



Comité National Routier



Le transport routier de marchandises en Italie



Étude 2017

Comité national routier - Paris

www.cnr.fr – cnr@cnr.fr

Cette étude a été réalisée en 2017 par le CNR, en cotraitance avec le cabinet d'études Conseil Energie et Transports (CET).



<http://www.energie-transport.com>

Le CNR remercie également Messieurs Piero Onofri et Giacomo Salvagno de l'Association nationale des entreprises de transport routier (ANITA) pour leur aide dans l'organisation des entretiens avec des administrations et des entreprises de transport en Italie.



<http://www.anita.it/>

SOMMAIRE

1. PRESENTATION GENERALE	5
1.1. GEOGRAPHIE, HISTOIRE ET ORGANISATION POLITIQUE	5
GEOGRAPHIE	5
REPERES HISTORIQUES	5
ORGANISATION POLITIQUE	5
ORGANISATION TERRITORIALE	6
1.2. ECONOMIE GENERALE : DONNEES CLES	8
ITALIE EN BREF	8
CONJONCTURE ECONOMIQUE	8
PRINCIPAUX SECTEURS ECONOMIQUES	9
DISPARITES REGIONALES ET SPECIFICITES ECONOMIQUES	9
COMMERCE EXTERIEUR	9
1.3. POLITIQUES DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES ROUTIERES	10
POLITIQUE DES TRANSPORTS DE FRET	10
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET UTILISATION	11
1.4. ACTIVITE ET POPULATION D'ENTREPRISES DE TRM	13
LE TRM EN ITALIE EN 2016	13
ENTREPRISES DE TRANSPORT DU TRM ITALIEN	16
2. PRESENTATION SPÉCIFIQUE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN ITALIE	18
2.1. ORGANISATION DU SECTEUR	18
INTERVENANTS DU SECTEUR DES TRANSPORTS	18
CREATION D'ENTREPRISE	19
ACCES A LA PROFESSION	21
ACCES AU MARCHÉ	22
FORMATION DES CONDUCTEURS	22
LOI DE STABILITE 2015 N. 190/2014.	23
2.2. LA FISCALITE DES ENTREPRISES	26
FISCALITE GENERALE	26
FISCALITE SPECIFIQUE AU SECTEUR TRM	28
2.3. LA REGLEMENTATION SOCIALE	31
REGLEMENTATION SOCIALE GENERALE	31
REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER PROFESSIONNEL DE MARCHANDISES	35
2.4. CONTROLES SPECIFIQUES AU TRM ET AMENDES	37
CONTROLES	37
AMENDES	38
LE CONTROLE TECHNIQUE	38
3. ETUDE DES COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL 40 TONNES A L'INTERNATIONAL	39

3.1. METHODE ET PERIMETRE DES ENTRETIENS EN FACE A FACE AUPRES D'ENTREPRISES DU TRM	39
3.2. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES INTERROGEEES	39
VEHICULES	39
CARBURANT	40
MAINTENANCE & ENTRETIEN	40
PEAGES	40
ASSURANCES	40
PNEUMATIQUES	40
3.3. OBSERVATION DES CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE	41
REPRESENTATION DES CONDUCTEURS INTERROGES	41
RAPPEL DE LA FORMATION DES COUTS DU PERSONNEL DE CONDUITE	42
REMUNERATION DES CONDUCTEURS	43
DESCRIPTION DU PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR ITALIEN AFFECTE A L'INTERNATIONAL	45
RECONSTITUTION DU COUT D'UN CONDUCTEUR SUR LA BASE DES OBSERVATIONS EFFECTUEES	46
3.4. RECAPITULATIF DES CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION	47
4. BIBLIOGRAPHIE	48
5. ANNEXES	49

1. PRESENTATION GENERALE

1.1. GEOGRAPHIE, HISTOIRE ET ORGANISATION POLITIQUE

GEOGRAPHIE

L'Italie est un pays d'Europe du Sud constitué d'une péninsule située au centre de la mer Méditerranée et de parties insulaires formées par la Sicile et la Sardaigne. Le pays partage également ses frontières avec la France au nord-ouest, la Suisse et l'Autriche au nord et la Slovénie au nord-est¹. Son territoire peut être divisé en cinq grandes zones géographiques (nord-est, nord-ouest, centre, sud et îles). Au nord, l'Italie s'appuie sur le versant méridional des Alpes qui descend vers la plaine du Pô pour s'élargir ensuite vers l'Adriatique. L'Apennin, véritable épine dorsale de l'Italie, s'étend de la Ligurie à la Calabre. Il est bordé de collines, de plateaux et de plaines alluvionnaires. Les collines (42 %) constituent le relief le plus répandu. Les zones montagneuses recouvrent 35 % du territoire et les plaines 23 %. Avec une densité moyenne de 201 habitants par km², l'Italie est l'un des pays de l'Union européenne (UE) les plus densément peuplés.

REPERES HISTORIQUES

Depuis 1946, l'Italie est une République parlementaire. Sous l'impulsion de grandes figures de l'histoire italienne comme le Roi Victor Emmanuel II Cavour et Garibaldi, l'unification du Royaume d'Italie est rendue possible en 1861. En 1871 seulement, Rome devient la capitale de l'Italie. Il faut également attendre le référendum du 2 juin 1946 pour que la République italienne succède au Royaume d'Italie. La Constitution de 1978 en est aujourd'hui le socle juridique.

Membre fondateur de l'Union européenne depuis le 25 mars 1957, l'Italie fait partie de la zone euro depuis le 1^{er} janvier 1999. Aussi, depuis la création de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, l'Italie a bénéficié au niveau économique des nombreuses collaborations avec les pays européens tout en participant activement à la création de l'Union européenne².

ORGANISATION POLITIQUE

Le pouvoir exécutif

Le chef de l'État est le président de la République. Il est élu par le parlement pour une durée de 7 ans et veille à l'unité du territoire. Il est également le chef des armées. Le président de la République nomme le président du Conseil, ainsi que les ministres proposés par le président du Conseil. La Constitution italienne confère au président du Conseil, en tant que chef de l'exécutif, une large autonomie. Il définit la politique générale, coordonne l'activité des ministres et assure la cohérence de l'appareil administratif de l'État.

¹ <https://www.populationdata.net/pays/italie/>

² http://europa.eu/about-eu/eu-history/index_it

Le Conseil des ministres détermine au cours de ses délibérations, et sous l'autorité du président du Conseil, la politique générale du gouvernement.

Le pouvoir législatif

Le pouvoir législatif est confié à un parlement bicaméral composé de la Chambre des députés et du Sénat. Les deux agissent de façon paritaire et séparée. Depuis le 3 novembre 2017, date de la promulgation de la nouvelle loi électorale « Rosallum bis », les élections se déroulent en un seul tour de scrutin et utilisent un système mixte ; certains sièges sont alors alloués au scrutin uninominal majoritaire à un tour et une majorité l'est au scrutin proportionnel. Leurs membres sont élus pour cinq ans³. La Chambre des députés est composée de 630 députés, issus d'une douzaine de partis et regroupés en cinq coalitions. En vertu des nouvelles dispositions du système électoral, 232 députés, soit 37 %, sont élus au scrutin uninominal, 386, soit 61 %, au scrutin proportionnel et 12, soit 2 %, sont désignés par les citoyens italiens domiciliés à l'étranger. 319 sénateurs siègent au Sénat et se répartissent également dans les cinq coalitions que l'on retrouve à la Chambre des députés. Ainsi, 116 sénateurs sont élus au scrutin uninominal, 193 au scrutin proportionnel et 6 sont désignés par les Italiens de l'étranger⁴.

Depuis les élections parlementaires de février 2013, où le Parti démocrate est arrivé en tête, l'Italie a connu trois gouvernements différents s'appuyant sur une alliance avec l'Alternative populaire. Au cours de cette législature, plusieurs réformes ont été entreprises en faveur de la croissance, de l'investissement et de l'emploi. L'échec de la réforme constitutionnelle du 4 décembre 2015 a poussé le gouvernement de Matteo Renzi à la démission. Ce dernier a été remplacé par le gouvernement de Paolo Gentiloni. La législature actuelle touche à sa fin le 15 mars 2018, les élections législatives ayant eu lieu le 4 mars 2018⁵. Elles ont vu le Mouvement 5 étoiles arrivé en tête suivi par la Coalition de droite formée par Forza Italia, la Ligue et le parti Fratelli d'Italia. Giuseppe Conte, nouveau président du Conseil, a formé un nouveau gouvernement le 1^{er} juin 2018 composé, à parts égales, de membres du Mouvement 5 étoiles et de la Ligue. Ce gouvernement est également complété de personnalités indépendantes.

ORGANISATION TERRITORIALE

Les régions

Le territoire italien est divisé en 20 régions dont cinq ont un statut spécial. Elles sont administrées par un Conseil régional (*la Giunta*), composé d'un président et de ses adjoints. Il constitue l'organe exécutif des régions.

Le Conseil régional exerce le pouvoir législatif et mène les politiques à la charge des régions ainsi que les autres fonctions qui leur sont attribuées par la Constitution et les lois. À noter que chaque région a sa propre loi électorale inscrite dans un cadre national commun.

Le président est élu au suffrage universel direct pour un mandat de cinq ans. Il représente la Région et définit la politique de la *Giunta* dont il est responsable. Il doit également se conformer aux instructions du Gouvernement.

³ <http://www.festadellarepubblica.it/>

⁴ http://www.lemonde.fr/europe/article/2018/03/03/elections-en-italie-ce-qu-il-faut-savoir-du-nouveau-mode-de-scrutin_5265241_3214.html

⁵ <https://www.diplomatie.gouv.fr/fr/dossiers-pays/italie/presentation-de-l-italie/>

Il promulgue les lois et règlements régionaux et s'assure de la gestion, par l'intermédiaire de l'administration régionale, des fonctions administratives déléguées par l'État à la Région⁶.

Les régions à statut spécial sont la Sicile, la Sardaigne, le Friuli-Venezia-Giulia, le Val d'Aoste et le Trentino. Elles disposent d'une autonomie plus large tenant compte de leurs spécificités territoriales et des aspirations autonomistes de leurs populations.

L'article 116 de la Constitution italienne garantit l'existence des statuts spéciaux et autorise ces régions à posséder une micro-constitution devant respecter les principes fondamentaux de la Constitution italienne. Elles ont le pouvoir de lever des impôts régionaux et de légiférer au niveau régional.

Les provinces

Le territoire italien est composé de 110 provinces. Au sein de ces provinces, la *Giunta* (Conseil des adjoints) a été supprimée. Seuls demeurent le Conseil provincial et le président de la Province. Les fonctions principales des provinces sont la planification territoriale, les infrastructures, la coordination des services publics et la promotion du développement socio-économique.

Les élections au Conseil provincial ont lieu tous les cinq ans. Elles concernent aussi bien le président de Province que les conseillers provinciaux. Elles se font au suffrage universel direct sur la base de collèges uninominaux. La répartition des sièges est proportionnelle. Toutefois, si le président est élu au premier tour, une « prime de majorité » permet au groupe qui le soutient de détenir 60 % des sièges.

A la suite des référendums régionaux organisés en Sardaigne le 6 mai 2012, les huit provinces de la Région ont été remplacées le 1^{er} mars 2012 par des Unions de communes.

Les villes métropolitaines (Métropoles)

L'Italie compte 10 villes métropolitaines (Rome, Milan, Turin, Venise, Gêne, Bologne, Florence, Bari, Naples et Reggio Calabria) qui se sont substituées aux provinces le 1^{er} janvier 2012 dans leurs organes et leurs fonctions⁷. Leur domaine de compétences concerne la planification territoriale générale, la gestion des infrastructures, la coordination et la gestion des services publics, notamment la mobilité, et le développement économique et social.

Les communes

L'Italie est aussi composée de 8 092 communes investies de compétences générales sur les affaires locales⁸. Ces dernières peuvent également se voir déléguer d'autres compétences par l'État et les régions. Les maires des 8 092 communes italiennes sont élus au suffrage universel direct à la majorité relative des voix. Dans les villes de moins de 15 000 habitants, le scrutin est à « tour unique » et les conseillers municipaux sont élus dans le cadre des listes associées aux candidats maires. Dans les villes de plus de 15 000 habitants, il y a deux tours et les candidats peuvent être associés à plusieurs listes.

⁶ http://www.governo.it/Governo/Costituzione/2_titolo5.html

⁷ http://www.anci.it/Contenuti/Allegati/le_province_istruzioni_per_l'uso.pdf

⁸ <http://www.wikiterritorial.cnfpt.fr/xwiki/wiki/econnaissances/view/Notions-Cles/Intercommunalitepresentationsynthetiquedelorganisationterritorialedell'Italie>

1.2. ECONOMIE GENERALE : DONNEES CLES

ITALIE EN BREF

Capitale	Rome
Superficie	310 226 km ²
Population	60 579 366 habitants (au 1 ^{er} janvier 2017)
Langue officielle	Italien
Régime politique	République parlementaire
Chef de l'État	M. Sergio Mattarella (depuis le 31 janvier 2015)
Chef du gouvernement	M. Giuseppe Conte (depuis le 1 ^{er} juin 2018)
Ministre de l'Infrastructure et des Transports	M. Daniello Toninelli
Date d'adhésion à l'UE	1957
Sièges au Parlement européen	73 sièges
Monnaie	Euro
Membre de l'espace Schengen	Depuis le 27 novembre 1990
Présidence du Conseil	Dernière présidence en 2014
Produit intérieur brut (PIB)	1,7 milliard d'euros (Eurostat, en 2017)
Croissance PIB (%)	0,9 % (Banque mondiale, en 2016)
Inflation (%)	1,3 % (Eurostat, en 2017)
Dette publique	2,2 milliards d'euros soit 132 % du PIB (Eurostat, en 2016)
Taux de chômage (% de la population active)	11,7 % (Eurostat moyenne annuelle de 2016)
Salaire minimum brut	Il n'existe pas de salaire minimum en Italie
Balance commerciale (en % du PIB)	3,46 % (en 2016)

CONJONCTURE ECONOMIQUE

Fortement touchée par la crise économique mondiale, l'Italie a vu son économie se contracter de plus de 9 % depuis 2007. Le pays a fait face à treize trimestres de récession. Depuis 2015, son économie a réussi à se redresser et à sortir de la récession. Sa croissance reste cependant inférieure aux attentes du gouvernement. En 2016, elle n'atteint que 0,9 % du PIB. Néanmoins, l'Italie renoue progressivement avec la croissance depuis 2017, avec un taux de croissance s'élevant à 1,7 % du PIB, tendance qui devrait se confirmer en janvier 2018⁹. Les prévisions de la Banque centrale italienne table sur une hausse du PIB de 1,3 % en 2018 et 1,2 % en 2019. En 2016, le gouvernement entreprend des réformes multiples. Celles-ci n'ont cependant pas eu les effets escomptés. L'économie italienne est ainsi restée vulnérable. La dette publique bien que stabilisée reste à des niveaux très élevés, représentant 132 % du PIB. Le taux de chômage est également très élevé. Il se situe en 2017 à 11,7 % et n'a que très peu évolué depuis le début de la crise économique mondiale. Les jeunes sont les premiers touchés, avec un taux avoisinant les 35 %. En conséquence, l'Italie fait face au départ des jeunes préférant s'expatrier. Enfin, les inégalités régionales restent prégnantes dans le pays. De grandes disparités persistent et se creusent

⁹ <https://fr.tradingeconomics.com/italy/gdp-growth-annual>

entre le Nord, très industrialisé et le Sud et ses régions rurales pauvres du Mezzogiorno. La reprise semble donc timide en Italie malgré un commerce extérieur qui reste dynamique.

