2018, le gouvernement a décidé d'élargir les compétences du département en 2020 afin de mieux coordonner la gestion de différents modes de transport, des infrastructures et assurer l'intermodalité. Les compétences telles qu'établies le 23 décembre 2020 sont :

- L'identification des lignes fondamentales de la structure territoriale, en référence à l'articulation des infrastructures sur le territoire du réseau, en coordination avec la Direction des Travaux Publics, des Ressources Humaines et Instrumentales ;
- Le suivi des projets sectoriels internationaux et européens ;
- La planification stratégique sectorielle ;
- La gestion de programmes d'initiatives sectorielles européennes ;
- La planification, programmation et gestion du réseau routier et autoroutier national ;
- La préparation et la signature des accords autoroutiers et évaluation des plans économique-financiers y afférents ;
- Le contrôle des concessionnaires d'autoroutes visant à vérifier le respect des obligations contractuelles ;
- La planification du transport ferroviaire ;
- La planification et la programmation des infrastructures ferroviaires et de l'interopérabilité ferroviaire ;
- La transformation numérique dans le domaine des transports ;
- La sécurité informatique ;
- Le développement et la gestion de systèmes d'information, la communication institutionnelle et le conseil technico-informatique auprès des bureaux du ministère ;
- Le suivi, le traitement et le contrôle de données statistiques ;
- La gestion de l'observatoire des routes intelligentes, des véhicules connectés et des véhicules autonomes.

Organisations professionnelles de TRM

Les entreprises italiennes sont regroupées par métier au sein de confédérations telles que la Confindustria ou encore la Confcommercio.

Etablie en 1946, la Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica) regroupe 14 fédérations représentant le secteur des transports et de la logistique et présidée par Nereo Marcucci. Membre de l'IRU, elle agrège les fédérations de transporteurs évoluant dans le TRM pour compte d'autrui. Elle assiste les fédérations nationales représentant le transport routier, la navigation, l'entreposage, les écoles de conduite dans leurs discussions avec les administrations et les partenaires sociaux. La Confetra intervient dans les discussions concernant la convention collective et dans la signature de protocoles relatifs aux aspects principaux de la réglementation sociale. Elle réalise et publie des études et des statistiques sur le secteur des transports et de la logistique. Elle diffuse des circulaires, des notes de conjoncture et édite un magazine bimestriel (Confetra Notizie). Elle organise des sessions de formation ainsi que des conférences.

À noter que différentes fédérations de transporteurs sont présentes au sein d'autres confédérations, c'est le cas de l'ANITA, membre de la Confindustria ou bien de la FAI membre de Confcommercio.

Représentations syndicales

Trois syndicats de salariés sont signataires de la convention collective nationale du travail pour le secteur de la logistique et des transports de marchandises en date du 29 janvier 2005.

- La FILT-CGIL (Federazione Italiana Lavoratori Trasporti) est la branche transport et logistique de la CGIL (Confederazione generale Italiana del Lavoro).

- La FIT-CISL (Federazione Italiana Trasporti) affiliée à la CISL (Cofederazione Italiana sindacati di lavoratori).

- L'UIL TRASPORTI (Unione Italiana dei Lavoratori dei Trasporti) adhérente de l'UIL (Unione italiana del lavoro).

LE TRM ITALIEN EN 2021 - DONNEES CLES

Structure du TRM sous pavillon italien en 2021

Structure du TRM sous pavillon italien en 2021

2021	Marchandises transportées	Tonnes-kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	987 085	144 986	100,0%	147	8 728
Transport national	958 837	128 547	88,7%	134	7 752
Transport international	28 247	16 439	11,3%	582	976
<i>dont transport international marchandises chargées en Italie</i>	14 673	8 485	5,9%	578	515
<i>dont transport international marchandises déchargées en Italie</i>	10 388	6 695	4,6%	644	369
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	956	576	0,4%	603	46
<i>dont cabotage</i>	2 230	683	0,5%	306	46

Source : Eurostat

Avec près de 90 % de l'activité totale, le pavillon italien affiche un taux d'activité nationale parmi les plus élevés d'Europe. Elle est surtout concentrée dans le bassin économique du nord du pays avec des distances moyennes peu élevées. Seul 11 % de l'activité est internationale. Avec une distance moyenne par relation internationale de 582 km, les pays les plus visités par les transporteurs italiens sont la France et l'Allemagne.

Évolution du TRM sous pavillon italien

Évolution du TRM sous pavillon italien en millions de tonnes-kilomètres

En millions de t-km	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	TCAM*
TOTAL	142 843	124 015	127 241	117 813	116 820	112 637	119 687	124 915	137 986	133 222	144 986	0,15%
Transport national	127 681	111 785	111 975	102 351	104 104	100 282	106 711	111 741	122 491	118 151	128 547	0,07%
Transport international	15 161	12 230	15 266	15 462	1 716	12 355	12 976	13 174	15 495	15 071	16 439	0,81%

*Taux de croissance annuel moyen

Source : Eurostat

Contrairement à d'autres pavillons de l'Ouest européen, l'activité du pavillon italien semble se redresser après une décennie de crise et de stagnation. Ainsi, en 2021, le secteur retrouve son niveau d'activité de 2011 et l'activité internationale y contribue davantage que l'activité nationale.

Cabotage

Le cabotage sous pavillon italien dans les 2 principaux pays cabotés

En millions de tonnes-kilomètres	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	TCAM*
Cabotage sous pavillon italien	414	360	339	452	407	502	465	597	522	665	683	5,13%
<i>en Allemagne</i>	167	199	154	190	158	165	224	227	212	317	310	6,38%
<i>en France</i>	132	78	171	204	187	309	224	312	223	276	267	7,30%
Part du cabotage dans le transport italien en pourcentage (%)	0,3	0,3	0,3	0,4	0,3	0,4	0,4	0,5	0,4	0,5	0,5	-

*TCAM: taux de croissance annuel moyen

Source: Eurostat

Avec un taux entre 0,3 % et 0,5 %, le cabotage demeure une activité d'appoint pour le pavillon italien. Les deux pays les plus cabotés sont l'Allemagne et la France où le cabotage italien augmente au rythme de presque 7 % par an.

Le cabotage en Italie

En millions de tonnes-kilomètres	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	TCAM
Cabotage en Italie	1 468	1 301	1 798	1 769	1 917	1 915	2 295	1 770	2 296	2 322	3 018	7,47%
Taux de pénétration du cabotage*	1,14%	1,15%	1,58%	1,70%	1,81%	1,87%	2,11%	1,56%	1,84%	1,93%	2,29%	7,27%
Part de marché du cabotage**	1,27%	1,27%	1,73%	1,87%	1,98%	2,04%	2,27%	1,67%	1,95%	2,04%	2,42%	6,65%

TCAM : taux de croissance annuel moyen

Source : Eurostat

*cabotage sous pavillon étranger / transport national total (transport national total = transport national total + cabotage sous pavillon étranger)

**cabotage sous pavillon étranger / (transport national pour compte d'autrui du pays + transport de cabotage sous pavillon étranger)

L'Italie est presque cinq fois plus cabotée qu'elle ne cabote et cette activité représente actuellement près de 2,4 % du transport domestique italien pour compte d'autrui. Les principaux caboteurs en Italie sont les slovènes et les croates.

Entreprises de TRM

Il y aurait près de 58 000 entreprises de transport routier de marchandises en Italie, contre plus de 65 000 cinq ans auparavant. Parmi ces entreprises, une très grande majorité sont de très petite taille, soit entre 1 et 3 véhicules. Appelés *padroncini*, les patron-conducteurs ont longtemps été le symbole du TRM italien. Pourtant, une grande partie de la récente baisse du nombre d'entreprises les concernerait directement.