PRINCIPAUX SECTEURS ECONOMIQUES

Répartition de l'activité économique par secteur			
2016	Primaire	Secondaire	Tertiaire
Emploi par secteur (en % de l'emploi total)	3,5%	27,1%	74,0%
Valeur ajoutée (en % du PIB)	2,1%	23,9%	74,0%
Valeur ajoutée (croissance annuelle en %)	-0,2%	1,3%	0,6%

Source : Banque mondiale

En 2016, le secteur tertiaire reste prépondérant dans l'économie du pays, représentant 74 % du PIB national et employant plus de 70 % de la population active. Le tourisme constitue la part la plus importante du secteur tertiaire. Pour mémoire, l'Italie est le cinquième pays le plus visité dans le monde et le troisième au niveau européen. Le secteur secondaire est également bien représenté dans l'économie italienne, représentant près de 24 % du PIB national. Il est particulièrement concentré dans le nord du pays. Pour mémoire, le secteur du luxe y est aussi très représenté, l'Italie étant le plus grand exportateur de produits de luxe dans le monde. Le secteur primaire n'est pas en reste et emploie 3,5 % de la population active contre 3 % pour la moyenne européenne et représente plus de 2 % du PIB du pays. Pour rappel, l'Italie est l'un des principaux pays agricoles de l'Union européenne.

DISPARITES REGIONALES ET SPECIFICITES ECONOMIQUES

L'Italie est confrontée à de nombreuses disparités entre régions qui continuent à persister en 2017. On distingue ainsi trois régions :

- Le Nord-Ouest qui se concentre autour des villes de Milan, Turin et Gênes. C'est une région riche et industrielle.
- Le Centre-Est qui s'appuie au sud sur Rome et englobe également Florence, Bologne et la Vénétie. Cette région bénéficie d'un tissu industriel important ainsi que d'une très forte activité touristique.
- Le « Mezzogiorno » situé au sud du pays. Cette région souffre d'un manque patent d'infrastructures et doit faire face à une économie souterraine très développée. En conséquence, les taux de chômage y sont particulièrement élevés.

COMMERCE EXTERIEUR

L'Italie peut compter sur le dynamisme de son commerce extérieur. Le pays est le 9^{ème} pays contributeur aux échanges mondiaux de biens et services. En 2015, la part du commerce dans le PIB national s'élève à 57 %. Les produits manufacturiers représentent la très grande majorité, plus de 90 %, des exportations du pays. Depuis 2012, la balance commerciale extérieure de l'Italie est excédentaire. Hormis la très légère baisse constatée

en 2015, -0,3 %, l'excédent commercial italien ne cesse d'augmenter pour atteindre 51,5 milliards d'euros en 2016. En 2016, les importations représentent ainsi 365,6 milliards d'euros, soit un recul de -1,3 % en un an, et les exportations 417,1 milliards d'euros, soit une progression de +1,2 % en un an¹⁰.

Les principaux partenaires de l'Italie sont, pour les importations et les exportations, l'Allemagne et la France. L'Allemagne est en effet le premier partenaire commercial du pays. Le pays représente la première destination des exportations italiennes, 12,6 %, et son principal fournisseur avec 16,3 % des importations en Italie. La France arrive en deuxième position, représentant 10,5 % des exportations italiennes et 8,9 % des importations en Italie.

Selon l'Institut des statistiques italien (Istat), la majorité des exportations concernent les matériels de transport (47,5 milliards en 2016), l'agroalimentaire, le textile et l'habillement. Les principales importations concernent les matériels de transport, les produits chimiques, les produits métallurgiques, le textile et l'habillement ou encore l'agroalimentaire¹¹.

1.3. POLITIQUES DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES ROUTIERES

POLITIQUE DES TRANSPORTS DE FRET

À l'instar de ce qui se passe dans les autres pays européens, le transport routier de marchandises domine largement tous les autres modes de transport en Italie. Il représente en 2015 près de 85 % du transport de fret total du pays. Il est aidé en cela par la présence d'un réseau autoroutier efficace, même si des disparités existent là aussi entre le Nord et le Sud, au détriment de ce dernier.

Afin de favoriser un rééquilibrage des différents types de transport et permettre de décongestionner les autoroutes du pays, des investissements considérables sont réalisés tant sur le ferroviaire que sur le maritime. Le recours au feroutage est encouragé par le ministère des Infrastructures et des Transports grâce à la mise en place d'un Ferrobonus. 20 millions d'euros ont ainsi été débloqués en 2016¹².

Le développement du transport par voies maritimes est également encouragé au travers du Marebonus. Le ministère des Infrastructures et des Transports a débloqué une enveloppe budgétaire pour le maritime de 45,4 millions d'euros en 2016, puis de respectivement 44,1 millions d'euros et 48,9 millions d'euros pour 2017 et 2018¹³.

Autre priorité pour le pays, l'augmentation de véhicules propres dans le parc routier italien. Pour y parvenir, l'État italien attribue des aides pour le financement de véhicules propres¹⁴. Le décret ministériel du 20 juin 2017 réglemente l'octroi de ces aides. Une enveloppe de 36 millions d'euros a ainsi été débloquée pour les transporteurs routiers de marchandises pour compte de tiers. Les demandes de financements peuvent être soumises entre le 18 septembre 2017 et le 15 avril 2018. Ceci ne concerne que les tracteurs et exclut les remorques et semi-remorques, hormis celles dédiées au transport combiné. Ces aides sont plafonnées à 700 000 € par entreprise et ne peuvent être cumulées avec d'autres aides publiques. À titre d'exemple, pour un tracteur routier dont le poids est supérieur à 7 tonnes, roulant au GNL ou à l'aide d'une motorisation hybride, l'aide à

¹⁰ <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Ressources/File/436103>

¹¹ Ibid.

¹² https://www.confetra.com/it/primopiano/doc_html/Circolari%202016/circ007.htm

¹³ Ibid.

¹⁴ https://www.confetra.com/it/primopiano/doc_html/Circolari%202017/circ134.htm

l'investissement s'élève à 20 000 €. En outre, une aide de 10 000 € est versée aux transporteurs pour l'achat d'un tracteur Euro VI de 16 tonnes et plus dans le cas du remplacement d'un ancien véhicule du même type¹⁵.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET UTILISATION

2016	Route	Rail	Voies navigables
Union européenne	76,4%	17,4%	6,2%
Italie	85,5%	14,5%	0,0%

Source : Eurostat

Le transport routier de marchandises reste prédominant en Italie et représente plus de 85 % du transport de fret total. La part du rail, plus de 14 % du transport de fret, est inférieure à la moyenne européenne. Toutefois, il faut noter l'évolution progressive du ferroviaire dans le transport de marchandises depuis la précédente étude publiée par le CNR en 2014. Sa part dans le transport de fret progresse, passant de 13 % en 2013 à 14,5 % en 2016 au détriment du transport routier qui subit une légère baisse sur la période, passant de 86,9 % à 85,5 %.

Le réseau routier

Le réseau routier italien atteint 251 042 km dont :

- Autoroutes : 6 668 km
- Routes nationales : 20 773 km
- Routes régionales et provinciales : 151 583 km
- Routes relevant de la compétence des communes : 72 018 km

L'Italie du Nord bénéficie d'un réseau autoroutier plus dense qu'au Sud (1,22 km pour 10 000 habitants et 2,85 km tous les 100 km²). Ce dernier possède un réseau de routes nationales, régionales et provinciales beaucoup mieux réparties et donc moins congestionnées¹⁶.

27 sociétés d'autoroutes se partagent l'exploitation des 6 668 km. La société « Autostrade per l'Italia » gère en direct 2 855 km, soit 43 % du total. Des informations sur le coût des péages pour les poids lourds sont disponibles [page 29](#).

Le réseau ferroviaire

Le réseau ferroviaire italien est géré par le Groupe « Ferrovie dello Stato Italiane », une société nationale dont le capital est entièrement détenu par l'État. C'est l'un de principaux groupes industriels italiens. Il intervient dans tous les domaines de l'activité ferroviaire et coordonne les activités des 52 filiales du groupe, dont certaines ont leur siège à l'étranger. Les deux principales sociétés du Groupe sont « Trenitalia », qui assure la gestion des activités de transport de passagers et de marchandises, et « Rete Ferroviaria Italiana » en charge de la gestion des infrastructures.

¹⁵ https://www.confetra.com/it/primopiano/doc_html/Circolari%202017/circ134.htm

¹⁶ <http://www.mit.gov.it>

Depuis 2017, le Groupe mise sur le développement du transport ferroviaire de marchandises. Pour y parvenir, un nouveau pôle, « Mercitalia », a été créé et regroupe l'ensemble des sociétés de « Ferrovie dello Stato Italiane » opérant dans le transport de marchandises et la logistique. L'objectif ici recherché est d'optimiser les services en permettant des gains de temps et de ressources. Par ailleurs, la société entend devenir le leader européen des services ferroviaires sur les grands corridors européens en provenance et à destination de l'Italie. Un plan stratégique 2017-2028 a été initié. 1,5 milliard d'euros seront investis sur la période, dont 1 milliard destiné au matériel. 100 millions d'euros seront aussi utilisés pour les terminaux de Milan, Brescia et Plaisance en liaison avec le tunnel de Saint-Gothard et le couloir Rhône-Alpes, afin de relier plus rapidement les ports de Gênes et de Rotterdam¹⁷.

Les voies navigables

Les 950 km de canaux sont principalement localisés dans le nord du pays. Les voies navigables ne sont pas ou quasiment pas utilisées dans le transport de marchandises.

¹⁷ https://www.lesechos.fr/23/02/2017/LesEchos/22390-083-ECH_I-Italie-relance-son-fret-ferroviaire.htm

1.4. ACTIVITE ET POPULATION D'ENTREPRISES DE TRM

LE TRM EN ITALIE EN 2016

Le transport routier de marchandises italien est majoritairement tourné vers le national, qui pèse ainsi près de 90 % de l'activité totale du pavillon.

Structure du TRM sous pavillon italien en 2016

2016	Marchandises transportées	Tonnes-kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	%	km	millions de véhicules.km
TOTAL	901 503	112 637	100,0%	125	7 481
Transport national	881 331	100 282	89,0%	114	6 694
Transport international	20 171	12 355	11,0%	613	786
<i>dont transport international marchandises chargées en Italie</i>	10 056	6 316	5,6%	628	421
<i>dont transport international marchandises déchargées en Italie</i>	7 634	5 237	4,6%	612	314
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	521	300	0,3%	576	18
<i>dont cabotage</i>	1 960	502	0,4%	256	34

Source : Eurostat

Evolution du TRM sous pavillon italien

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

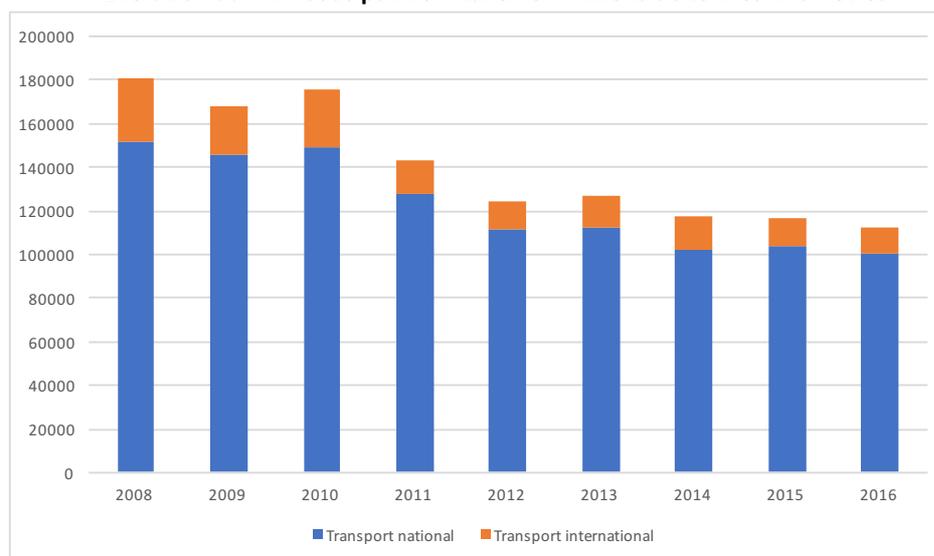
En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TCAM*
TOTAL	180 461	167 627	175 775	142 843	124 015	127 241	117 813	116 820	112 637	-5,72%
Transport national	151 823	145 610	149 248	127 681	111 785	111 975	102 351	104 104	100 282	-5,05%
Transport international	28 638	22 018	26 528	15 161	12 230	15 266	15 462	12 716	12 355	-9,98%
<i>dont transport international marchandises chargées en Italie</i>	13 535	10 716	13 248	7 429	6 299	8 176	8 042	6 405	6 316	-9,09%
<i>dont transport international marchandises déchargées en Italie</i>	13 019	9 539	12 040	7 084	519	6 423	6 590	5 704	5 237	-10,76%
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	1 036	1 088	701	235	379	328	379	200	300	-14,35%
<i>dont cabotage</i>	1 049	675	538	414	360	339	452	407	502	-8,80%

Source : Eurostat

*Taux de croissance annuel moyen

Le pavillon italien enregistre une diminution continue de son activité TRM, -5,70 %, sur la période 2008-2016 tant sur son activité nationale qu'internationale. Ainsi, l'activité nationale du pavillon italien chute de -5,05 % sur la période. La baisse est plus prononcée à l'international, -10 %. Dans le classement européen, l'Italie se positionne, en 2016, au 6^e rang, derrière le pavillon français.

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



Source: Eurostat

TRM du pavillon italien selon la nature du transport en 2016

TRM du pavillon italien selon la nature du transport en 2016

2016	Marchandises transportées	Tonnes-kilomètres réalisées		Distance moyenne	Véhicules.km réalisés
	milliers de tonnes	millions t.km	% du total	km	millions de véhicules.km
TOTAL	901 503	112 637	100,0%	125	7 481
COMPTE D'AUTRUI	717 125	104 042	92,4%	145	6 574
Transport national	697 833	91 827	81,5%	132	5 802
Transport international	19 292	12 216	10,8%	633	772
<i>dont transport international marchandises chargées en Italie</i>	9 304	6 223	5,5%	669	409
<i>dont transport international marchandises déchargées en Italie</i>	7 516	5 199	4,6%	692	311
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	513	293	0,3%	571	18
<i>dont cabotage</i>	1 958	501	0,4%	256	33
COMPTE PROPRE	184 377	8 595	7,6%	47	907
Transport national	183 498	8 456	7,5%	46	892
Transport international	879	139	0,1%	158	15
<i>dont transport international marchandises chargées en Italie</i>	751	93	0,1%	124	12
<i>dont transport international marchandises déchargées en Italie</i>	118	38	0,0%	322	3
<i>dont transport international entre pays tiers</i>	0	0	0,0%	0	0
<i>dont cabotage</i>	0	0	0,0%	0	0

Source : Eurostat

Les transports pour compte d'autrui représentent plus de 92 % des tonnes-kilomètres réalisées par le pavillon italien. Le transport routier de marchandises du pavillon à l'international représente moins de 11 % de l'activité de TRM totale. Ceci conforte l'analyse faite par le CNR en 2014 sur l'affaiblissement régulier du pavillon dans les échanges internationaux par route.

En outre, le kilométrage réalisé à l'international par les transporteurs italiens reste faible. Le transport routier de marchandises à l'international se concentre donc sur les pays limitrophes, à savoir la France, la Suisse, l'Autriche et le sud de l'Allemagne.

Le cabotage

En 2016, le cabotage réalisé par le pavillon italien représente une part minime (0,4 %) de l'activité de TRM à l'international. L'activité de cabotage du pavillon italien diminue de façon constante entre 2008 et 2016, passant de 1 049 millions de tonnes-kilomètres à 502 millions de tonnes-kilomètres, soit une baisse moyenne de près de 9 % sur la période étudiée. En 2016, l'Italie est le 16^e pays caboteur dans l'Union européenne, derrière la Lettonie et la Slovénie et loin derrière la Pologne, leader européen de l'activité de cabotage. Elle est par ailleurs cabotée plus de 3 fois plus qu'elle ne cabote.

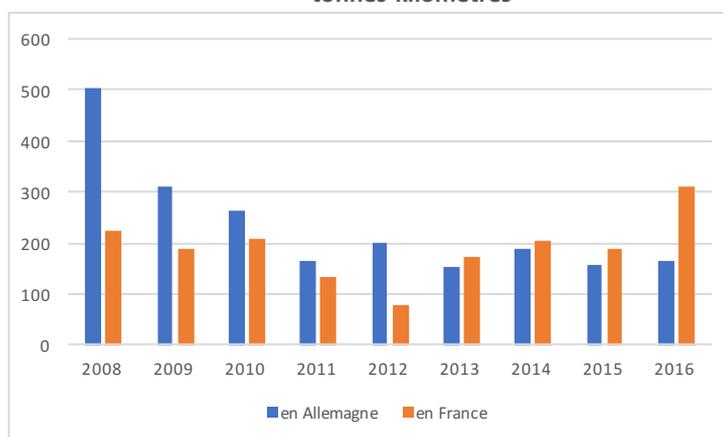
Le cabotage sous pavillon italien dans les deux principaux pays cabotés

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TCAM
Cabotage sous pavillon italien	1 049	675	538	414	360	339	452	407	502	-8,80%
<i>en Allemagne</i>	505	311	264	167	199	154	190	158	165	-13,05%
<i>en France</i>	224	189	210	132	78	171	204	187	309	4,10%
Part du cabotage dans le transport italien %	0,58	0,40	0,31	0,29	0,29	0,27	0,38	0,35	0,45	-

Source: Eurostat

TCAM: taux de croissance annuel moyen

Le cabotage sous pavillon italien entre 2008 et 2016 en millions de tonnes-kilomètres



Source: Eurostat

Les deux pays où le pavillon italien cabote le plus sont l'Allemagne et la France. En 2016, les transporteurs italiens cabotent à près de 33 % en Allemagne et à plus de 60 % en France. L'Italie réalise ainsi plus de 90 % de son activité de cabotage dans ces deux pays. À noter toutefois, la baisse de l'activité de cabotage en Allemagne, entre 2008 et 2016, passant de 505 millions de tonnes-kilomètres à 165 millions de tonnes-kilomètres, soit une baisse de plus de 13 % sur la période. A contrario, le cabotage du pavillon italien en France augmente, passant de 224 millions de tonnes-kilomètres en 2008 à 309 millions de tonnes-kilomètres en 2016. La France prend en 2016 la tête des pays les plus cabotés par le pavillon italien.

Le cabotage en Italie

En millions de tonnes-kilomètres	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TCAM
Cabotage en Italie	1 062	1 270	1 464	1 468	1 301	1 798	1 769	1 916	1 912	7,63%
Taux de pénétration du cabotage*	0,70%	0,87%	0,98%	1,15%	1,16%	1,61%	1,70%	1,84%	1,87%	
Part de marché du cabotage**	0,79%	0,99%	1,09%	1,29%	1,29%	1,76%	1,87%	2,02%	1,80%	

Source : Eurostat

TCAM: taux de croissance annuel moyen

*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)

ENTREPRISES DE TRANSPORT DU TRM ITALIEN

Evolution du nombre de salariés et chiffre d'affaires du secteur du TRM italien

Année	Chiffres d'affaires, en milliards d'euros	Nombre de salariés
2010	46	216 376
2011	46	223 979
2012	44	224 465
2013	42	217 842
2014	43	221 312
2015	45	230 693

Source : Eurostat

Le chiffre d'affaires du transport routier de marchandises reste globalement stable entre 2010 et 2015, avec un taux de croissance annuel moyen de -0,4 %. Le nombre de salariés employés dans le secteur augmente de manière progressive sur la même période, hormis en 2013, où l'activité TRM est en légère baisse. Le nombre d'employés progresse ainsi de +1,3 % sur 5 ans.

Chiffres clés sur l'emploi dans le TRM en Italie, 2015

Nombre d'entreprises	65 024
CA - millions €	44 516
Coût du personnel salarié - millions €	8 149
<i>dont salaires et traitements - millions € (a)</i>	5 967
<i>dont charges sociales - millions € (b)</i>	2 184
Taux de charges patronales apparent (b/a)	36,6%
Nombre de personnes occupées	304 122
<i>dont personnes occupées non rémunérées</i>	73 429
<i>dont salariés</i>	230 693
<i>part des salariés dans l'effectif total</i>	75,9%
Nombre moyen de personnes occupées par entreprise	5
Coût moyen du personnel salarié en €	35 300
Valeur ajoutée par salarié en €	51 800
CA par personne occupée	146 400
Investissement par personne occupée en €	3 800
Taux d'investissement (Investissement/CA)	9,8%

Source : Eurostat

2. PRESENTATION SPÉCIFIQUE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN ITALIE

2.1. ORGANISATION DU SECTEUR

INTERVENANTS DU SECTEUR DES TRANSPORTS

Les administrations

- Le ministère des Infrastructures et des Transports est l'administration en charge du transport routier. Au sein de ce ministère, la direction des transports routiers et de l'intermodalité détermine notamment, mensuellement, le coût moyen du carburant au kilomètre ainsi que son incidence sur les prix.
- Le ministère du Travail intervient aussi avec le ministère des Transports sur la réglementation des horaires de travail dans le transport routier et sur les règles applicables à l'utilisation du chronotachygraphe.
- Le ministère de l'Économie et des Finances recouvre l'impôt à travers l'une de ses agences l'*Agenzia delle entrate* (agence des impôts), qui assure les fonctions opérationnelles de l'administration financière.
- Le ministère de l'Intérieur et la police de la route sont quant à eux chargés de la sécurité routière. Les douanes viennent également en complément et gèrent les accises sur les carburants et leur récupération partielle.

Autres organismes, qui ne sont pas à proprement parler des administrations de « tutelle », mais qui ont un rôle important pour le secteur :

- L'Istat est l'Institut national de la statistique. Il participe entre autres à l'élaboration du CNIT, *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti*, en collaboration avec l'*Ufficio di Statistica dell'Amministrazione*, le bureau de statistiques de l'administration. Le CNIT est un rapport annuel sur les infrastructures et les transports faisant intervenir les bureaux et directions générales du ministère des Infrastructures et des Transports, l'Istat, des entreprises et des instituts de recherche.
- L'*Albo Autotrasportatori di cose per conto terzi* (le registre des transporteurs de marchandises pour compte d'autrui) est un registre, autrefois centralisé, maintenant tenu par les régions. Toutes les entreprises de transport routier de marchandises pour compte d'autrui doivent s'enregistrer à l'Albo et acquitter les cotisations.

Les représentations professionnelles et syndicales

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

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. 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.

Syndicats de salariés

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*)

CREATION D'ENTREPRISE

Le cadre juridique

Les formes de sociétés italiennes sont très proches de ce qui existe en droit français et reprennent les grandes catégories énumérées ci-après :

- Les **entreprises individuelles** (*Ditta individuale*)
- Les **sociétés de personnes** composées d'associés solidairement et conjointement responsables du passif de l'entreprise sur leur patrimoine propre au titre desquelles :
 - Les sociétés simples, sans vocation commerciale et destinées aux activités agricoles, professions libérales, gestion de biens immobiliers ;
 - Les sociétés en nom collectif (SNC) ;
 - Les sociétés en commandite simple dont la forme distingue les apporteurs de capitaux (commanditaires) des associés (commandités), ces derniers assumant une responsabilité illimitée et solidaire.
- Les **sociétés de capitaux** où la responsabilité des actionnaires est limitée aux apports comme :
 - La société par action (SPA) ;
 - La société en commandite par action (SCA) ;
 - La société à responsabilité limitée (SRL).
- Les **sociétés coopératives** reposent sur les principes de l'économie sociale mutualiste et peuvent mener des activités commerciales. Ces structures sont fréquentes dans les activités logistiques. Ce n'est pas le cas dans le secteur du TRM où le modèle des coopératives est peu répandu, et ce malgré les aides financières qui peuvent être octroyées. En outre, la démarche « sociale mutualiste » est parfois contournée au profit de quelques-uns. En effet, la législation n'oblige à déclarer de nouveaux embauchés que trois jours après leur date effective d'embauche. Ceci conduit à des abus et à un recours au travail non déclaré, préjudiciable au secteur.

- Les **entreprises artisanales** (loi 443/85) ont un registre spécifique proche du registre des métiers français géré par les Chambres de commerce. Ces entreprises ne peuvent avoir plus de huit salariés. Le principe de cette forme d'entreprise repose sur l'obligation pour la majorité des employés d'être impliqué personnellement dans une activité de production et sur la prédominance du travail dans la création de valeur.
- A ces différentes formes d'entreprises peut être ajoutés les « **Padroncini** », qui s'apparentent à des « patrons-chauffeurs ». Ce sont des conducteurs indépendants, propriétaires de leur véhicule et qui exercent seuls leur activité, soit directement, soit en tant que sous-traitant d'autres transporteurs. Ce statut s'apparente à celui d'entrepreneur individuel en France.

Les démarches administratives pour la création d'une entreprise

Les administrations et organismes impliqués dans le processus de création d'entreprise

- Le *registro Imprese* (RI) est l'équivalent du Registre du commerce français. Il est géré par les Chambres de commerce.
- Le *Repertorio economico amministrativo* (REA) est l'entité qui recueille les documents nécessaires à l'inscription au RI.
- La procédure « ComUnica », il s'agit d'un « guichet unique » créé en avril 2010. *La Comunicazione Unica d'Impresa* est géré par *Registoimpresa*¹⁸. Cette procédure permet de s'acquitter des obligations légales envers les différentes administrations et organismes intervenant dans la création d'une entreprise tels que la Chambre de commerce, l'INPS (*Istituto nazionale previdenza sociale*), l'INAIL (*Istituto nazionale assicurazione contro gli infortuni sul lavoro*) et le fisc italien (*agenzia delle entrate*).
- L'*Agenzia delle entrate* est la représentante du fisc italien.
- L'*Istituto Nazionale previdenza Sociale* (INPS), l'équivalent de l'URSSAF, gère la protection sociale, maladie, maternité, retraite et chômage.
- L'*Istituto Nazionale Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro* (INAIL) a pour objet d'assurer les salariés contre les maladies et accidents professionnels.

La création d'une société individuelle

La création d'une entreprise individuelle nécessite d'effectuer les démarches suivantes :

- Déclarer son activité auprès de la Chambre de commerce et s'inscrire au registre des sociétés dans un délai de 30 jours suivant le démarrage réel de l'activité. Un numéro fiscal est alors attribué à l'entreprise.
- Effectuer une déclaration à l'agence des impôts, également dans les 30 jours suivant le démarrage de l'activité pour l'attribution du numéro de TVA (*Partita IVA*).
- Déposer une déclaration d'existence auprès de l'agence locale en charge de la TVA, correspondant au lieu de résidence.