L'augmentation des charges, la complexité de la réglementation et la difficulté de s'adapter aux changements technologiques sont les principales raisons pour lesquelles les *padroncini* peineraient à transmettre leur métier aux nouvelles générations. Ils deviendraient souvent salariés de leur affréteur.

Statistiques sur les entreprises de TRM* en Italie

	2020
Nombre d'entreprises	58 168
Nombre de personnes employées	353 593
Nombre de salariés	289 661
Chiffre d'affaires	47 253 200 k€
Charges	
Montant total des achats de biens et services	32 978 900 k€
dont achat de biens et services destinés à la revente	110 100 k€
dont travail intérimaire ou sous-traitance	465 000 k€
Dépenses de personnel	10 654 500 k€
dont salaires et assimilés	7 702 400 k€
dont charges sociales	2 952 200 k€
Taux de charges apparent	38,3%
Excédent brut d'exploitation	4 067 000 k€

* Entreprises de TRM selon la nomenclature européenne NACE Rev2 - Classe H4941

Source : Eurostat

Parc de véhicules

Il existe peu de données disponibles sur les véhicules de TRM en Italie, les seules étant celles de l'Eurostat selon lesquelles il y aurait près de 200 000 tracteurs routiers en 2020.

Statistiques sur les véhicules en Italie							
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
Tracteurs routiers	Total	153 858	162 092	173 057	183 732	190 303	195 469
	Moins de 2 ans	13 794	19 359	25 256	27 039	25 245	21 744
	De 2 à 5 ans	29 470	28 986	29 847	37 212	44 891	53 184
	De 5 à 10 ans	38 149	34 636	31 985	26 694	28 101	27 383
	De 10 et plus	72 445	79 111	85 969	92 787	92 066	93 158
Véhicules de marchandises > 3.5 tonnes	Total	3 348 932	3 431 207	3 502 654	3 556 816	3 613 056	3 705 041
Véhicules de marchandises <= 3.5 tonnes	Total	595 032	587 501	580 694	573 475	565 010	516 677

nd : non disponible

Source : Eurostat

1.3. REGLEMENTATIONS FISCALES ET SOCIALES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN ITALIE

FORMES D'ENTREPRISES

Formes d'entreprises en Italie et leurs caractéristiques principales
Sociétés de personnes
Société en commandite simple (Societa in Accomandita Semplice - SAS)
<p>Nombre de partenaires et d'associés : minimum 2 associés, pas de maximum</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : pas de capital minimum requis</p> <p>Responsabilité des associés : la responsabilité des commandités est illimitée</p>
Société en nom collectif (Societa in nome Collettivo - SNC)
<p>Nombre de partenaires et d'associés : minimum 2 associés, pas de maximum</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : pas de capital minimum requis</p> <p>Responsabilité des associés : la responsabilité des associés est solidaire et illimitée</p>
Sociétés de capitaux
Société à responsabilité limitée (Societa a responsabilita limitata - SRL)
<p>Nombre de partenaires et d'associés : un ou plus</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : 10 000 € minimum</p> <p>Responsabilité des associés : la responsabilité des associés est limitée au montant des apports</p>
Société par actions (Societa per azioni - SpA)
<p>Nombre de partenaires et d'associés : pas de limite sur le nombre d'associés</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : 50 000 € minimum, dont 25 % libérés</p> <p>Responsabilité des associés : la responsabilité des associés est limitée au montant des apports</p>
Société d'entrepreneurs (Societa Cooperativa - SC)
<p>Nombre de partenaires et d'associés : minimum 3 partenaires, pas de maximum. 9 associés si l'un d'eux est une personne morale</p> <p>Capital minimum et/ou maximum : 25 € minimum par associé</p> <p>Responsabilité des associés : La responsabilité des associés peut être limitée ou illimitée selon leur statuts.</p>

Source : BNP Paribas

FISCALITE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Impôt sur les sociétés - IRES (Imposta sul Reddito delle Societa)

Les sociétés de capitaux et assimilées ainsi que les établissements commerciaux et non commerciaux, publics ou privés, sont soumis à l'impôt sur les sociétés, de même que les sociétés non-résidentes pour les bénéfices réalisés en Italie.

Depuis 2017, le taux de base d'imposition de l'IRES est de 24 % pour les entreprises en général et de 27,5 % pour les établissements bancaires et financiers. Ces taux s'appliquent sur la différence entre les revenus taxables et les charges supportées par l'entreprise sur la période de référence. Selon la réforme fiscale annoncée par le gouvernement Meloni, le taux de l'IRES devrait baisser à compter du 1^{er} janvier 2024 pour converger, « à terme », vers 15 %, le taux minimum mondial approuvé par le G20 en octobre 2021. Cette baisse serait pourtant accompagnée de la disparition de plusieurs niches fiscales.

Un régime optionnel de bénéfice consolidé national ou international, pour les groupes dont la société mère est résidente en Italie, a été introduit en 2004. Cette option, qui permet la détermination d'un revenu imposable unique pour le groupe, engage ce dernier sur plusieurs exercices.

Les plus-values de cession de participations sont imposables en totalité, sous certaines conditions, comme par exemple la durée de détention.

Les dividendes sont imposés au nom de la société à hauteur de 5 % au moment de leur distribution.

La déclaration de revenus unifiée se fait à l'aide d'un imprimé UNICO auprès de l'agence des impôts. Le paiement s'effectue par acomptes provisionnels (1 ou 2), le solde étant payé en même temps que la déclaration de revenus de l'année N+1.

Impôt régional sur l'activité productive - IRAP (Imposta regionale sulle attività produttive)

Semblable à la « contribution économique territoriale » française, l'IRAP est un impôt régional taxant la valeur nette de la production. Les assujettis sont les sociétés, les entreprises individuelles, les administrations publiques et tous les organismes commerciaux. Depuis 2022, les personnes physiques exerçant des activités commerciales, artistiques et professionnelles sont exonérées de cet impôt.

Le taux de l'IRAP est fixé à 3,9 % pour les entreprises en général, à 4,65 % pour les banques et institutions financières et à 5,9 % pour les sociétés d'assurances. Des déductions sont également possibles. Les régions peuvent faire varier, dans la limite de 0,92 % le montant de cet impôt.

La déclaration s'effectue là aussi, grâce à l'imprimé UNICO suivant les mêmes règles que l'IRES.

TVA (IVA)

La TVA est calculée sur tous les biens et services consommés sur le territoire italien. Quatre taux sont en vigueur, 4 %, 5 %, 10 % et 22 %, ce dernier étant le taux normal qui s'applique, entre autres, aux opérations de transports de marchandises depuis le 1^{er} novembre 2013.

Le taux réduit de 10 % concerne principalement les produits touristiques, certains produits alimentaires, l'électricité et le gaz. Le taux de 5 % s'applique sur les prestations sociales,

sanitaires ou éducatives des coopératives sociales. Le taux de 4 % est appliqué sur les produits alimentaires de première nécessité, les timbres, les livres et certains produits agricoles.

Depuis l'entrée en vigueur de la procédure de guichet unique, les formalités et délais pour la récupération de l'IVA, qui pouvaient atteindre deux ans, se sont fortement réduits et respectent, semble-t-il, les 4 mois + 2 mois au-delà desquels l'administration pourrait avoir à payer des pénalités.