¹⁸ www.registoimpresa.it

- Rédiger un acte notarié précisant les degrés de parenté des participants et la répartition des bénéfices, s'il s'agit d'une entreprise individuelle familiale. En dehors de ce dernier point, il n'est pas nécessaire d'avoir recours à un notaire.

Contrairement à la procédure française, l'entreprise n'est pas obligée d'avoir effectué toutes les démarches administratives pour démarrer son activité. Elle devra cependant s'être acquittée de toutes ses obligations dans les 30 jours suivant le démarrage. Le « ComUnica » peut être utilisé pour centraliser les différentes démarches.

La création d'une société par actions

À la différence des entreprises individuelles, les sociétés par actions devront avoir recours à un notaire pour la rédaction d'un acte constitutif. La personne souhaitant créer une société par actions pourra ensuite confier à son notaire les démarches d'enregistrement ou bien le faire soi-même via la procédure « ComUnica ». Les formalités restent les mêmes que pour l'entreprise individuelle. Le délai d'inscription pour les sociétés par actions est plus court que pour les sociétés individuelles. Il est de 20 jours après le démarrage de l'activité.

Les formes de sociétés les plus utilisées dans le transport routier en Italie

	SPA	SRL
Nombre d'associés	1 ou plusieurs	1 ou plusieurs
Capital social	120 000 €	10 000 €
Gouvernance	Trois formes possibles: 1. Conseil d'administration 2. Conseil d'administration + Directoire 3. Conseil d'administration + Conseil de surveillance	Gérant/Administrateur Au-delà de certains seuils comme: 1. Capital social supérieur à 120 000 € 2. Plus de 50 salariés Obligation de créer un comité d'audit

Les droits d'enregistrement sont très modérés. Ils s'élèvent à quelques dizaines d'euros et sont constitués des frais d'inscription au registre du commerce et du droit de timbre.

Les aides à l'investissement

Le ministère pour le Développement économique et le ministère de l'Économie et des Finances proposent périodiquement des aides, notamment sous forme de support financier et de facilité de crédit, aux entreprises créées par des jeunes âgés de moins de 35 ans mais également par des femmes. Ces aides peuvent aussi être déterminées en fonction de critères d'implantation géographique.

ACCES A LA PROFESSION

Transposant l'acquis communautaire, règlement (CE) n°1071/2009, l'Italie a soumis la profession à la détention d'un certificat de capacité professionnelle. Les attestations sont délivrées par les Provinces qui organisent aussi les examens.

Les attestations de capacité nécessaires à l'exercice de la profession de transporteur routier de marchandises ou de personnes peuvent également être obtenues si le candidat justifie d'une expérience significative dans la direction de l'activité d'une entreprise de transport routier. Plusieurs conditions doivent cependant être respectées :

- Posséder une expérience significative dans la direction d'une entreprise de transport.

- Avoir exercé des responsabilités de direction dans une entreprise de transport dans les 10 années précédant la demande, sans interruptions supérieures à 2 ans.

L'examen permettant d'obtenir l'attestation de capacité se déroule par écrit et comporte deux épreuves basées d'une part sur des questionnaires à choix multiples et, d'autre part, sur des exercices écrits et des études de cas. Les candidats peuvent se présenter pour l'obtention de la capacité nationale et/ou internationale.

ACCES AU MARCHÉ

Les conditions d'accès à la profession de transporteur routier de marchandises en Italie, prévues dans le décret du 25 novembre 2011 du ministère des Infrastructures et des Transports, sont conformes aux règlements européens 1071/2009 et 1072/2009. Elles stipulent que les entreprises qui souhaitent exercer la profession de transporteur routier de marchandises doivent, pour obtenir une licence, respecter les principes suivants :

- Être établi de façon stable et effective dans un État membre de l'Union européenne,
- Satisfaire aux critères d'honorabilité,
- Avoir la capacité financière appropriée, 9 000 € pour le premier véhicule puis 5 000 € par véhicule supplémentaire.
- Avoir la capacité professionnelle requise.

Une entreprise de TRM en Italie doit, en plus des règles précisées ci-dessus, se conformer aux dispositions suivantes :

- Être inscrite au registre des sociétés ou au registre des entreprises artisanales.
- Être inscrite au registre national des transporteurs routiers (*albo degli autotrasportatori*) de la province où l'entreprise a son siège (article 1 § 6 de la loi n° 454 du 23 décembre 1997). L'inscription à l'Albo s'élève à 30 €/an.
- S'acquitter d'une redevance allant de 5,16 €/an à 516,46 €/an suivant la taille de l'entreprise.
- S'acquitter d'une redevance de 10,33 €/an par véhicule de plus de 20 tonnes¹⁹.
- Être enregistrée au registre électronique national du ministère des Transports (*Uffici della motorizzazione civile*) qui vérifie que les conditions précédentes sont bien remplies.

FORMATION DES CONDUCTEURS

Pour exercer la profession de conducteur poids lourds, le candidat doit être titulaire du permis de conduire C ou CE et posséder une carte de qualification de conducteur (CQC).

Le décret législatif n° 286 du 21 novembre 2005 transpose la directive 2003/59/CE sur la qualification initiale et sur la formation périodique des conducteurs de certains véhicules routiers de transport de marchandises ou passagers. Il a été actualisé par le décret du 22 octobre 2010.

¹⁹ <http://www.informaimpresa.it/item/trasporto-merci-contributo-di-iscrizione-all-albo-c-t-anno-2017-scadenza-31-12-2016>

La carte de qualification du conducteur s'obtient après avoir suivi une formation initiale dans une école de conduite dispensant le programme de formation élaboré par le ministère des Transports. Les examens sont organisés par le ministère des Transports.

Les conducteurs titulaires d'une carte de qualification doivent suivre, tous les 5 ans, une formation afin d'obtenir son renouvellement.

La CQC donne droit, en plus des 20 points du permis, à 20 points supplémentaires. La récupération des points perdus est possible mais implique que l'on ait suivi avec succès une formation. Un maximum de 9 points est récupérable par session de formation. Si un conducteur perd la totalité des points de sa carte de qualification ou bien s'il a commis, dans la même année, trois infractions entraînant chacune la perte de 5 points et plus, il devra effectuer la formation correspondant au renouvellement quinquennal de la carte.

Le chauffeur qui conduit avec son permis mais sans CQC est soumis à une sanction comprise entre 143 € et 573 €.

LOI DE STABILITE 2015 N. 190/2014.

Les principales évolutions réglementaires relatives à l'exercice de la profession de transporteur routier de marchandises sont les conséquences de l'application de la loi du 23 décembre 2014, n° 190 dite loi de stabilité 2015²⁰.

Plusieurs dispositions concernant le transport routier de marchandises pour compte de tiers sont reprises dans les documents de la CONFETRA dont :

- Des ajouts aux définitions de transporteur et de sous-traitant
- Les règles de sous-traitance
- Le principe de coresponsabilité
- L'abrogation du « Costi minimi »
- Les surcharges carburants et péages

Définitions complémentaires

Est considérée comme transporteur de marchandises pour compte d'autrui toute entreprise inscrite au registre national (*Albo nazionale*), qu'elle soit membre d'une coopérative, d'un consortium, d'un réseau d'entreprise ou d'un groupement. Sont également considérées comme transporteurs les entreprises inscrites à l'Albo exerçant des activités de stockage et de manutention liées à la prestation de transport.

Un sous-traitant est une entreprise de transport routier de marchandises pour compte de d'autrui enregistrée à l'Albo, ou une entreprise non établie en Italie, mais autorisée à effectuer des transports routiers internationaux ou du cabotage sur le territoire italien, conformément au règlement européen (CE) n° 1072/2009.

²⁰ http://www.confetra.com/it/prontuari/D.LGVO_286-2005%20testo%20a%20fronte.htm

Règles de sous-traitance

Lorsque les parties contractantes sont d'accord, le transporteur peut recourir à un sous-traitant. Dans ce cas, le transporteur qui sous-traite assume les responsabilités qui incombent habituellement aux chargeurs notamment en matière de coresponsabilité.

S'il n'y a pas eu d'accord formel sur le recours à la sous-traitance, le contrat de transport peut être résilié, si sous-traitance. Seules les prestations déjà effectuées seront dues.

Un sous-traitant ne peut à son tour sous-traiter²¹. En cas de violation de ce principe, le contrat est nul et non avenue. Néanmoins, le second sous-traitant a le droit de recevoir une compensation pour les prestations déjà effectuées.

Une clause spécifique aux opérations de messagerie autorise le messenger « collecteur » à considérer qu'il effectue une prestation de transport bien que plusieurs sous-traitants puissent intervenir dans la réalisation de cette opération. Cette « dérogation » ne s'applique que pour l'expédition de colis dont le poids est inférieur à 50 kilogrammes.

Principe de coresponsabilité

Le décret législatif n° 286 du 21 novembre 2005 est un texte majeur dans la législation italienne sur les transports. Il a accompagné la mise en œuvre de la libéralisation des prix par un certain nombre de règles, dont la notion de coresponsabilité des intervenants à une opération de transport.

Cette notion, que l'on retrouve dans la loi française, ajoute à la responsabilité du conducteur qui aurait été en infraction avec les règles de la sécurité routière, celle du transporteur, du chargeur, de l'entrepôt et du propriétaire des marchandises, dont les demandes spécifiques auraient pu être à l'origine de l'infraction constatée.

Les paragraphes 4 à 4.5 de l'article 83 bis de la loi du 25 juin 2008 ont été modifiés dans la loi de stabilité.

L'entreprise qui achète une prestation de transport est tenue de vérifier que le transporteur est en règle avec ses obligations salariales, sociales, fiscales et assurancielles.

Pour ce faire, il peut consulter en ligne la délibération du président du comité central de *l'Albo nazionale*.

Le chargeur qui n'aurait pas effectué cette vérification serait réputé solidaire du transporteur pendant un délai d'un an et serait recherché, en cas de défaut du transporteur, pour le paiement des sommes dues, à concurrence du montant de la prestation effectuée.

Abrogation du « Costi minimi »

Depuis 1974 et jusqu'au 28 février 2006, l'équivalent d'une Tarification Routière Obligatoire existait en Italie. L'application du décret législatif n° 286 du 21 novembre 2005 permet la libéralisation des prix de transport. Par la suite, une loi votée en 2008 sur « le coût d'exercice d'une entreprise de transport routier de marchandises pour compte de tiers » introduit le principe d'un coût minimum de transport, le « Costi minimi ».

²¹ Article 6-ter – réglementation de la sous-traitance

https://www.confetra.com/it/prontuari/D.LGVO_286-2005%20testo%20a%20fronte.htm

Cette disposition n'a pas fait l'unanimité. Un recours devant la Cour de Justice européenne a été déposé par différentes organisations professionnelles dont la CONFETRA. Toutefois, les positions prises par la Cour de Justice de l'Union européenne le 4 septembre 2009 n'ont pas permis de clarifier la situation.

Il a fallu attendre le 29 décembre 2014 la publication de la loi de stabilité et la modification de l'article 83 bis DL 112/08 pour que le principe du « Costi minimi » soit définitivement abrogé.

Le nouveau libellé est défini ainsi, « Le contrat de transport, qu'il soit écrit ou non, tel que décrit à l'article 6 du décret législatif n° 286 du 21 novembre 2005 et dans les modifications ultérieures, laisse une entière autonomie aux parties pour la négociation des prix et conditions contractuelles et ce, dans le respect des règles de sécurité routière et sociales ».

Ces nouvelles dispositions sont applicables depuis le 1^{er} janvier 2015.

Surcharges carburants et péages

La mise à jour de l'article 83 bis du décret de loi n° 112 du 25 juin 2008 détermine les conditions de répercussion du coût du gazole et des péages dans les contrats entre chargeurs et transporteurs routiers²².

Ces deux « surcharges » sont appliquées lorsque le contrat concerne des services de transports dont les délais d'exécution sont supérieurs à trente jours et que les variations de chaque poste dépassent 2 % de la valeur prise en compte au moment de la signature du contrat ou de son dernier ajustement.

Les coûts afférant à ces deux postes sont donc des exceptions à la règle de libre négociation entre les parties. La surcharge carburant italienne s'apparente donc au système français de répercussion dit du « pied de facture ». Toutefois son extension aux coûts de péage est propre à l'Italie.

L'évolution des prix des carburants est communiquée mensuellement par le ministère des Infrastructures et des Transports. Les données concernant les véhicules de plus de 7,5 tonnes sont calculées après déduction des montants récupérables sur les accises.

Les délais de règlement des factures de transport ne peuvent excéder 60 jours fin de mois. Au-delà, des pénalités sont définies par la loi. En 2017, elles s'élevaient à 10 % du montant facturé.

Les alinéas 6 à 11 puis 16 de l'article 83 bis ont été supprimés. Ils avaient trait aux conditions de recours d'un transporteur vis-à-vis d'un chargeur dans le cadre de contrats non-écrits et s'appuyaient notamment sur les éléments de coûts contenus dans le « Costi minimi ».

²² <http://dgsaie.mise.gov.it/dgerm/prezimeddi.asp?prodcod=2&anno=2017>

2.2. La fiscalité des entreprises

FISCALITE GENERALE

Les impôts se classent en trois catégories et font l'objet, pour les impôts directs, d'une retenue à la source.

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. Le revenu imposable des salariés est obtenu après déduction des cotisations sociales et de prévoyance.

Barème d'imposition de l'IRPEF pour 2017

Revenus imposables	Taux	IRPEF (Brut)
de 8 174 € à 15 000 €	23%	23% du revenu imposable
de 15 001 à 28 000 €	27%	3 450 + 27% au-dessus de 15 000 €
de 28 001 à 55 000 €	38%	6 960 + 38% au-dessus de 28 000 €
de 55 001 à 75 000 €	41%	17 220 + 41% au-dessus de 55 000 €
Plus de 75 000 €	43%	25 420 + 43% au-dessus de 75 000 €

Source: agenzia delle entrate

La part de revenus inférieure à 8 174 € n'est pas taxée. Des exonérations et réductions existent en fonction de la situation familiale du redevable et de certaines incitations.