Taxe à l'essieu (tassa automobilistica)

La taxe à l'essieu est différente selon qu'il s'agisse d'un tracteur routier, d'un porteur ou bien d'une semi-remorque. Les véhicules d'un PTAC inférieur à 12 tonnes payent une taxe qui augmente avec leur PTAC. Au-delà de 12 tonnes, la taxe évolue avec le PTAC et le nombre d'essieux. Les véhicules articulés payent une taxe pour le tracteur et une taxe de traction (integrazione de la massa rimorchiabile) qui augmente avec le poids total du véhicule considéré. Le taux et la perception de la taxe à l'essieu sont régionalisés. Toutefois, leurs montants ne peuvent être inférieurs aux minimas nationaux et européens. Si tel était le cas, un « montant d'intégration » serait ajouté par l'agence des impôts afin d'atteindre les minimas requis.

Par exemple, depuis juin 2003, la taxe appliquée par la Région de Lombardie pour un ensemble articulé d'un PTAC de 40 tonnes, classe 7 CEE équipé de suspensions hydrauliques, est de 673,98 €, à laquelle s'ajoute 585 € (remorque 2 essieux) ou 825 € (remorque 3 essieux), soit une taxe globale de 1 498,98 €/an pour un ensemble tracteur-semi 5 essieux.³

Péages autoroutiers

Les autoroutes italiennes sont des concessions payantes. Les montants des redevances sont calculés sur la base d'un taux kilométrique appliqué à une catégorie de véhicule en fonction de la forme (Classe A et B) et du nombre d'essieux (Classe 3, 4, 5). Par ailleurs, un tarif différent est appliqué pour les zones de plaines ou de montagnes.

Les tarifs autoroutiers ont augmenté en moyenne de 2 % au 1er janvier 2023 et augmenteront encore de 1,34 % au 1^{er} juillet 2023. L'augmentation des tarifs des péages autoroutiers ne sont pas homogènes, certains tronçons nécessitant de grands travaux de rénovation, subissent une augmentation supérieure à la moyenne. A la date de rédaction de ce rapport, les tarifs de juillet 2023 n'ont pas encore été publiés.

³ Région Lombardie - <https://www.regione.lombardia.it/wps/portal/istituzionale/HP/DettaglioRedazionale/servizi-e-informazioni/cittadini/tributi-e-canoni/Bollo-auto/archivio-tariffari-tassa-auto/archivio-tariffari-tassa-auto>

Les tarifs sont différents selon les 5 catégories de véhicules et la classification géographique de l'autoroute (pleine ou montagne).

Classi di Veicolo	A	B	3	4	5
Tariffa di pianura €/Km	0,07231	0,07401	0,09862	0,14864	0,17530
Tariffa di montagna €/Km	0,08547	0,08749	0,11414	0,17426	0,20629

Tariffe in vigore dal 1° gennaio 2023 sono comprensive dell'IVA (22%)

Source : Autostrade.it

Classe A :

2 essieux, hauteur inférieure ou égale à 1,3m au niveau de l'essieu avant :



Classe B

2 essieux, hauteur supérieure à 1,3m au niveau de l'essieu avant :



Classe 3

Véhicules de 3 essieux :



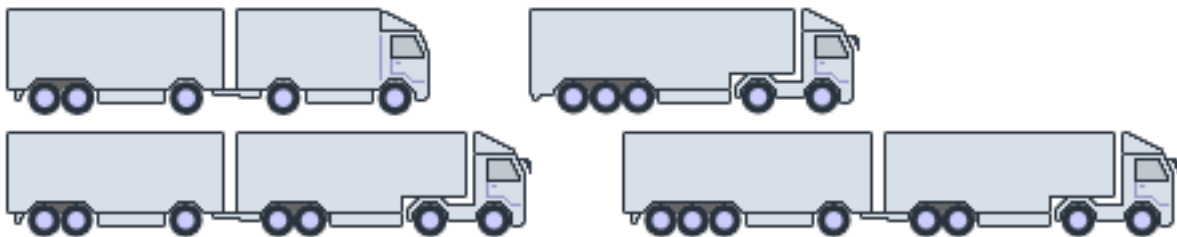
Classe 4

Véhicules de 4 essieux :



Classe 5

Véhicules de 5 essieux ou plus :



Certains tronçons sont facturés sur la base d'un forfait. C'est le cas par exemple de l'A8 Milan – Lacs ou de l'A12 Rome-⁴ Civitavecchia.

Remise sur les péages autoroutiers

La loi du 26 février 1999 prévoit le remboursement partiel des péages autoroutiers à tout transporteur ou organisation de transport ayant acquitté des péages pour un montant annuel supérieur à 200 000 €.

Des réductions sont calculées en prenant en compte les montants facturés ainsi que la classe Euro des véhicules. Une délibération est prise chaque année par le comité en charge du sujet. Les taux et conditions de remises sont définis par l'État en fonction de l'enveloppe budgétaire allouée à ce poste. 2 % à 13 % peuvent ainsi être restitués aux entreprises. Des remises complémentaires de l'ordre de 10 % peuvent être obtenues sur les trajets effectués de nuit. D'après les informations recueillies auprès des transporteurs, les remises moyennes obtenues sont proches de 8 %.

⁴ Délibération N°5 du 22 juin 2017

Nombre de transporteurs italiens ou européens n'ont pas un volume suffisant pour bénéficier de la remise maximum. Ils se sont donc constitués en Conzortio afin de mutualiser leurs volumes.

Les demandes de remboursement doivent être adressées à l'Albo degli trasportatori.

Droits d'accises sur le gazole professionnel

Début 2023, les accises sur le gazole routier ULSD 10 ppm sont de 61,74 €/hl. Les véhicules d'un poids égal ou supérieur à 7,5 tonnes bénéficient d'un montant récupérable auprès de l'administration des douanes de 21,418 €/hl. Ce montant est révisable trimestriellement. Le calcul et la demande de récupération s'effectuent en ligne à l'aide d'un logiciel mis à la disposition des transporteurs. Le remboursement se fait par compensation. En cas d'excédent au 31 décembre de l'année N, celui-ci sera remboursé au plus tard le 30 juin de l'année N+1.⁵

Le taux net des droits d'accises applicables au gazole professionnel s'élève donc à 40,32 €/hl.

Contribution SSN (Servizio Sanitario Nazionale)

Le service de santé italien est géré par les régions et en partie financé par des prélèvements sur les entreprises (IRAP et IRPEF). La récupération d'une partie des sommes versées est néanmoins possible pour les véhicules d'un poids supérieur ou égal à 11,5 tonnes, ceci dans la limite de 300 € par véhicule ayant une classification supérieure ou égale à la norme Euro 2. La procédure de récupération est la même que pour les accises sur le gazole.

REGLEMENTATION SOCIALE APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Généralités

Trois niveaux de textes viennent préciser le cadre réglementaire des différents secteurs d'activité. Il s'agit :

- De la législation nationale (textes de l'UE ayant été transposés dans la loi italienne)
- Des conventions collectives
- Des accords d'entreprises (appelés accords de deuxième niveau).

⁵ Administration des douanes :

<https://www.adm.gov.it/portale/documents/20182/122537037/7+Informativa.pdf/fac1b346-3788-87b8-7528-c3a24f40c07e?t=1687788180030>

La convention collective (CCNL - Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro) du secteur des transports de marchandises et de la logistique actuellement en vigueur est celle de 2013, reconduite le 18 mai 2021 pour la période du 15 juin 2021 au 31 mars 2024.

Selon la convention collective actuelle, le conducteur poids lourd est un travailleur dont la qualification est de « niveau 3 super ».