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, l'IMU (*Imposto Municipale propria*) est un impôt sur les biens immobiliers. Son taux est de 0,76 % et peut varier d'une région à une autre, avec une amplitude maximum de 0,30 % à la hausse comme à la baisse

Une réforme de l'IRPEF aurait dû voir le jour en 2017 mais elle a été repoussée à 2018. Les grandes lignes en seraient : la création de quatre tranches de revenus au lieu de cinq, l'introduction d'une tranche à 0 % pour les revenus inférieurs à 8 174 € par an et la modification des taux pour les tranches intermédiaires. Ceci reste à confirmer.

Projet de tranches d'imposition

Revenus imposables	Taux
De 1 à 8 174 €	0,00%
De 8 001 à 15 000 €	27,50%
De 15 001 à 28 000 €	31,50%
Plus de 28 001 €	43,00%

Enfin, l'Italie a décidé, pour attirer les étrangers les plus riches, de fixer un impôt forfaitaire de 100 000 € pour tout résident fiscal quel que soit le montant de ses revenus et ce pour une période de 15 ans.

IRES (*Imposta sul Reddito delle Società*)

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.

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.

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.

IRAP

L'IRAP est un impôt régional taxant les activités exercées dans le ressort du territoire régional. Les assujettis sont les sociétés, les entreprises individuelles, les organismes commerciaux ou non, les artistes et professions libérales.

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. Trois taux sont en vigueur, 4 %, 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.

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.

FISCALITE SPECIFIQUE AU SECTEUR TRM

Taxe à l'essieu (*tassa automobilistica*)

La taxe à l'essieu est différente suivant qu'il s'agisse d'un tracteur/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 calcul et la perception de la taxe à l'essieu sont régionalisés. Ils diffèrent d'une région à l'autre. 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, au 1^{er} janvier 2017, 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 €/an²³ pour un ensemble tracteur-semi 5 essieux.

Droits d'accises sur le gazole et conditions de récupération

En 2017, 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 douanes²⁴ de 21,418 €/hl fin 2017²⁵. 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.

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

Le prix du gazole en Italie (TTC et avant récupération des accises) est le plus élevé de l'Union européenne. Il revient à 0,919 €/litre HTVA après récupération d'une partie des accises.

Les cartes de crédit carburant sont le plus souvent utilisées pour payer le gazole, les transporteurs bénéficiant alors de remises qui viennent réduire un peu le coût du carburant.

Contribution SSN (*Servizio Sanitario Nazionale*)

Le service de santé italien est géré par les régions et pour partie financé par des prélèvements sur les entreprises. La récupération d'une partie des sommes versées est possible pour les véhicules d'un poids supérieur ou égal à 11,5 tonnes, ceci dans le 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.

²³ Annexe 1

²⁴ www.agenziadogane.gov.it

²⁵ <https://www.agenziadoganemonopoli.gov.it/portale/web/guest/-/benefici-gasolio-autotrazione-2-trimestre-2018>

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 0,77 % au 1^{er} janvier 2017²⁶. Cela cache toutefois des disparités. Certains axes ont vu leurs tarifs augmenter de plus de 7 %. Au 1^{er} janvier 2018, les tarifs autoroutiers ont enregistré une hausse moyenne de 1,40 %.

Exemple du tarif d'Autostrade per l'Italia en 2017

TARIFFE UNITARIE DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA €/KM (ANNO 2017)⁽¹⁾

Classi di Veicolo		A	B	3	4	5
Tariffa di pianura	€/Km	0,07135	0,07302	0,09749	0,14677	0,17302
Tariffa di montagna	€/Km	0,08431	0,08629	0,11278	0,17200	0,20354

CLASSE A Altezza ≤ 1.3 m (misurata all'asse anteriore)



CLASSE B Altezza > 1.3 m (misurata all'asse anteriore)



CLASSE 3



CLASSE 4



CLASSE 5



(1) Le tariffe indicate sono comprensive dell'IVA(22%) e sono in vigore dal 1° gennaio 2017.

(1) Les tarifs indiqués comprennent la TVA (22 %) et sont en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2017

Source : Austrade.it

Exemple du tarif d'Autostrade per l'Italia en 2018

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 2018 sono comprensive dell'IVA (22%)

* Tarif en vigueur au 1er janvier 2018, TVA (22 %) incluse

Source: calcolopedaggio.it

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- Civitavecchia.

²⁶ <http://www.autostrade.it/it/il-pedaggio/come-si-calcola-il-pedaggio>

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 sujet²⁷. 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 %.

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*.

Les différentes remises sur les péages autoroutiers sont consultables en annexe 2.

²⁷ Délibération N°5 du 22 juin 2017 – annexe 2

2.3. La réglementation sociale

REGLEMENTATION SOCIALE GENERALE

Récapitulatif de la réglementation générale du travail en Italie		
Age minimum légal pour travailler	16 ans	Si 10 ans minimum de scolarisation
Journée de travail	8 heures	
Semaine de travail	40 heures	48 heures maximum (inclus heures supp. Max 250 heures supp/an)
Congés annuels	4 semaines	Payés si non pris
Jours pour convenance personnelle	13 jours	Payés si non pris
Jours fériés	11 jours	Au moins un jour de repos hebdomadaire (généralement le dimanche)
Salaire minimum	Pas de salaire minimum garanti au niveau national	Mais minima garantis par les accords de branches
Versement du salaire	Mensuel par 14 mois	13e et 14e mois payés en juin et en décembre
Indemnités de fin de contrat de travail « Trattamento di fine rapporto »	Salaire brut annuel divisé par 13,5 mois par année d'ancienneté	Versée par l'entreprise quelle que soit la cause de la rupture (sauf fautes prévues par les textes)
Départ à la retraite (2016)	<p>Hommes : 66 ans et 7 mois depuis le 01/01/2016 et 42 ans et neuf mois de cotisations pour une retraite à taux plein et 20 ans minimum de cotisations.</p> <p>Femmes : 65 ans et 7 mois pour une retraite à taux plein et 41 ans et 9 mois de cotisations.</p>	A partir de 2018, l'âge de départ pour les femmes sera égal à celui des hommes, soit 67 ans.

Durée hebdomadaire

Une journée de travail est de 8 heures en Italie portant ainsi à 40 heures la durée de travail hebdomadaire. Celle-ci peut être rallongée jusqu'à 48 heures en incluant les heures supplémentaires, qui ne peuvent dépasser 250 heures par an.

Vacances annuelles, jours fériés et congés spéciaux

En Italie, les congés annuels sont de 4 semaines. À ceci s'ajoutent 13 jours pour convenances personnelles et 11 jours fériés. Les congés non pris sont payés.

Dans le cadre de la convention collective CCNL (*Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro*) du secteur du TRM et de la logistique, les congés annuels prévus sont de 22 jours au lieu des 20 prévus par la réglementation générale.

Contrats de travail

En droit italien, le contrat doit être écrit et ainsi permettre à l'employeur d'accomplir les formalités obligatoires comme la communication aux centres pour l'emploi du contenu du contrat de travail. En cas d'absence de contrat écrit, le travailleur est considéré comme étant en situation irrégulière. Les conséquences pour l'employeur sont lourdes. Des sanctions administratives peuvent en résulter.

Les principaux contrats de travail sont :

- le contrat à durée indéterminée (CDI)
- le contrat à durée déterminée (CDD)
- le contrat temporaire (intérim)
- le contrat à temps partiel
- le contrat d'apprentissage
- le contrat de formation travail et le contrat de collaboration.

La durée du contrat à durée déterminée ne peut excéder 36 mois. Le contrat ne doit pas être renouvelé plus de cinq fois au cours des 36 mois.

En plus de ces contrats dont on trouve les équivalents en France, l'Italie a initié (décret 276/03) de nouveaux contrats afin d'accroître la flexibilité du marché du travail et d'attirer les investisseurs étrangers. Il existe, en Italie, 46 contrats de travail différents, dont :

L'emploi partagé

Ce contrat engage deux (ou plus) employés partageant en commun la responsabilité d'une seule fonction dans l'entreprise. Les employés concernés peuvent choisir leurs horaires de travail et leur rémunération est proportionnelle à leur performance personnelle. Les contrats doivent être écrits.

L'emploi à la demande (contrat intermittent)

Tel un contrat intermittent, cette catégorie permet à l'entreprise d'employer un salarié sur une base discontinue ou intermittente. Le contrat doit être écrit mais peut couvrir tant une durée déterminée qu'indéterminée. Seuls les salariés de moins de 25 ans et de plus de 45 ans peuvent souscrire à ce type de contrat. Toutefois, 20 % du salaire de base établi par la convention collective doit être provisionné au titre d'allocation pour mise à disposition.

L'emploi intérimaire

Souvent utilisés dans le monde du transport, ces contrats d'intérim, semblables à ceux établis en France, peuvent prendre la forme de contrat à emploi partagé, intermittent, professionnalisant ou d'insertion professionnelle.

Les intérimaires ne peuvent dépasser, pour chaque trimestre, la moyenne de 15 % pour le personnel itinérant et 35 % pour le personnel non itinérant des employés de l'entreprise en CDI.

Le contrat de travail professionnalisant

Ce contrat de travail recouvre trois objectifs :

- la formation sur les obligations légales et fiscales,
- l'apprentissage d'une qualification professionnelle au travers d'une formation en entreprise,

- la formation en entreprise nécessaire à l'obtention d'un diplôme.

Le contrat d'insertion professionnelle

Il est destiné à permettre la réalisation de projets professionnels personnels au travers de l'acquisition d'expertises spécifiques pour la réintégration du salarié dans le monde du travail.

Le contrat à temps partiel

Il fonctionne sur le même principe qu'en France. Toutefois, il peut être :

- « horizontal » : temps de travail réduit par une réduction journalière des heures de travail,
- « vertical » : temps plein pour une durée limitée décomptée en semaines, mois ou années,
- « mixte » : combinaison des deux derniers schémas.

Le temps partiel ne peut être mis en place sans l'accord préalable du salarié, sauf convention collective l'agrément.

Le contrat « multitâches »

Dans l'intérêt de l'entreprise, l'employeur peut allouer temporairement un ou plusieurs employés à une activité autre que celle définie dans le contrat de travail initial, à condition que le lieu de travail ne soit pas à plus de 50 kilomètres du lieu de travail habituel. Ceci peut s'expliquer pour des questions liées à l'organisation de la production de biens ou services ou au remplacement de personnel absent.

Le travailleur indépendant

Le contrat de travailleur indépendant fait en l'occurrence référence à des contrats de collaboration sur des missions spécifiques et permettant à l'entreprise d'employer un travailleur indépendant qui accomplira le projet de façon autonome.

La réforme du travail est l'un des dossiers importants du processus de réforme mené par le gouvernement de Mario Monti en 2012 et repris dans la loi n° 92 du 28 juin 2012, dite « Fornero ». Cette réforme a pour objectif d'apporter une plus grande flexibilité au marché du travail en assouplissant par exemple le recours au CDD. Mais aussi en établissant de nouvelles règles en matière de licenciement et de droits au chômage. Cette réforme s'inspire de l'esprit de la « flexisécurité ».

Conventions collectives

Les conventions collectives ainsi que les contrats d'entreprises viennent compléter ces dispositions. On parlera pour ces derniers « d'accords de deuxième niveau ». Il est important de bien comprendre que les accords de branches peuvent modifier, en l'améliorant, la règle générale.

La dernière version de la convention collective pour la logistique et le transport de marchandises est celle de 2013 reconduite à compter de novembre 2015 pour deux ans. La mise à jour intervient en 2018.

Les modifications importantes concernent notamment les horaires de travail des personnels sédentaires. Une plus grande flexibilité a été introduite afin d'adapter les horaires aux périodes de surcharge ou de baisse d'activité et plus généralement aux contraintes liées à l'organisation du travail. Ces aménagements d'horaires sont rendus possibles à raison de 4 semaines par an. Une semaine est alors rétribuée 50 €.

En outre, les salariés peuvent choisir de se faire payer leurs heures supplémentaires ou bien de les conserver sur un compte, une banque d'heures, ouvrant droit à des congés supplémentaires.

Rémunération

En Italie, il n'existe pas de salaire minimum au niveau national. Des minima sont toutefois garantis par les accords de branches.

Cotisations sociales

Les taux de cotisations varient en fonction du secteur dans lequel évolue l'entreprise ainsi que du nombre de salariés et de leur qualification professionnelle.

L'IVS (Invalidité, Vieillesse et Survivants), la plus importante, est une cotisation globale répartie entre le salarié et l'employeur. Les autres cotisations dites mineures (maladie-maternité, chômage et allocations familiales) sont à la charge de l'employeur et peuvent faire l'objet de réductions ou de suppressions par l'application d'une mesure appelée « réduction du coût du travail ».

Les données reprises ci-dessous concernent le régime général. En 2014, une nouvelle retenue (INPS) sur les salaires est apparue au titre de la « solidarité » (*Contributo CIGS*). Son montant est de 0,90 %, supporté pour 0,30 % par le salarié et 0,60 % par l'employeur. Cette mesure s'applique dans les entreprises de plus de 15 salariés. Les autres cotisations sont inchangées.

COTISATIONS AU 01 JANVIER 2017 EN ITALIE (calculées sur la totalité du salaire)		
Objet de la couverture	Part patronale	Part salariale
Maladie-Maternité (industrie)		
Ouvriers	2,68%	
Employés	0,46%	
Maladie-Maternité (Commerce) entreprise jusqu'à 200 salariés		
Ouvriers/employés	2,68%	
Invalidité, Vieillesse, Survivants	23,81%	9,19%
Chômage	1,61%	
Prestations familiales	0,68%	
Accidents du travail et maladies professionnelles	9,52 % (varie suivant le secteur d'activité)	
Contribution solidarité	0,60%	0,30%
TOTAL	38,90%	9,49%

Source: Cleiss

Les charges sociales sont versées à deux organismes :

- L'INPS (*Instituto Nazionale della Previdenza Sociale*) perçoit les cotisations IVS, maladie, maternité, chômage et allocations familiales.
- L'INAIL (*Instituto Nazioale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro*) collecte les cotisations versées au titre des accidents du travail et des maladies professionnelles.

REGLEMENTATION DU TRAVAIL APPLICABLE AU TRANSPORT ROUTIER PROFESSIONNEL 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).

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 pour la période novembre 2015-décembre 2017. Une nouvelle version est applicable depuis 2018 et prévoit une augmentation du salaire de base entre février 2018 et octobre 2019 de 108 €. À noter également qu'un certain nombre de points de désaccord semble exister, notamment sur des sujets liés à la flexibilisation des horaires de travail.

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

Temps de travail

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

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 le 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
- 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 à ce 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

Il arrive que les heures supplémentaires soient payées sur la base d'un forfait (exemple relevé : 50 €/mois).

Congés payés

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

Indemnités de déplacement

Les indemnités diffèrent selon la nature du déplacement, qu'il soit national ou international, et sa durée.

Les entreprises peuvent accorder des indemnités supérieures aux minima, mais, n'étant soumises ni à cotisations, ni aux impôts, elles sont plafonnées : 46,48 € pour l'Italie et 77,47 € pour l'étranger. Le tableau suivant reprend les différents cas de figures ainsi que les montants d'indemnités minima et ceux constatés durant l'étude.

Montants des indemnités de déplacement en €

	National minimum	National constaté	International minimum	International constaté
De 6 à 12 heures	20,60	27,00	28,74	45,50
De 12 à 18 heures	31,82	38,00	41,85	54,98
De 18 à 24 heures	39,96	46,48	59,29	69,94

2.4. CONTROLES SPECIFIQUES AU TRM ET AMENDES

CONTROLES

La police de la route, ainsi que les ministères du Travail et des Transports, ont un rôle essentiel dans le contrôle du respect des textes européens en matière de sécurité routière, de temps de conduite et de suivi des risques.

Le système de classification des risques

La directive européenne n°22/2006, transposée dans la loi italienne par le décret ministériel du 24 octobre 2011 (publiée à la G.U n°78 du 2 avril 2012), stipule que toute entreprise qui au cours d'une année dépassera un score de 100 infractions fera l'objet d'un signalement au ministère du Travail, avec pour conséquence des inspections plus fréquentes et plus sévères.

Les infractions retenues englobent les temps de conduite et de repos, l'utilisation du chronotachygraphe, ainsi que le non-respect du code de la route. Le nombre d'infractions est pondéré afin de tenir compte de la taille de l'entreprise.

Grille de calcul des infractions

Taille de la flotte de véhicules	Infractions moins graves	Infractions graves	Infractions très graves
De 1 à 3 véhicules	10,00	20,00	
De 4 à 10 véhicules	3,90	7,80	19,50
De 11 à 30 véhicules	1,75	3,50	8,75
De 31 à 50 véhicules	0,65	1,30	3,25
De 51 à 100 véhicules	0,35	0,70	1,75
De 101 à de 250 véhicules	0,15	0,30	0,75
251 véhicules	0,10	0,20	0,50

AMENDES

Le département de la sécurité publique, dépendant du ministère de l'Intérieur, met à jour tous les deux ans le barème des amendes²⁸. La dernière mise à jour remonte à décembre 2016 et est applicable depuis le 1^{er} janvier 2017.

Deux grands types d'infractions sont pénalisés par des amendes. Il s'agit des infractions au code de la route et celles liées au non-respect des règles relatives à l'exercice de la profession de conducteur routier. Le tableau ci-après reprend quelques exemples d'amendes pour non-respect des temps de conduite, de repos et pour non-présentation des données du chronotachygraphe.

Description et montants des amendes au 1er janvier 2017

Motifs	Montants	
	De	A
Temps de conduite/jour excédentaire < à 10% du temps légal	39 €	160 €
Temps de conduite/jour > 10% mais < 20 %	319 €	1 276 €
Temps de conduite/jour > 20%	400 €	1 602 €
Non-respect des temps de repos	213 €	850 €
Violation du temps de repos > à 10 %	356 €	1 776 €
Violation du temps de repos > à 20 %	400 €	1 602 €
Non-respect des interruptions de conduite	160 €	644 €
Indisponibilité des données du tachygraphe	319 €	1 276 €

LE CONTROLE TECHNIQUE

Le contrôle technique des véhicules d'un PTAC supérieur à 3,5 tonnes doit être effectué tous les ans. Il est organisé par la Direction des Transports Terrestres qui dépend du ministère des Infrastructures et des Transports.

Les contrôles peuvent avoir lieu soit dans des centres dépendants du ministère, soit dans des centres agréés par le ministère. Le coût du contrôle technique est de 45 € HTVA. Un contrôle technique pourra également intervenir à la suite d'un accident ou à la demande de la police.

²⁸ Catalogue des amendes, ministère de l'Intérieur, Département de la sécurité publique, <http://www.gazzettaufficiale.it/eli/gu/2016/12/30/304/sg/pdf>

3. ETUDE DES COUTS D'EXPLOITATION D'UN PL 40 TONNES A L'INTERNATIONAL

3.1. METHODE ET PERIMETRE DES ENTRETIENS EN FACE A FACE AUPRES D'ENTREPRISES DU TRM

Cette partie de l'étude, réalisée en 2017, présente les conditions économiques et sociales de l'année en cours.

Pour la réalisation de cette partie, 10 entreprises de transport routier de marchandises effectuant des opérations de transport de longue distance ont été retenues et interrogées lors d'entretiens en face-à-face, avec l'aide des représentants de l'ANITA, dans les régions du Trentino-Alto Adige et du Veneto. Les 10 entreprises interrogées ont toutes fourni des données dont la qualité et la pertinence sont satisfaisantes. Les entreprises faisant partie de cette étude présentent les caractéristiques suivantes :

Entreprise	Nature de l'activité	% international	Nombre de salariés	Nombre de conducteurs	Nombre de véhicules à moteur
E1	Multi- activités	90%	70	12	12
E2	Containers	35%	800	550	500
E3	General cargo	50%	110	55	50
E4	General cargo	100%	16	10	5
E5	Benne	8%	42	34	33
E6	General cargo	70%	8	5	5
E7	Frigo	30%	95	70	65
E8	General cargo	100%	50	40	36
E9	Frigo	56%	95	70	65
E10	General cargo	2%	57	51	52

3.2. CONDITIONS ET COUTS D'EXPLOITATION DES ENTREPRISES INTERROGÉES

Les résultats de ces enquêtes ne peuvent avoir une valeur statistique, toutefois ils apportent un éclairage terrain aux chiffres et informations obtenus par ailleurs.

L'étude des différents postes de coûts (hors gazole) comparés à l'étude 2013 conclut à une relative stabilité.

VEHICULES

Le prix d'achat d'un ensemble articulé (tracteur et semi-remorque type « tautliner ») avoisine les 115 000 €, dont 90 000 € pour un tracteur Euro 6 et près de 25 000 € pour une semi-remorque de type Tautliner. Ces montants correspondent aux tarifs relevés dans d'autres pays européens, voire légèrement supérieurs. Évidemment, la motorisation, les options, le type de remorque font varier significativement les prix. Le mode de financement majoritaire est le crédit-bail sur une durée de 48 à 60 mois. Le recours aux prêts bancaires traditionnels semble peu développé. L'autofinancement est une pratique encore très présente en Italie. La durée de détention des

véhicules est assez longue, 8 ans pour un tracteur et 12 à 15 ans pour une semi-remorque. Au final, le ratio semi-remorque/tracteur est de 1,30 et le ratio conducteur/tracteur est de 1,08.

Le kilométrage annuel d'un véhicule est évalué à 135 540 km.

CARBURANT

Sur la base des entretiens menés, la consommation moyenne de carburant est de 34,8 litres/100 km.

Cette consommation élevée est due à des charges lourdes et à la topographie montagneuse des lieux où les entreprises interrogées sont implantées. Après déduction de la TVA et des accises récupérables de 0,21418 €/litre, le coût du carburant pour un ensemble articulé classe Euro 6 est de 0,919 €/litre, soit un coût kilométrique de 0,3198 €/km.

MAINTENANCE & ENTRETIEN

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 5 400 € à 9 150 € avec une concentration autour des 6 500 €, soit un coût kilométrique de près de 0,052 €. Il varie très fortement suivant l'âge, le constructeur du véhicule et le mode d'entretien (interne ou externalisé).

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 les coûts des péages pour les entreprises de transport internationales italiennes. Leur budget péages dépasse parfois 20 000 €/an pour un ensemble. Le coût moyen des péages est estimé à 17 500 €/an.véhicule dans les entreprises visitées, soit un coût kilométrique moyen de près de 0,140 €/km.

ASSURANCES

Le montant des assurances (véhicule + marchandises transportées) s'établit à 3 000 €/an pour une assurance de type Casco et dans une fourchette comprise entre 1 500 €/an et 2 000 €/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 430 à 550 €. Au total, l'assurance d'un ensemble est estimée à 3 600 € par an.

PNEUMATIQUES

Les prix d'achat constatés des pneumatiques pour tracteurs s'échelonnent entre 420 € et 600 €, et entre 350 € et 400 € pour ceux équipant les semi-remorques. Le recours aux pneus réchappés est courant.

D'après les calculs internes au CNR, le coût des pneus est estimé à 3 750 € par an pour un ensemble.

3.3. OBSERVATION DES CONDITIONS D'EMPLOI ET DE REMUNERATION DU PERSONNEL DE CONDUITE

Les conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs en Italie ont été observés 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 situés sur l'axe routier conduisant au tunnel du Mont Blanc.

La seconde partie consiste en l'interrogation d'une vingtaine de conducteurs volontaires, salariés sous droit italien, pendant leur pause sur leurs conditions de travail et leur rémunération. Cette sous-partie propose donc une vision globale de ce segment du marché du travail, observé des deux côtés des co-contractants.

REPRESENTATION DES CONDUCTEURS INTERROGES

Sur les 20 conducteurs interrogés, 13 étaient de nationalité italienne, soit 65 % du total, 4 étaient de nationalité roumaine, 1 de nationalité slovaque, 1 de nationalité slovène et 1 autre d'origine africaine (non précisée). En outre, 19 des conducteurs interrogés étaient salariés de l'entreprise propriétaire du véhicule. Sur le panel, un seul s'est déclaré indépendant. Leur ancienneté moyenne se situe à 10,6 ans pour les Italiens et à 4 ans pour les conducteurs étrangers. Aucun des conducteurs interrogés n'a déclaré conduire en double équipage. La moyenne des découchés hebdomadaire s'élève à 4 nuitées. Par ailleurs, le nombre de kilomètres effectués par conducteur et par semaine se situe entre 2 765 km et 3 071 km, soit si l'on considère 45,4 semaines de travail par an, un kilométrage annuel compris entre 125 531 km/an et 139 415 km/an. Les conducteurs d'origine étrangère semblent plus facilement accepter les longues tournées et réalisent généralement 7 000 à 10 000 kilomètres de plus par an. Les conducteurs interrogés déclarent également percevoir 2 262,50 € net par mois en moyenne, hors 13^{ème} mois et 14^{ème} mois mais indemnités de déplacement comprises, soit environ 1 650 € net par mois hors indemnités.

Concernant les conducteurs étrangers, leur situation révèle plusieurs réalités, confirmées par ailleurs lors des enquêtes en entreprises. La situation rencontrée lors de l'étude CNR publiée en 2014 se retrouve, à savoir :

- Des conducteurs étrangers qui proviennent des filiales de l'Est de l'Europe travaillant pour le compte d'entreprises italiennes. Leur embauche en Italie est présentée comme une promotion.
- Des travailleurs étrangers travaillant pour des entreprises italiennes et qui ne sont pas forcément résidents en Italie.
- Des travailleurs étrangers domiciliés en Italie qui sont régulièrement assujettis aux règles sociales et fiscales italiennes, comme le prévoit la loi.

Il semble que cette dernière catégorie ait progressé. La pénurie de conducteurs et la volonté des entreprises de fidéliser les « bons » sont peut-être à l'origine de cette évolution.

RAPPEL DE LA FORMATION DES COÛTS DU PERSONNEL DE CONDUITE

Le coût d'un conducteur en Italie peut être décomposé en onze 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
- Des primes régionales à l'emploi (Indemnità territoriale)
- 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

La rémunération des conducteurs en Italie se réfère à la législation du travail nationale, à la convention collective, aux accords d'entreprises et à quelques spécificités régionales. En s'appuyant sur des feuilles de paies obtenues lors des entretiens en entreprise, des précisions sont apportées sur le mode de calcul de la rémunération des conducteurs.

Le salaire brut correspond au cumul du salaire minimum conventionnel, soit 1 667,37 € en février 2018, augmenté des primes d'ancienneté, des primes de rétribution et de primes « opérationnelles » propres à l'entreprise. Le salaire journalier s'obtient en divisant le salaire mensuel par 22 et le salaire horaire par 168.

Les primes d'ancienneté sont précisées dans la CCNL et sont différentes en fonction de la classification du salarié. Un conducteur de catégorie 3 Super percevra une prime de 24,79 € par périodes biennales. Cette prime ne sera plus augmentée au-delà de la cinquième période biennale. À titre d'exemple, un conducteur ayant 8 ans d'ancienneté percevra 24,79€ x 4 périodes biennales, soit 99,16 €/mois.

D'autres postes retrouvés, sous les vocables « retribuzione », « EDR » (Elem.Dist.Régionale) et « Rol » sur les feuilles de paies, viennent s'ajouter au calcul du salaire soumis à cotisations sociales. Il s'agit, par exemple, de rétribution ou de compensations pour des jours fériés non pris ou supprimés.

Les primes « opérationnelles » sont spécifiques à chaque entreprise et peuvent par exemple être générées par la propreté du véhicule, la consommation de gazole etc.

D'autres éléments comme les heures supplémentaires, les indemnités d'inconfort et les indemnités de déplacements viennent compléter la rémunération des conducteurs.

Activité et rémunération d'un conducteur italien

	Conducteurs
Nombre de kilomètre par an	125 500 km
Nombre de jours de travail par an *	227 jours
Nombre d'heures de travail effectif par mois	211 heures
Nombre d'heures de conduite par mois	180 heures
Nombre d'heures de conduite par an	1 850 heures
Nombre de jours de vacances effectives par an *	26,5 jours
Ancienneté moyenne des conducteurs	8 ans
Salaires brut moyen mensuel (par 14 mois)	2 758,68 €

* Les jours de congés, ainsi que les fériés ou autres droits, sont payés aux conducteurs lorsqu'ils ne sont pas pris. Ceci explique le décalage entre une convention collective qui accorde 22 jours de congés + 11 jours fériés + 13 jours pour convenance personnelle et le nombre de jours effectifs pris par les conducteurs.