Les négociations de 2021 prévoient une augmentation cumulée de 90 €/mois selon le calendrier suivant :

- 15 €/mois à compter d'octobre 2021
- 25 €/mois à compter d'octobre 2022
- 20 €/mois à compter d'octobre 2023
- 25 €/mois à compter de mars 2024

En matière contractuelle, la convention collective ne prévoit pas le recours à des contrats de travailleurs intermittents ou en intérim à durée déterminée. Le contrat de référence est le CDI. Le taux de CDD dans les entreprises ne peut excéder 35 % des salariés de l'entreprise, sauf en cas de CDD à temps partiel où il est possible d'atteindre 48 %.

Durée du travail

La durée de travail hebdomadaire pour le personnel itinérant est de 39 heures. La durée moyenne peut atteindre 48 heures. Une durée de travail hebdomadaire de 60 heures est autorisée si elle est compensée dans les six mois afin d'atteindre la moyenne de 48 heures. Le calcul du temps de travail effectif comprend :

- Les temps de conduite
- Les temps d'attentes pour les chargements/déchargements d'une durée inconnue à l'avance
- Les temps nécessaires à la manutention ordinaire et extraordinaire
- Les tâches administratives relevant du conducteur
- Les temps consacrés aux opérations permettant l'opérabilité du camion (pleins de gazole, lavage)
- Les temps d'attente induits par l'exécution de sa mission (péages, frontières)

Et ne comprend pas :

- Le temps passé dans d'autres moyens de transport aux fins d'assurer son travail (ferries, train)
- Les temps passés dans la cabine en attente de son tour de conduite (double équipage)
- Le temps de repos intermédiaire durant lequel le conducteur profite de son temps librement et peut s'éloigner de son véhicule sans en être responsable (heures de repas et temps de repos légaux).

Temps de disponibilité

Selon l'article 3, point 1, lettre b) du décret législatif 234/07, on entend par temps de disponibilité les périodes qui ne sont ni des repos intermédiaires ni des temps de repos, pendant lesquelles le travailleur itinérant, même s'il n'est pas obligé de rester sur son lieu de travail, doit rester à disposition pour répondre à des appels éventuels de son employeur.

De telles périodes font partie de l'horaire de travail et doivent donc être rétribuées, à moins que l'employeur ne communique à l'avance, dès le départ du chauffeur, la durée probable des temps d'attente pour chargement et déchargement et des temps de disponibilité. Si cette disposition est respectée, ou si des dispositions contenues dans les accords syndicaux d'entreprise le précisent, les temps de disponibilité n'auront pas à être payés car ils ne feraient alors pas partie de l'horaire de travail.

Pauses et repos

Les heures de repos ne sont pas rémunérées, mais les chauffeurs bénéficient des indemnités de déplacement en cas de repos pris en dehors du siège de l'entreprise.

Autres dispositions

Le travail de nuit, travail du dimanche et jours fériés

Le travail de nuit correspond aux heures effectuées entre 22 heures et 6 heures. Une indemnité de 0,93 € par heure s'ajoute à la rémunération du conducteur. Il n'y a pas d'autres majorations des heures de nuit pour les personnels itinérants.

Les heures supplémentaires

Les heures supplémentaires ne peuvent excéder 2 heures par jour et 12 heures par semaine avec un maximum de 36 heures sur neuf semaines consécutives. Les heures supplémentaires ne peuvent dépasser 250 heures sur un an. À partir de la 165^{ème} heure, le salarié pourra demander que ses heures en excès soient versées sur un compte d'épargne temps lui permettant de bénéficier de repos compensateurs.

Rémunération des heures supplémentaires :

- Heure supplémentaire de jour : + 30 %
- Heure supplémentaire le samedi : + 50 %
- Heure supplémentaire les jours fériés : + 65 %
- Travail dominical de jour : + 20 % + repos compensateur

Congés payés

Les congés annuels prévus par la convention collective sont de 22 jours ouvrés au lieu des 20 prévus par la réglementation générale.

Rémunération

Selon les observations du CNR, le niveau minimum de salaire brut conventionnel était de 1 765,37 €/mois au 1^{er} octobre 2021, auquel il faut ajouter les augmentations prévues (voir ci-dessus) pour les années suivantes.⁶

De nombreux éléments complémentaires s'ajoutent pourtant à ce salaire de base :

- Éléments de rémunération de base :
 - L'ancienneté : Une majoration de 24,79 €/mois du salaire minimum tous les deux ans d'ancienneté dans la même entreprise avec une limite de 5 majorations par salarié, soit 10 ans d'ancienneté
 - Les 13^{ème} et 14^{ème} mois
 - Les indemnités de fin de contrat de travail (T.F.R)
 - Les EDR (Elemento Distinto della retribuzione) – 10€/mois sur 13 mois
 - Les « superminimi », montants résultant d'accord entre l'entreprise et le salarié, qui viennent s'ajouter au salaire brut conventionnel
- Éléments de rémunération individuelles :
 - La partie du salaire au-dessus des minima conventionnels
 - Primes d'activité
- Éléments de rémunération suivant le volume du travail
 - Les heures supplémentaires
 - Les indemnités d'inconfort (disagio) pour le travail de nuit
 - Les compensations pour jours fériés (ferie R.O.L) ou rétributions pour jours fériés
 - Les indemnités de déplacements

Indemnités de déplacement (Indennità di trasferta)⁷

Les montants des indemnités de déplacement sont issus de l'accord du 1^{er} septembre 2007 et n'ont pas été mis à jour depuis.

Le montant minimum des indemnités de déplacement :

1 – Service national

- Entre 6 et 12 heures de déplacement : 20,60 €
- Entre 12 et 18 heures de déplacement : 31,82 €
- Entre 18 et 24 heures de déplacement : 39,96 €

⁶ https://www.fedespedi.it/wp-content/uploads/2021/06/CCNL_testo-completo.pdf

⁷ <https://www.rrif.hr/clanakfull-20761/>

2 – Service international

- Entre 6 et 12 heures de déplacement : 28,78 €
- Entre 12 et 18 heures de déplacement : 41,85 €
- Entre 18 et 24 heures de déplacement : 59,29 €

Les entreprises peuvent accorder des indemnités supérieures aux minima conventionnels, mais, n'étant soumises ni à cotisations, ni aux impôts, elles sont plafonnées : 46,48 €/jour pour le service national et 77,47 € pour l'étranger.

Cotisations sociales

Cotisations sociales en Italie

Cotisations sociales applicables au personnel de conduite depuis le 1er janvier 2021 valables pour 2022	Employeur	Salarié
INPS - Maladie - Maternité	2,68%	0,0%
INPS - Invalidité - Vieillesse	23,81%	9,2%
INPS - Chômage	1,61%	0,0%
INPS - Prestations familiales	0,68%	0,0%
Accidents du travail	9,52%	0,0%
Contribution de solidarité	0,60%	0,3%
Total	38,90%	9,49%

Source: Cleiss

En fonction du statut du travailleur, la cotisation INPE – Maladie (2,22 %) peut être supprimée.

La majorité des contrats à durée déterminée est sujette à une cotisation additionnelle de 1,40 % (augmentée de 0,5 % par an en cas de renouvellement du CDD). Dans le cadre d'un contrat à durée déterminée, la cotisation sur les prestations familiales reste à la charge du salarié.

La cotisation au titre des accidents du travail et des maladies professionnelles (premio assicurativo) varie en fonction des risques de la branche professionnelle à laquelle l'entreprise appartient. Elle est à la charge de l'employeur. Le taux présenté ci-dessus est valable pour le secteur de la logistique – TRM.