REMUNERATION DES CONDUCTEURS

Le salaire brut

Le salaire brut conventionnel a augmenté en février 2018 pour atteindre 1 667,37 €, auxquels s'ajoutent les primes d'ancienneté dans l'entreprise ainsi que des éléments de redistribution, soit 1 826,83 € pour un conducteur ayant une ancienneté de 8 ans.

Salaires minimum	Prime d'ancienneté	Rétributions diverses	Total brut
1 667,37 €	99,16 €	environ 60 €	1 801,63 €

Les heures supplémentaires

L'évaluation des heures supplémentaires est un sujet délicat car leur traitement est parfois compliqué à saisir. C'est d'autant plus vrai si elles sont payées sur des bases forfaitaires, comme le CNR a pu le constater sur des bulletins de salaires.

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, 12,90 € brut par heure.

Nombre d'heures supplémentaires	Taux majoré	Total brut
24 heures	12,90 €	309,17 €

Les indemnités d'inconfort (*disagio*)

Elles sont de 0,93 € par heure de nuit travaillée entre 22 heures et 6 heures. 20 heures par mois soit 18,60 €/mois seront considérées pour le calcul 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 le patron. L'employeur peut recourir à ce procédé pendant 4 semaines dans l'année.

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

Par souci de simplification, les jours fériés ou congés seront considérés comme entièrement pris par le salarié. Seul 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 52,56 € par mois.

Les 13^{ème} et 14^{ème} mois

Ils correspondent aux salaires bruts augmentés de prime d'ancienneté et de rétributions diverses, soit 1 826,53 € chacun. Ils sont versés en juin et en décembre.

Les indemnités de fin de contrat de travail (T.F.R)

Elles correspondent à la provision d'un mois de salaire par année d'ancienneté. Elles apparaissent dans la feuille de paie pour l'équivalent d'un douzième du salaire brut, soit 173,50 €.

Les indemnités de déplacements (Trasferta)

Amplitude du déplacement	Indemnités à l'international constatées
De 6 à 12 heures	45,50 €
De 12 à 18 heures	54,98 €
De 18 à 24 heures	69,94 €

Les indemnités de déplacements varient selon la nature du transport, international ou national, et la durée du déplacement. Les conducteurs roulant à l'international relèvent donc de la troisième tranche. Ces montants ont été observés lors des enquêtes terrain. Ils sont supérieurs au minimum conventionnel et négociés au sein des entreprises. Aucun changement notable n'a été constaté sur les montants des indemnités (moyenne 2017, 64,23 €). Pour mémoire, ces indemnités sont défiscalisées.

Les charges sociales, salarié et employeur

Le montant des cotisations sociales employeur s'élève à 38,90 %, dont 29,38 % pour l'INPS et 9,52 % pour l'Inail, auquel il convient d'ajouter le montant des allocations familiales. La part salariale est de 9,49 %. Le secteur du transport routier ne bénéficie ni d'abattements ni de réductions particulières des charges patronales. Il existe, de manière marginale, quelques réductions des primes d'assurance pour l'Inail.

DESCRIPTION DU PROFIL TYPE D'UN CONDUCTEUR ITALIEN AFFECTE A L'INTERNATIONAL

Pour permettre les comparaisons internationales, un profil du conducteur type pour l'Italie est ici proposé, en détaillant le coût réel pour le conducteur ainsi que le calcul officiel qui se trouve sur la fiche de paie.

Profil Type - Conducteur italien " Niveau 3 super " - 2017	
Caractéristiques	<ul style="list-style-type: none"> - Conducteur international dont l'activité se limite en général aux pays limitrophes - 15 nuitées par mois passées à l'étranger - Retour à la base systématique pour le week-end - Salaire calculé sur la base de la convention collective - Majoration des heures supplémentaires, prime d'ancienneté et indemnités de déplacement issues de la convention collective et des accords intra-entreprises - Temps de service: près de 211 heures par mois - Temps de conduite: 180 heures par mois sur 10,30 mois - Congés payés, fériés et jours pour convenance personnelle effectifs pris : 26,5 jours
Kilométrage annuel réalisé	125 500 km
Nombre de jours de travail par an	226,50 jours
Nombre de semaines d'activité par an	45,40
Nombre d'heures de conduite par an	1 850 heures
Coût annuel pour l'employeur en €	55 055,15 €
Coût horaire de conduite en €	29,76 €
Coût kilométrique en €	0,439 €

RECONSTITUTION DU COUT D'UN CONDUCTEUR SUR LA BASE DES OBSERVATIONS EFFECTUEES

Recomposition du coût d'un conducteur italien en 2018			
Simulation mensuelle			
EMPLOYEUR		SALARIE	
Salaire Brut	2 511,77 €	Salaire Brut	2 511,77 €
Salaire brut fixe	1 667,37 €	Salaire brut fixe	1 667,37 €
Prime d'ancienneté (8 ans)	99,16 €	Prime d'ancienneté (8 ans)	99,16 €
Autres rétributions (EDR, superminimi, indemnité territoriale)	60,00 €	Autres rétributions (EDR, superminimi, indemnité territoriale)	60,00 €
Heures supplémentaires +30 % (24 heures)	309,65 €	Heures supplémentaires +30 % (24 heures)	307,92 €
Indemnités d'inconfort (20 heures)	18,60 €	Indemnités d'inconfort (20 heures)	18,60 €
Compensations pour jours fériés (4 heures) (R.O.L)	52,56 €	Compensations pour jours fériés (4 heures) (R.O.L)	52,56 €
Prorata 13e et 14e mois	304,42 €	Prorata 13e et 14e mois	304,42 €
Base de calcul pour les cotisations	2 511,77 €	Base de calcul pour les cotisations	2 511,77 €
Cotisations sociales	977,07 €	Cotisations sociales	238,37 €
INPS - Maladie - Maternité	67,31 €	INPS - Maladie - Maternité	0,00 €
INPS - Invalidité -Vieillesse-Survivants	598,05 €	INPS - Invalidité -Vieillesse-Survivants	230,83 €
INPS - Chômage	40,44 €	INPS - Chômage	0,00 €
INPS - Prestations familiales	17,08 €	INPS - Prestations familiales	0,00 €
INAIL	239,12 €	INAIL	0,00 €
Contribution de solidarité	15,07 €	Contribution de solidarité	7,54 €
Salaire brut chargé	3 488,84 €	Salaire net	2 273,40 €
		Impôt sur le revenu	563,82 €
		Salaire net après impôt sur le revenu	1 709,58 €
Indemnités de fin de contrat (T.F.R) brutes chargées	198,62 €	Indemnités de fin de contrat (T.F.R) nettes	173,50 €
Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (15 jours/mois de déplacements à l'étranger)	1 049,10 €	Indemnités de déplacement pour un mois de travail effectif (15 jours/mois de déplacements à l'étranger)	1 049,10 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant un mois de pleine activité	4 736,55 €	Revenu net disponible pour un mois de pleine activité hors T.F.R.	2 758,68 €

Récapitulatif annuel			
Salaire brut d'un conducteur	30 141,19 €	Salaire brut d'un conducteur	30 141,19 €
Cotisations sociales de l'employeur	11 724,84 €	Cotisations sociales de l'employé	2 860,44 €
Indemnités de fin de contrat (T.F.R) brutes chargées	2 383,39 €	Indemnités de fin de contrat (T.F.R) nettes investies dans un fonds de pension	2 081,98 €
Indemnités de déplacement	10 805,73 €	Indemnités de déplacement	10 805,73 €
Coût total annuel	55 055,15 €	Revenu net disponible annuel	33 402,65 €

Les informations recueillies en entreprises sur le coût annuel d'un conducteur situent ce dernier entre 54 000 € et 55 000 €, légèrement en dessous des calculs du CNR. Une amplitude significative dans les réponses a été constatée, qui peut en partie s'expliquer par le recours, plus ou moins important, aux travailleurs étrangers.

En effet lors des enquêtes « conducteurs », des écarts de rémunération de près de 20 % ont été relevés entre des conducteurs de nationalité italienne et des conducteurs étrangers, même si ces derniers étaient salariés italiens.

3.4. RECAPITULATIF DES CONDITIONS ET COÛTS D'EXPLOITATION

Comparatif des conditions et coûts d'exploitation hors coûts de structure, pour un PL 40 tonnes exploité en longue distance, valeurs 2017		
	unité	Italie
Kilométrage annuel du véhicule	km	135 540
Nombre de jours d'exploitation	jours/an	245
Ratio semi-remorque/tracteur		1,30
Coût d'un conducteur	€/an	55 055
Ratio conducteur/tracteur		1,08
Coût annuel de détention et de financement du véhicule	€/an	15 525
Consommation moyenne aux 100 km	litres	34,8
coût unitaire du carburant, moyenne 2017*	€/litre	0,919
Coût du carburant	€/an	43 347
Pneumatiques	€/an	3 750
Entretien-réparations	€/an	6 500
Péages et vignette	€/an	17 500
Assurance (véhicule)	€/an	3 600
Taxe à l'essieu et autres taxes sur le véhicule	€/an	1 509
Synthèse - coût de revient (hors coûts de structure)		151 191
Coût rapporté au kilométrage annuel	€/km	1,12

*moyenne annuelle après récupération partielle des droits d'accises

Source : études CNR Europe

4. BIBLIOGRAPHIE

Etudes et documents

- Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro, Logistica, Trasporto merci e spedizione – 01/01/2013
- Ministère italien des Infrastructures - 2015 : « Il piano strategico nazionale della portualita e della logistica »
- CONFETRA : Note conjoncturelle sur le transport routier de marchandises en 2016

Principaux sites internet consultés

- www.istat.it
- www.eurostat.eu
- www.omc.org
- www.worldbank.org
- www.mit.gov.it
- <http://dgsaie.mise.gov.it/dgerm/>
- www.agenziaentrate.it
- www.agenziadogana.gov.it
- www.autostrade.it
- www.cleiss.fr

5. ANNEXES

- Annexe : Tarifs de la taxe à l'essieu en région Lombardie pour 2017.

ANNEXE
TAXE A L'ESSIEU

Tasse Automobilistiche dal 1° Gennaio 2017

TARIFFARIO REGIONE LOMBARDIA - L.R. 14 LUGLIO 2003, n. 10

• In Lombardia, dal 2015, anche le autovetture e i motoveicoli di età compresa tra i 20 e i 29 anni sono assoggettati al pagamento della tassa di proprietà, con le tariffe sotto indicate.
• Le autovetture e i motoveicoli di età uguale o superiore a 30 anni, non utilizzati ad uso professionale, pagano la tassa di circolazione nella misura fissa, rispettivamente, di 30 e 20 euro.
• Fanno eccezione tutti i veicoli iscritti nei Registri Storici, per i quali è prevista l'esenzione da ogni tipo di pagamento, indipendentemente dalla loro età.

CLASSE	TASSA AUTOMOBILISTICA ANNUALE
AUTOVETTURE E AUTOVEICOLI USO PROMISCUO AUTOCARAVAN art. 1, c. 240, L. n. 294/2004	RINO 100 KW [per ogni KW] OLTRE 100 KW [per ogni KW]
EURO 0	€ 3,00 € 4,50
EURO 1	€ 2,90 € 4,35
EURO 2	€ 2,80 € 4,20
EURO 3	€ 2,70 € 4,05
EURO 4-5-6	€ 2,58 € 3,87
AUTOBUS	€ 2,94 (per ogni KW)
AUTOVEICOLI SPECIALI, escluso autocaravan	€ 0,43 (per ogni KW)
RIMORCHI SPECIALI CON MASSA UGUALE O SUPERIORE A 3,5 tonnellate	Tassa fissa € 25,00
AUTOCARAVAN	€ 1,00 (per ogni KW)
MOTOCICLI OLTRE 50 cc.	RINO A 11 KW (tassa fissa) OLTRE 11 KW
EURO 0	€ 26,00 € 26,00 + (€ 1,70 * KW totale)
EURO 1	€ 23,00 € 23,00 + (€ 1,30 * KW totale)
EURO 2	€ 21,00 € 21,00 + (€ 1,00 * KW totale)
EURO 3	€ 19,11 € 19,11 + (€ 0,88 * KW totale)

CLASSE	TASSA DI CIRCOLAZIONE ANNUALE
RIMORCHI CON MASSA INFERIORE A 3,5 tonnellate	Tassa fissa € 25,00
AUTOVETTURE ULTRATRENTENNALI (ad eccezione dei veicoli iscritti nei Registri Storici, vedi Esenzioni punto 4 e)	Tassa fissa € 30,00
MOTOCICLI ULTRATRENTENNALI (ad eccezione dei veicoli iscritti nei Registri Storici, vedi Esenzioni punto 4 e)	Tassa fissa € 20,00

DOMICILIAZIONE BANCARIA - TARIFFA RIDOTTA DEL 10%

Gli importi complessivamente dovuti sono ridotti del 10% in caso di pagamento tramite domiciliazione bancaria, ai sensi dell'art. 2, comma 2, L.R. 35/16; sono esclusi i pagamenti per larghe prova e tassa di circolazione.

SCADENZE E TERMINI DI PAGAMENTO

- Per i veicoli immatricolati fino al 31/12/2003 la tassa automobilistica deve essere corrisposta per un periodo di 12 mesi ed il pagamento deve essere effettuato nel mese successivo a quello di scadenza del versamento in corso di validità.
- Per i veicoli che, a decorrere dal 01/01/2004, sono interessati da: prima iscrizione, rinvio da esenzione o sospensione, rientro in possesso, il pagamento deve essere effettuato entro il mese successivo a quello in cui è avvenuta l'immatricolazione o si è verificato l'evento interruttivo dell'esenzione, con decorrenza dal mese dell'evento e scadenza al mese precedente quello dell'immatricolazione. I pagamenti successivi dovranno essere effettuati nel mese di immatricolazione con validità di 12 mesi.
- Per i veicoli interessati da valutazioni tecniche o d'uso il pagamento della tassa automobilistica deve essere effettuato entro il mese successivo alla scadenza del versamento in corso di validità con decorrenza dallo stesso mese e scadenza al mese precedente quello dell'immatricolazione. I pagamenti successivi dovranno essere effettuati nel mese di immatricolazione con validità di 12 mesi.
- La tassa automobilistica può essere corrisposta quadrimestralmente, con decorrenza dal mese di immatricolazione, solo per le seguenti tipologie di veicoli: veicoli adibiti ad uso di noleggio senza conducente, autocarri con massa pari o superiore a 12 tonnellate, autocarri e trattori stradali assoggettati al pagamento contestuale della tassa aggiuntiva per la massa rimorchiabile.