En Italie, la cessation d'un contrat de travail entraîne le versement d'une indemnité de départ (trattamento di fine rapporto, TFR), somme accumulée chaque année en fonction de l'ancienneté du travailleur. Celle-ci est présentée comme un élément de salaire. En revanche, les entreprises ayant opté pour une gestion privée du TFR doivent souscrire à un fonds de garantie de l'INPS qui intervient en cas d'insolvabilité de l'employeur. Le fonds de garantie représente 0,20 % de cotisation supplémentaire pour l'employeur.

Impôt sur les revenus des personnes physiques – IRPEF (Imposta sul reddito delle persone fisiche)

L'IRPEF s'applique sur les revenus de l'année écoulée. Il est calculé à partir d'une déclaration (papier ou électronique) transmise par les contribuables. La base imposable des salariés est le revenu net (après déduction des cotisations sociales et de prévoyance).

Impôt sur le revenu des personnes physiques - Italie

Tranches	Revenu Imposable	Revenus 2022	Revenus 2021
Tranche I	0 à 8 174 €	0,00%	0,00%
Tranche II	8 174 € à 15 000 €	23,00%	23,00%
Tranche III	15 001 € à 28 000 €	25,00%	27,00%
Tranche IV	28 001 € à 50 000 €	35,00%	38% jusqu'à 55 000€
Tranche V	50 001 € et plus	43,00%	41% jusqu'à 75 000€, 43% au-delà

Source: Agenzia delle entrate

Les régions peuvent décider de faire varier à la hausse ou à la baisse la part régionale de l'IRPEF dans la limite de 3,3 %.

Lié à l'IRPEF jusqu'en 2022, l'IMU (Imposto Municipale propria) était un impôt sur les biens immobiliers. La loi de finances italienne pour 2020 (art. 95) prévoit la fusion de l'ancienne taxe foncière IMP (Imposta Municipale Propria) et de la taxe sur les services municipaux TASI (Tributo Servizi Indivisibili) pour créer une nouvelle taxe IMU (Imposta Municipale Unica).

La nouvelle IMU est devenue une taxe sur les résidences secondaires. Comme dans l'ancien système et à l'exception des propriétés de luxe classées dans les catégories A1, A8 ou A9 du cadastre, celle-ci ne s'applique pas aux résidences principales et ne sera donc pas prise en compte dans le calcul du coût du conducteur.

2. ÉTUDE DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL ITALIEN 40 TONNES A L'INTERNATIONAL

Cette partie de l'étude présente les conditions économiques et sociales valables fin 2021, période de réalisation de cette mise à jour. Pour la mener à bien, le CNR s'appuie sur une étude documentaire principalement axée sur les aspects fiscaux et sociaux du TRM, sur les études antérieures déjà réalisées par le CNR sur le pays et sur les retours des experts avec lesquels le CNR collabore. Ces différentes sources permettent de dresser un panorama du secteur du TRM italien à l'international et de souligner les principales évolutions observées depuis la dernière étude. Ces recherches et échanges sont consolidés par des entretiens avec des transporteurs et des conducteurs routiers italiens.

Toutes les valeurs finalement arrêtées par le CNR, pour élaborer le profil type, sont la meilleure synthèse à dire d'expert de cet ensemble de sources.

2.1. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES

Cette partie est principalement fondée sur des entretiens en face à face menés auprès de 15 entreprises italiennes de transport routier de marchandises effectuant des opérations de transport de longue distance, majoritairement à l'international. Parmi les entreprises visitées, toutes ont pu fournir les informations demandées. Ainsi, les 15 entreprises retenues pour cette étude présentent les caractéristiques suivantes :

	Nombre de tracteurs	Nb de semi-remorques	Principaux marchés	Nb de conducteurs	Chiffre d'affaires
Entreprise 1	6	6	FR,UK, DE	6	6 000 000 €
Entreprise 2	26	35	IT, DE, FR, AT, PL, RO, GB	25	20 000 000 €
Entreprise 3	15	19	FR,DE	15	4 000 000 €
Entreprise 4	13	15	DE, FR	10	6 000 000 €
Entreprise 5	310	350	UE	447	357 000 000 €
Entreprise 6	3	3	FR, UK, BE, DE	3	1 003 000 €
Entreprise 7	70	80	FR, DE	67	29 260 000 €
Entreprise 8	4	4	FR, DE	4	1 000 000 €
Entreprise 9	12	15	IT, DE, FR, AT	10	3 920 000 €
Entreprise 10	6	7	IT, DE FR, CH	10	1 200 000 €
Entreprise 11	8	6	FR, UK, DE	6	1 220 000 €
Entreprise 12	42	53	UE - Ouest	28	9 546 000 €
Entreprise 13	211	220	FR, DE, ES, PT	211	127 332 000 €
Entreprise 14	446	497	FR, DE, UK	460	nd
Entreprise 15	8	11	IT, DE, FR, CH	8	1 350 000 €

Les entreprises visitées pour cette étude sont de taille et de type d'organisation très diversifiés. Elles sont toutes spécialisées en TRM international et la plupart sont sous-traitants ou filiales d'entreprises italiennes de grande taille. Les petites entreprises peuvent être des sous-traitants en cascade d'entreprises locales ou régionales.

Afin de permettre une comparaison avec les données des autres études internationales du CNR, seules les entreprises ayant une activité principale de longue distance internationale ont été sélectionnées.

Le CNR restitue le résultat de ces entretiens qui ne peuvent avoir une valeur statistique. Toutefois, ils apportent un éclairage terrain aux chiffres et informations obtenus par ailleurs. In fine, le CNR retient des valeurs à dire d'expert pour définir les coûts et conditions d'exploitation d'un PL « type » à l'international.

MATERIEL DE TRANSPORT – Exploitation

Les véhicules italiens sont exploités entre 222 et 240 jours avec une concentration autour de 232 jours par an, en forte baisse par rapport à 2017 où le nombre de jours d'exploitation était estimé à 245 jours.

Le kilométrage annuel moyen parcouru par les véhicules des transporteurs rencontrés est compris entre 108 300 km et 142 000 km. Selon les calculs réalisés, compatibles avec le kilométrage des conducteurs, le CNR retiendra, à dire d'expert, un kilométrage de près de 132 000 km par an et par véhicule, quasiment stable depuis la dernière étude (133 500 km). La stabilité du kilométrage accompagnée d'une baisse des jours d'exploitation présage une augmentation des heures de conduite journalières et une augmentation de la distance parcourue quotidiennement.

La durée de conservation des véhicules baisse à un peu plus de 6 ans, contre 7 ans en 2017. En effet, beaucoup d'entreprises italiennes ont déjà adopté une stratégie de renouvellement continu des flottes grâce à des contrats de crédit-bail avantageux, de type LDD, souvent sans option d'achat. Ceci leur permettrait de renouveler leur flotte de tracteurs tous les 3 à 5 ans. Les petites entreprises utilisent pourtant leurs véhicules pendant plus longtemps, jusqu'à 10 ans pour certains cas. Les véhicules les plus anciens sont souvent exploités sur les trajets nationaux. On remarque, en Italie, très peu de recours à l'achat de véhicules d'occasion, et ce encore moins pour l'activité internationale.

Pour faciliter la comparaison avec d'autres pays, le CNR retiendra un profil moyen à dire d'expert avec une durée de détention des tracteurs routiers de 6 ans, soit 4 ans de crédit-bail et 2 années supplémentaires en pleine propriété.

En ce qui concerne les semi-remorques, la durée de conservation avoisine les 8 à 9 ans.