Il pagamento della tassa di circolazione deve essere effettuato anteriormente all'immissione del veicolo sulla pubblica strada con validità per l'anno solare di utilizzo (scadenza: fissa dicembre).

Sull'ultimo giorno utile per il pagamento cade di sabato, domenica o giorno festivo, il termine è prorogato automaticamente al primo giorno lavorativo successivo.

PAGAMENTI INFERIORI ALL'ANNUALITÀ

Per i pagamenti inferiori all'annuale, il calcolo si effettua rapportando l'importo annuale ai mesi di effettivo pagamento, senza alcuna maggiorazione.

VEICOLI ULTRATRENTENNALI

Gli autoveicoli ed i motoveicoli ultratrentennali, ad uso privato, destinati esclusivamente al trasporto di persone, ad eccezione di quelli iscritti nei Registri Storici [vedi riquadro esenzioni/riduzioni, punto 4, lettera e)], sono assoggettati al pagamento della tassa di circolazione, in misura fissa, a decorrere dall'anno in cui si compie il trentesimo anno dalla loro costruzione. Salvo prova contraria, si presume che l'anno di costruzione coincida con quello della prima immatricolazione in Italia o all'estero.

L'agevolazione è concessa solo ai veicoli adibiti ad uso non professionale; sono pertanto esclusi i veicoli intestati a soggetti che non siano persone fisiche e quelli intestati a persone fisiche che sono utilizzati nell'esercizio di attività di impresa, arte e professione.

Gli importi fissi sono pari a:

- € 30,00 per le autovetture
- € 20,00 per i motoveicoli

SISTEMA SANZIONATORIO E RAVVEDIMENTO OPEROSO

Nell'ipotesi di ritardo, insufficiente od omissivo pagamento della tassa automobilistica, la sanzione è pari al 30% della tassa non versata alla scadenza di legge. Per i ritardi inferiori ad 1 anno, la sanzione è ridotta nel modo seguente ("ravvedimento operoso"):

- fino al 14° giorno: 0,1% per ogni giorno di ritardo
- dal 15° al 30° giorno: 1,5%
- dal 31° giorno al 90° giorno: 1,67%
- dal 91° giorno e fino ad 1 anno: 3,75%

Al fine dell'efficacia del ravvedimento operoso, il contribuente è tenuto a versare contestualmente il tributo o la differenza di tributo, qualora dovuta, la sanzione ridotta e gli interessi moratori calcolati al tasso legale in corso con maturazione giorno per giorno.

ESENZIONI/RIDUZIONI

Esenzioni

- 1) Veicoli di proprietà di persona disabile grave, secondo la definizione dell'articolo 3, comma 3, della L. 104/1992, ovvero di persona cui il soggetto disabile sia fiscalmente a carico.
- 2) Veicoli di proprietà di persona disabile o a cui sia stata riconosciuta l'indennità di accompagnamento, non vendute, sordamute assolute o invalide plurimputate ovvero di persona cui il disabile sia fiscalmente a carico.
- 3) Veicoli di proprietà di persona invalida per ridotte o impedisce capacità motorie, o di persona cui il disabile sia fiscalmente a carico, il cui adattamento, in funzione della disabilità, risulti dalla carta di circolazione.
- 4) Ai casi di esenzione previsti dall'articolo 17 del D.P.R. 301/1953 e successive modifiche e integrazioni, sono aggiunti i seguenti:
 - a) veicoli elettrici e veicoli con alimentazione esclusiva a gas;
 - b) autobus adibiti al servizio pubblico di linea;
 - c) autoveicoli che effettuano il carico, scarico e compattazione dei rifiuti solidi urbani, o che effettuano lo spurgo dei pozzi neri;
 - d) autoveicoli adibiti all'effettuazione di servizi urgenti o di soccorso e veicoli adibiti al trasporto di plasma ed organi, di proprietà delle strutture del Servizio Sanitario Nazionale;
 - e) autoveicoli e motoveicoli di interesse storico (da qualunque anno di immatricolazione) iscritti nei registri Automotocicl Storico Italiano, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Federazione Motoristica Italiana (l'esenzione è estesa anche alla tassa di circolazione).
- 5) Per i ciclomotori e i quadricicli leggeri (minicari) non è dovuta il pagamento della tassa di circolazione.

Riduzioni

- 1) autovetture adibite al servizio pubblico da piazza, riduzione del 75%;
- 2) autoveicoli adibiti esclusivamente a scuola guida, riduzione del 40%;
- 3) autovetture da noleggio di rimessa (cioè adibite a noleggio con conducente per trasporto di persone, ai sensi dell'art. 85 del C.d.S.), riduzione del 50%;
- 4) autobus adibiti al servizio di noleggio con conducente (art. 85 del C.d.S.), riduzione del 50%;
- 5) autoveicoli omologati dal costruttore con alimentazione esclusiva ad idrogeno o con doppia alimentazione fin dall'omologazione o a seguito di installazione successiva di impianto (gas metano, GPL, idrogeno ed elettrico), la tassazione sarà determinata in base alla potenza massima del motore espresso in KW per il valore annuo pari ad Euro 2,58 (a prescindere dalla direttiva CEE riportata sulla carta di circolazione e dalla maggiorazione prevista per i KW eccedenti i 100);
- 6) veicoli con alimentazione ibrida (benzina/elettrica); gasolio/elettrica) dotati di strumentazione per ricarica esterna immatricolati a partire dal 01/01/2015 e fino al 31/12/2017, riduzione del 50% per tre anni d'imposta decedenti da quello di immatricolazione;
- 7) veicoli in locazione finanziaria con pagamento cumulativo (DGR 4673/2015), riduzione del 10%;
- 8) veicoli adibiti a noleggio senza conducente con pagamento cumulativo (DGR 4673/2015), riduzione del 10% (primo anno), 8% (secondo anno) e 7% (terzo anno);
- 9) flotte di veicoli (almeno 50) di proprietà dello stesso soggetto con pagamento cumulativo (DGR 4673/2015), riduzione del 10% (primo anno), 8% (secondo anno) e 7% (terzo anno);

AUTOCARRI

Peso complessivo inferiore a 12 tonnellate

PORTATA IN KG	TASSA AUTOMOBILISTICA ANNUALE
OLTRE FINO A	
0 400	€ 22,82
400 800	€ 31,95
800 1.000	€ 41,07
1.000 1.500	€ 54,77
1.500 2.000	€ 77,58
2.000 2.500	€ 100,40
2.500 3.000	€ 123,22
3.000 3.500	€ 146,04
3.500 4.000	€ 168,86
4.000 4.500	€ 191,68
4.500 5.000	€ 214,50
5.000 6.000	€ 237,32
6.000 7.000	€ 260,14
7.000 8.000	€ 292,08

Esclusi autocarri di cui all'art. 1, c. 240, L. n. 294/2004

AUTOCARRI

Peso complessivo pari o superiore a 12 tonnellate

CLASSE	2 ASSI		3 ASSI		4 O PIU' ASSI		TASSA AUTOMOBILISTICA ANNUALE		TASSA AUTOMOBILISTICA QUADRIMESTRALE	
	PARI O SUPERIORE A	INFERIORE A	PARI O SUPERIORE A	INFERIORE A	PARI O SUPERIORE A	INFERIORE A	SENZA SOSPENSIONE PNEUMATICA O EQUIVALENTE			
1	12 t.	15 t.	15 t.	19 t.	19 t.	-	€ 299,55	€ 99,85	€ 99,85	€ 99,85
2	-	-	19 t.	21 t.	23 t.	25 t.	€ 333,63	€ 111,21	€ 111,21	€ 111,21
3	-	-	21 t.	23 t.	25 t.	27 t.	€ 368,23	€ 122,74	€ 122,74	€ 122,74
4	15 t.	-	-	-	-	-	€ 414,20	€ 138,07	€ 138,07	€ 138,07
5	-	-	23 t.	-	-	-	€ 471,53	€ 157,18	€ 157,18	€ 157,18
6	-	-	-	-	27 t.	29 t.	€ 528,85	€ 176,28	€ 176,28	€ 176,28
7	-	-	-	-	29 t.	-	€ 673,98	€ 224,66	€ 224,66	€ 224,66

Per autocarri con peso complessivo pari o superiore a 12 tonnellate dotati di sospensione pneumatica o riconosciuta ad essa equivalente annotata sulla carta di circolazione la tassa è ridotta del 20%.

MOTOCARRI E MOTOFURGONI

CILINDRATA	TASSA AUTOMOBILISTICA ANNUALE	
	OLTRE FINO A	
50 cc. - 125 cc.	€ 20,00	

PORTATA IN KG	TASSA AUTOMOBILISTICA ANNUALE	
	OLTRE FINO A	
400	€ 21,73	
400 800	€ 30,43	
800 1.000	€ 39,12	
1.000 1.500	€ 52,16	
1.500 2.000	€ 73,89	

MOTOCARRI E MOTOFURGONI

PORTATA IN KG	TASSA AUTOMOBILISTICA ANNUALE	
	OLTRE FINO A	
400	€ 22,82	
400 800	€ 31,95	
800 1.000	€ 41,07	
1.000 1.500	€ 54,77	
1.500 2.000	€ 77,58	

RIMORCHI TRASPORTO PERSONE

NUMERO POSTI	TASSA AUTOMOBILISTICA ANNUALE
DA A	
1 15	€ 114,10
16 25	€ 171,14
26 40	€ 255,57
41 oltre	€ 427,17

TARGHE PROVA

TIPO VEICOLO	TASSA AUTOMOBILISTICA ANNUALE
Autoveicoli e rimorchi	€ 210,00
Ciclomotori	€ 30,00
Motoveicoli	€ 32,00

CONTATTI

CALL CENTER: numero verde 800.151.121
E-MAIL: promobol@regione.lombardia.it
PORTALE TRIBUTI: www.tributi.regione.lombardia.it

TASSA AGGIUNTIVA MASSA RIMORCHIABILE

Al sensi dell'articolo 43 della L. R. 10/2003 gli autoveicoli gli autoveicoli di cose, oltre al pagamento della tassa automobilistica ordinaria, sono soggetti ad una tassa integrativa, da contenersi entro i medesimi termini e con le stesse modalità, sulla base della massa rimorchiabile, nel caso in cui la stessa sia rilevante dal documento di circolazione, nella misura di cui alla tabella riportata sotto.

Sono esenti gli autoveicoli che, con annotazione di vincolo sulla carta di circolazione, trattano esclusivamente carichi per il trasporto di cani ferroviani.

La tassa aggiuntiva non è dovuta per i veicoli per i quali risulta, dalla carta di circolazione, l'installazione di traliccio.

Non sono assoggettati al pagamento della tassa aggiuntiva i veicoli eccezionali e i trasporti in condizione di eccezionalità che possono agganciare rimorchi, esclusivamente a seguito di visita e prova da parte dei competenti uffici tecnici, qualora sulla carta di circolazione non sia annotato l'agganciamento specifico.

La tassa non è dovuta per i veicoli sulla cui carta di circolazione risulta annotato l'agganciamento specifico a rimorchi adibiti ad uso speciale.

Nel caso in cui la tariffa dovuta per l'intero complesso (motocicli + massa rimorchiabile) non raggiunga il minimo previsto dalla direttiva CEE, dovranno essere effettuati versamenti integrativi nella misura minima stabilita dalla direttiva stessa.

TARIFFA	TIPO VEICOLO	TASSA AGGIUNTIVA MASSA RIMORCHIABILE	
		ANNUALE	QUADRIMESTRALE
TARIFFA 1	Per autoveicoli di massa complessiva superiore a 3 tonnellate ma inferiore a 18 tonnellate.	€ 267,00	€ 89,00
TARIFFA 2	Per autoveicoli di massa complessiva pari o a 18 tonnellate o superiore.	€ 585,00	€ 195,00
TARIFFA 3	Per trattori stradali:		
a 2 assi		€ 585,00	€ 195,00
a 3 assi		€ 825,00	€ 275,00



Regione Lombardia

49

- Annexe : Délibération du ministère des Infrastructures et des Transports sur les remboursements des péages



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

Comitato Centrale per l'Albo nazionale delle persone
fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di
cose per conto di terzi

I soggetti di cui alle lettere c) e d), titolari delle licenze ivi previste successivamente al 1° gennaio 2016, possono richiedere le riduzioni soltanto per viaggi effettuati dopo la data di rilascio di dette licenze.

6. La riduzione di cui al punto 1 è calcolata, in ragione dei diversi scaglioni di fatturato globale annuo, sulla base della classe ecologica (Euro) del veicolo e della relativa percentuale di riduzione, secondo i valori di seguito indicati:

FATTURATO (in Euro)	CLASSE VEICOLO	PERCENTUALE RIDUZIONE
200.000-400.000	Euro V o superiore	4%
200.000-400.000	Euro IV	3%
200.000-400.000	Euro III	2%
400.001-1.200.000	Euro V o superiore	6%
400.001-1.200.000	Euro IV	5%
400.001-1.200.000	Euro III	4%
1.200.001-2.500.000	Euro V o superiore	8%
1.200.001-2.500.000	Euro IV	7%
1.200.001-2.500.000	Euro III	6%
2.500.001-5.000.000	Euro V o superiore	10%
2.500.001-5.000.000	Euro IV	9%
2.500.001-5.000.000	Euro III	7%
Oltre 5.000.000	Euro V o superiore	13%
Oltre 5.000.000	Euro IV	11%
Oltre 5.000.000	Euro III	9%