Le ratio semi-remorque/tracteur relevé lors des enquêtes en entreprises se situe à 1,12, un chiffre au-dessus de ce qui a été précédemment observé (1,08).

MATERIEL DE TRANSPORT – Financement

La pratique de financement de véhicules la plus répandue en Italie est celle de contrats de crédit-bail de 48 mois avec option d'achat, avec un premier loyer se situant majoritairement à 10 % du prix du véhicule et une option d'achat à 10 % du prix du neuf en fin de contrat.

Le prix moyen d'acquisition d'un tracteur Euro VI relevé lors des entretiens auprès des transporteurs italiens se situe à 98 000 €, soit une augmentation de près de 10 % par rapport au prix moyen observé en 2017. Comme pour la plupart des pavillons européens comparables,

les transporteurs italiens souffrent de la pénurie de véhicules et achètent ainsi, lors de la réalisation de cette étude, les modèles disponibles en stock sans pouvoir négocier le prix. Le renchérissement des véhicules neufs encourage certains petits transporteurs italiens à faire appel au marché de l'occasion pour l'achat de tracteurs routiers récents pour effectuer des opérations de transport au niveau national. D'autres, dont les finances le leur permettent, optent pour l'achat au comptant, souvent à l'étranger, pour assurer la disponibilité de PL.

Le prix d'achat d'une semi-remorque est lui estimé à 27 000 € contre près de 25 000 € en 2017. Le mode de financement est majoritairement le crédit-bail de 60 mois avec option d'achat.

Les taux d'intérêt observés sur le marché des contrats de crédit-bail sont de l'ordre de 2,0 % à 2,2 %.

CARBURANT

Le coût unitaire moyen du carburant pour l'année 2021 est de 1,2181 € par litre à la pompe pour l'Italie, selon les chiffres officiels parus dans le Bulletin pétrolier de la Commission européenne. En déduisant le remboursement partiel des droits d'accises en Italie, le CNR estime le prix moyen du carburant à la pompe à 1,0039 € pour l'année 2021.

Les entreprises italiennes s'approvisionnent en carburant principalement dans leur pays, à hauteur de 70 %, partagé entre l'approvisionnement en cuve (60 %), avec une remise de -6 centimes d'euros, et la pompe pour 10 %. Pour le reste, elles s'approvisionnent en Allemagne, au Luxembourg et en France à hauteur de 10 % pour chaque pays.

La consommation de carburant est suivie de près par les responsables qui en font le critère principal pour assurer la faible marge d'exploitation. La consommation moyenne est estimée à 31,2 l/100 km, dépendant fortement de la localisation de l'entreprise de transport à l'intérieur de l'Italie mais aussi des pays traversés.

Selon le panier d'achat de carburant calculé par le CNR, suivant les indications des entreprises, le prix d'un litre de carburant revient à 0,9878 € en 2021.

ENTRETIEN & REPARATIONS

Le coût de l'entretien-réparations pour le pavillon italien est difficile à évaluer en raison des coûts et pratiques très différents annoncés par les entreprises visitées.

Pour les entreprises de toutes tailles, l'entretien et la maintenance sont encore largement effectués dans des ateliers intégrés. Le coût de l'entretien et de la maintenance est évalué dans une fourchette allant de 4 200 € à 6 750 € avec une concentration autour des 5 100 €. Il varie très fortement suivant l'âge, le constructeur du véhicule et le mode d'entretien (interne ou externalisé). En revanche, pour les petites entreprises qui ne disposent pas d'atelier intégré, le coût de l'entretien-réparations monte à plus de 9 000 € dans certains cas.

Pour le profil qui a été retenu, le CNR observe un coût annuel lié à l'entretien-réparations de l'ordre de 5 850 €. Ce chiffre, qui ressort en baisse de -10 % par rapport à 2017, s'explique par le remplacement plus fréquent des véhicules et il est aussi lié au profil des entreprises visitées lors de cette étude de 2021.

PNEUMATIQUES

Le coût annuel des pneumatiques se situe dans une large fourchette entre 3 200 € et 4 100 €. Ce poste de coût varie fortement selon le mode d'achat des véhicules (avec ou sans contrat de pneumatiques), selon le kilométrage mais aussi selon la politique de renouvellement et/ou de rechapage.

Les calculs internes réalisés par le CNR donnent un résultat moyen de près de 3 420 € par an et par ensemble, en légère baisse par rapport à 2017. À dire d'expert, ce coût moyen semble compatible avec les réalités du marché, l'intensité d'exploitation des véhicules et le prix du matériel, plutôt homogène sur le marché européen.

Les contrats de pneumatiques proposés par les grandes marques de pneumatiques au coût kilométrique compris entre 5 et 7 centimes d'euro existent, mais n'ont pas encore trouvé leur place sur le marché Italien.

PEAGES

La configuration géographique du pays et les frontières naturelles obligeant à l'utilisation de nombreux ouvrages d'art à péages (viaducs, tunnels) font grimper le coût des péages pour les entreprises de transport internationales italiennes. Leur budget péages dépasse parfois 22 000 €/an pour un ensemble. Le coût moyen des péages est estimé à 18 000 €/an.véhicule dans les entreprises visitées, soit un coût kilométrique moyen de près de 0,136 €/km, dans la moyenne européenne.

En détails, le coût annuel des péages se situe dans une fourchette très large allant de 14 840 € jusqu'à plus de 26 380 €.

Pour le profil type retenu, le CNR estime ce poste de coût à 18 000 €, pour un ensemble articulé 40 tonnes réalisant près de 132 000 km par an avec un taux de 90 % sur les autoroutes et routes payantes. En légère hausse par rapport à 2017, ce coût estimé ne comprend pas le coût de l'Eurovignette, dont l'achat n'est pas généralisé chez les transporteurs italiens.

ASSURANCES

Le montant des assurances (véhicule + marchandises transportées) s'établit à 2 800 €/an pour une assurance de type Casco et dans une fourchette comprise entre 1 200 €/an et 2 300 €/an pour une assurance au tiers. Le Casco est une extension d'assurance qui peut s'apparenter à la notion de « tous risques ». Il est calculé sur la valeur vénale du véhicule au moment du calcul de la prime. Une prime fixe de plus ou moins 20 € s'applique pour 1 000 € de valeur vénale du véhicule.

À titre d'exemple, un véhicule d'une valeur de 50 000 € assuré avec l'option Casco paiera une prime de base « au tiers » de 2 100 €/an plus 1 000 € de Casco, soit 3 100 €/an.

Pour une semi-remorque, l'assurance se situe aux alentours de 410 à 560 €. Au total, l'assurance d'un ensemble est estimée à 3 850 € par an.

TAXE A L'ESSIEU

Comme expliqué précédemment, la taxe à l'essieu italienne dépend fortement des caractéristiques du véhicule et de la région administrative où se situe le siège de la société. Par souci de simplification, le CNR retient la taxe à l'essieu de la région de Lombardie où se sont déroulés la plupart des entretiens en entreprise.

Ainsi, au moment de la réalisation de l'étude, la taxe totale appliquée par la région de Lombardie pour un ensemble articulé d'un PTAC de 40 tonnes, classe 7 CEE équipé de suspensions hydrauliques, était de 1 509 €/an.

COÛTS DE STRUCTURE

Les données collectées auprès des entreprises italiennes, le CNR estime ce poste de coût à 12 % du coût total.

2.2. CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE

Les conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs en Italie ont été observées lors de deux phases d'entretiens : une première phase en entreprises avec des employeurs et une seconde en face à face avec des conducteurs sur des parkings et aires de repos. Lors de cette seconde phase, une vingtaine de conducteurs volontaires, salariés sous contrat italien, sont interviewés sur leurs conditions de travail et leur rémunération.

En synthèse de ces sources et de l'étude documentaire, le CNR définit un profil type de conditions d'emploi et de rémunération d'un conducteur de TRM sous contrat italien affecté à l'international.

CONDITIONS D'EMPLOI

Près de la moitié des conducteurs rencontrés dans le cadre de cette étude étaient de nationalités autres qu'italienne. Il est important de rappeler ici que la nationalité du conducteur n'a que très peu d'incidence sur l'analyse du coût, étant donné que les règles sociales s'appliquent à l'intégralité des conducteurs travaillant sous contrat de travail de droit italien. La principale différence notable se trouve dans le calcul des primes d'ancienneté car les conducteurs de nationalité italienne ont une ancienneté moyenne qui dépasse les 10 ans tandis que les autres déclarent avoir une ancienneté de 3 ans en moyenne.

En ce qui concerne les trajets, les conducteurs étrangers semblent accepter plus facilement des trajets de moyenne et longue distance avec près de 15 nuits par mois passées en dehors de l'Italie, tandis que les Italiens retournent à leur base plus souvent après des opérations de courte distance autour des frontières.

Pour recruter des conducteurs étrangers, les entreprises italiennes mettent souvent à contribution leur réseau international. Ainsi, les filiales étrangères des transporteurs italiens fourniraient souvent des conducteurs à la société-mère en cas de besoin. Lors de la réalisation de l'enquête, il était primordial de différencier les conducteurs travaillant pour les filiales étrangères des sociétés italiennes de ceux qui travaillent sous contrat italien.

2 conducteurs ont déclaré travailler à leur propre compte. Pour le reste, le CDI est le contrat de travail généralisé. Les nouveaux conducteurs seraient parfois embauchés en CDD dont la durée dépasse rarement 2 mois.

Les conducteurs italiens ont droit à 4 semaines de congés payés minimum pouvant s'étendre jusqu'à 5 semaines pour la plupart des cas rencontrés. L'ancienneté du conducteur dans l'entreprise est le facteur qui influe le plus sur le nombre de congés payés. Comme pour d'autres pavillons, les entreprises utilisent l'octroi de jours supplémentaires de congés payés pour fidéliser leurs conducteurs. La plupart des conducteurs déclarent utiliser au moins 3 semaines de congés payés dans l'année. Une minorité dit se faire payer pour les jours de congés non pris, ce qui est permis en Italie. Les congés sont pris majoritairement en été, pendant deux à trois semaines entre juillet et août, et le restant pendant les fêtes de fin d'année, à raison d'une semaine à dix jours.

Selon les informations obtenues lors des entretiens avec les conducteurs, ces derniers travailleraient près de 226 jours par an, soit 45 semaines d'activité dans l'année et réaliseraient près de 132 000 km par an. Selon les entreprises, le nombre de jours de travail serait plus proche des 220 jours pour un kilométrage annuel de 110 000 km. Pour le profil type, le CNR retiendra, à dire d'expert, un kilométrage de 119 000 km par an et par conducteur, pour 221 jours de travail dans l'année.

Pour la plupart des cas, le planning type pour un conducteur italien opérant à l'international est souvent composé de trajets nationaux complétés par des trajets à l'étranger de courte et moyenne distance. Le retour à la base pour le week-end est quasi-systématique. Le nombre moyen de nuitées en dehors du pays, toutes nationalités confondues est de près de 14 nuits par mois.

Les fiches de paie italiennes ne donnent pas plus d'information sur le détail des heures de travail. Le temps de conduite annuel retenu par le CNR est de 1 860 heures pour le profil type, proche de son niveau de 2017.

Le ratio conducteur/tracteur issu des entretiens en entreprises est établi à 1,11.

RAPPEL DE LA FORMATION DES COÛTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

Rémunération des conducteurs à l'international

La rémunération des conducteurs italiens évolue selon la convention collective obligatoire en place et mise à jour régulièrement. Elle contient 160 pages et donne le détail des éléments de rémunération des conducteurs.

Selon la convention collective, le conducteur poids lourd est un travailleur dont la qualification est de « niveau 3 super ».

Selon les observations du CNR, le niveau de salaire brut conventionnel, du 1^{er} octobre 2021 au 30 septembre 2022, augmenté de primes d'ancienneté (moyenne de 6 ans d'ancienneté) est de 1 839,74 € par mois sur 14 mois.

De nombreux éléments complémentaires s'ajoutent pourtant à ce salaire de base. Le coût d'un conducteur en Italie peut ainsi être décomposé en dix postes :

- Le salaire brut minimum conventionnel
- Les EDR (Elemento Distinto della retribuzione)
- Les « superminimi », montants résultant d'accord entre l'entreprise et le salarié, qui viennent s'ajouter au salaire brut conventionnel
- Les heures supplémentaires
- Les indemnités d'inconfort (disagio)
- Les compensations pour jours fériés (ferie R.O.L) ou rétributions pour jours fériés
- Les 13^{ème} et 14^{ème} mois
- Les indemnités de fin de contrat de travail (T.F.R)
- Les indemnités de déplacements
- Les charges sociales, salarié et employeur

Les 13^{ème} et 14^{ème} mois

Ils correspondent aux salaires bruts augmentés de prime d'ancienneté, soit 1 839,74€ chacun. Ils sont versés en juin et en décembre.

Les heures supplémentaires

Le quota maximum d'heures supplémentaires est de 250 heures par an. Pour les heures comprises entre 165 heures et 250 heures par an, le salarié a le choix de se les faire payer ou bien de les mettre sur un compte d'épargne temps ouvrant droit à récupération. Cette disposition vient complexifier un peu plus le calcul effectif des heures supplémentaires car le CNR ne peut vérifier le quota d'heures ainsi stockées.

Selon les témoignages recueillis, un nombre de 24 heures supplémentaires par mois est retenu. Ceci correspond par ailleurs aux fiches de paie collectées. Les heures supplémentaires sont majorées de 30 %, soit, dans ce cas, 14,94 € brut par heure.

Les compensations pour jours fériés (R.O.L.) ou autres rétributions

Par souci de simplification, les jours fériés ou congés seront considérés comme entièrement pris par le salarié. Le R.O.L sera pris en compte car il s'agit d'une compensation obtenue suite aux accords entre partenaires sociaux dont le résultat est la suppression de deux jours fériés, passant ainsi de 13 jours à 11. Cette compensation équivaut à 4 heures majorées de 30 %, soit 59,76 € par mois.

D'autres rétributions issues de la convention (EDR) s'ajoutent à ce montant pour un total de 133,63 € par mois pour un conducteur type. Ces éléments sont désormais représentés sous une ligne « rétributions » sur les fiches de paie, sans beaucoup de détails sur le calcul.

Les indemnités d'inconfort (disagio)

Elles sont de 0,93 € par heure de nuit travaillée entre 22h et 6h. 10 heures par mois soit 9,30 €/mois seront prises en compte pour le calcul du coût d'un conducteur type.

Par ailleurs, l'employeur peut imposer des horaires différents de ceux inscrits dans le contrat de travail, en contrepartie l'employé percevra des indemnités d'inconfort plafonnées à 4 semaines à hauteur de 50 € la semaine, chargées à 0,5 % pour l'employeur. Ce dernier peut recourir à ce procédé pendant 4 semaines dans l'année.


PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR SOUS CONTRAT ITALIEN AFFECTE A L'INTERNATIONAL ET RECONSTITUTION DE SON COUT

Profil type conducteur international - Italie - 2021					
Caractéristiques		<ul style="list-style-type: none"> - Profil valable du 1er octobre 2021 au 30 septembre 2022 - Conducteur travaillant plus de la moitié de son temps à l'international, en particulier dans les pays limitrophes. - Tournées internationales peu fréquentes, 3 découchers par semaine en Europe. Au total 6 nuitées en Italie et 12 nuitées à l'étranger pour un mois de travail effectif. - Congés payés de 25 jours en général, pris systématiquement en totalité. - Rémunération composée d'un salaire de base fixe légèrement plus élevé que le minimum conventionnel, complété par de faibles indemnités de déplacement représentatives de la réalité et des primes conventionnelles. - Ancienneté de 6 ans 			
Kilométrage annuel réalisé		119 000 km			
Nombre de jours de travail par an		219			
Nombre de semaines d'activité par an		44			
Nombre d'heures de conduite par an		1 860			
Recomposition du coût d'un conducteur type italien en 2021					
Reconstitution d'une fiche de paie					
EMPLOYEUR			SALARIE		
Salaire Brut	€/mois	2 599,35 €	Salaire Brut	€/mois	2 599,35 €
Salaire brut fixe	€/mois	1 875,00 €	Salaire brut fixe	€/mois	1 875,00 €
Prorata 13e mois	€/mois	156,25 €	Prorata 13e mois	€/mois	156,25 €
Prorata 14e mois	€/mois	156,25 €	Prorata 14e mois	€/mois	156,25 €
Heures supplémentaires +30 % (18h/mois)	€/mois	268,92 €	Heures supplémentaires +30 % (18h/mois)	€/mois	268,92 €
Autres rétributions	€/mois	133,63 €	Autres rétributions	€/mois	133,63 €
Indemnités d'inconfort (10h/mois)	€/mois	9,30 €	Indemnités d'inconfort (10h/mois)	€/mois	9,30 €
Cotisations sociales	38,90%	1 011,15 €	Cotisations sociales	9,49%	246,68 €
INPS - Maladie - Maternité	2,68%	69,66 €	INPS - Maladie - Maternité	0,00%	0,00 €
INPS - Invalidité - Vieillesse	23,81%	618,91 €	INPS - Invalidité - Vieillesse	9,19%	238,88 €
INPS - Chômage	1,61%	41,85 €	INPS - Chômage	0,00%	0,00 €
INPS - Prestations familiales	0,68%	17,68 €	INPS - Prestations familiales	0,00%	0,00 €
Accidents du travail	9,52%	247,46 €	Accidents du travail	0,00%	0,00 €
Contribution de solidarité	0,60%	15,60 €	Contribution de solidarité	0,30%	7,80 €
			Salaire après cotisations		2 352,67 €
			Impôt sur le revenu après déductions		334,95 €
Salaire brut chargé		3 610,50 €	Salaire net après cotisations et impôt		2 017,72 €
Indemnités de fin de contrat (TFR) brutes chargées		205,54 €	Indemnités de fin de contrat (TFR) nettes		179,55 €
Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 10,5 mois dans l'année)		1 128,00 €	Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (soit 10,5 mois dans l'année)		1 128,00 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité		4 944,04 €	Revenu net d'un conducteur pour un mois de pleine activité		3 145,72 €
Recomposition du coût annuel d'un conducteur Italie en 2021					
Salaire brut fixe + primes * 12 mois		31 192,20 €	Salaire brut fixe + primes * 12 mois		31 192,20 €
Cotisations employeur * 12 mois		12 133,77 €	Cotisations sociales et impôt * 12 mois		6 979,54 €
Indemnités de fin de contrat * 12 mois		2 466,49 €	Indemnités de fin de contrat * 12 mois		2 154,57 €
Indemnités * 10,15 mois		11 453,54 €	Indemnités * 10,15 mois		11 453,54 €
Coût total annuel		57 246,00 €	Revenu net annuel		37 820,77 €
Coût horaire de conduite en €		30,78 €	Revenu net moyen mensuel		3 151,73 €
Coût kilométrique en €		0,48 €			

Source : études CNR Europe

Depuis l'étude 2017 sur le TRM italien, le salaire fixe et les primes conventionnelles d'un conducteur type ont augmenté de +3,5 %, tandis que le kilométrage annuel a baissé de 5,5 %. En parallèle, les indemnités de déplacement ont augmenté de +6 % malgré une baisse de l'activité internationale. Ainsi, le coût du conducteur calculé par le CNR est supérieur de +4 % par rapport à son niveau en 2017. Au bilan, le coût de l'heure de conduite passe de 29,76 € en 2017 à 30,78 € en 2021 et le coût kilométrique de 0,44 € à 0,48 € (+9 %).

2.3. SYNTHÈSE DES CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION D'UN PL « TYPE » A L'INTERNATIONAL

Conditions et coûts d'exploitation, pour un PL 40 tonnes exploité à l'international, conditions 2021 		
	unité	Italie <i>Simulation</i>
Kilométrage annuel du véhicule	km	132 000
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	230
Ratio semi-remorque/tracteur		1,12
Coût d'un conducteur (fin 2021)	€/an	57 246
Ratio conducteur/tracteur		1,110
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	16 851
Consommation moyenne aux 100 km	litres	31,2
coût unitaire du carburant, moyenne 2021	€/litre	0,9878
Coût annuel du carburant	€/an	40 746
Entretien-réparations	€/an	5 850
Pneumatiques	€/an	3 420
Péages et vignette	€/an	18 000
Assurance (véhicule)	€/an	3 850
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule (Lombardie)	€/an	1 509
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)	€/an	153 779
Coût de revient hors coûts de structure rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,165
Coûts de structure	€/an	20 970
Synthèse - coût de revient complet	€/an	174 749
Coût complet rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,32

Source : études CNR Europe

Selon les calculs du CNR, le coût kilométrique d'un poids lourd 40 tonnes italien affecté à l'international, hors coûts de structure, se situe à 1,165 € contre 1,12 € en 2017, soit une augmentation de 4 % par rapport à la dernière étude. Cette augmentation s'explique en grande partie par une hausse du coût du conducteur et de détention des véhicules (+8,5 %). La baisse de la consommation de carburant est importante, mais cette économie est atténuée par la hausse du prix du gasoil. Le kilométrage d'un véhicule baisse de -2,6 %.

En conclusion, en ajoutant les coûts de structure, évalués autour de 12 % du coût total, le coût complet monte à 1,32 € au kilomètre fin 2021.

3. BIBLIOGRAPHIE

Sources institutionnelles

Eurostat :

<https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

https://www.wikiterritorial.cnfpt.fr/xwiki/wiki/encyclopedie/view/fiches/Intercommunalite_presentationsynthetiquedelorganisationterritorialedellalie/

Commission européenne :

<https://ec.europa.eu/europe2020/pdf/csr2019/cr2019italiaen.pdf>

Ministère des infrastructures et des transports :

<https://www.mit.gov.it/temi/trasporti/autotrasporto-merci>

Agence des douanes et des monopoles :

<https://www.adm.gov.it/portale/>

Autostrade per l'Italia – Autoroutes de l'Italie

<https://www.autostrade.it/it/home>

Organisations professionnelles

Confetra (Confédération générale italienne des transports et de la logistique) :

<https://www.confetra.com/>

Etudes et documents

Convention collective transports et logistique – CCNL de 2020

Minimi contractuels mensuels prévus dans la mise à jour de la convention collective (Minimi contrattuali mensili previsti dall'accordo di rinnovo) du 18 mai 2021

CONFETRA : Note conjoncturelle sur le transport routier de marchandises en 2021