



Comité National Routier

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ITALIEN

- Etude -
Edition 2014



Source : www.europa.eu

Cette étude a été réalisée entre septembre 2013 et mars 2014 par le CNR, en co-traitance avec le cabinet d'études Conseil Energie et Transports (CET).



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

Nous remercions également M. Piero Onofri de l'Association nationale des entreprises de transport routier (ANITA) pour son aide dans l'organisation des entretiens avec des administrations et des entreprises de transport en Italie.



<http://www.anita.it>

Sommaire

1.	Présentation de la situation générale de l'Italie.....	1
1.1.	Cadrage politique, géographique et économique de l'Italie	1
1.1.1.	Le contexte politico-administratif et géographique de l'Italie	1
1.1.2.	Le contexte économique	5
1.2.	Présentation synthétique des politiques en matière de transports de fret et d'infrastructures de transport.....	8
1.2.1.	Politique des transports.....	8
1.2.2.	L'organisation logistique du pays	10
1.2.3.	Les infrastructures	10
1.3.	Données de cadrage du secteur du TRM en Italie	16
2.	Présentation spécifique du transport routier de marchandises en Italie	24
2.1.	Organisation du secteur	24
2.1.1.	Les différents intervenants du secteur	24
2.1.2.	Comment créer une entreprise en Italie ?	26
2.1.3.	La création d'une entreprise dans le secteur du TRM.....	29
2.2.	« Costi Minimi » et Coresponsabilité	34
2.2.1.	Le coût d'exercice d'une entreprise de transport de marchandises pour compte de tiers.....	34
2.2.2.	Co-responsabilité	35
2.3.	La fiscalité italienne	35
2.3.1.	La fiscalité générale	35
2.3.2.	La fiscalité du secteur du TRM.....	38
2.4.	La réglementation sociale	40
2.4.1.	La réglementation générale du travail et les contrats de travail	40
2.4.2.	Les charges sociales	43
2.4.3.	La réglementation sociale applicable au transport routier de marchandises.....	44
2.5.	Contrôles, sécurité et amendes	48
2.5.1.	Les contrôles	48
2.5.2.	Le système de classification des risques.....	48
2.5.3.	Amendes	49
2.5.4.	Le contrôle technique	49
3.	Etude des coûts d'exploitation d'un PL 40 tonnes du TRM italien à l'international	50
3.1.	Analyse des coûts d'exploitation.....	50
3.1.1.	Les composantes du « costi minimi »	50
3.1.2.	Résultats des entretiens « entreprises »	50
3.2.	Observation des coûts du personnel de conduite	53
3.2.1.	Mode de calcul des coûts du personnel de conduite.....	53
3.2.2.	Définition d'un profil type de conducteur italien.....	55
3.2.3.	Reconstitution du coût d'un conducteur.....	56
	Bibliographie	57
	Annexes.....	59

1. Présentation de la situation générale de l'Italie

1.1. Cadrage politique, géographique et économique de l'Italie

1.1.1. Le contexte politico-administratif et géographique de l'Italie

Depuis 1946, l'Italie est une république parlementaire. L'unification du Royaume d'Italie remonte à 1861 et s'est faite sous l'impulsion de grandes figures de l'histoire italienne comme le Roi Victor Emmanuel II Cavour et Garibaldi. Rome ne deviendra la capitale de l'Italie qu'en 1871. Il faudra attendre le referendum du 2 Juin 1946 pour qu'au Royaume d'Italie succède la République italienne, emmenée alors par Alcide De Gasperi. La constitution de 1978 en est aujourd'hui le socle juridique.

Membre fondateur de l'Union Européenne (25 mars 1957), l'Italie fait partie de l'eurozone depuis janvier 1999. Elle a aussi participé activement à la création de l'Union européenne et a bénéficié, depuis la création de la CECA (Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier), des nombreuses collaborations économiques avec les pays européens.¹

Le chef de l'Etat 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 chef des armées. Le Président de la République, Monsieur Giorgio Napolitano, nomme le Président du conseil, Monsieur Matteo Renzi ainsi que les Ministres proposés par le Président du conseil. La constitution italienne confère à ce dernier, 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'Etat.

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 est confié à un parlement bicaméral composé de la Chambre des députés et du Sénat. Les deux agissent de façon paritaire et séparée. Ces membres sont élus au suffrage universel direct pour une durée de cinq ans.² La Chambre des députés est composée de 630 députés, issus d'une douzaine de partis et regroupés en cinq coalitions. 319 sénateurs siègent au Sénat et se répartissent dans cinq coalitions, identiques à celles que l'on retrouve à la Chambre des députés.

¹ http://europa.eu/about-eu/eu-history/index_it

² <http://www.festadellarepubblica.it>

Les dernières élections de 2013 ont donné la majorité à la coalition de « Centre gauche » dirigée par Monsieur Bersani, avec une large majorité à la Chambre. Toutefois, l'intérêt politique de ces dernières élections se trouve les scores réalisés par Monsieur Grillo dont le « Mouvement 5 étoiles » (M5S) a gagné 109 sièges à la Chambre et 54 au Sénat, représentant 23 et 25 % des voix. Monsieur Berlusconi qui dirigeait la seconde coalition a vu son immunité parlementaire levée le 27 novembre 2013.

L'organisation administrative de l'Italie

- Les régions

Au nombre de 20, dont cinq ayant un statut spécial, les régions sont administrées par un Conseil régional (la Giunta). Ce Conseil qui est constitué d'un président et de ses adjoints, est l'organe exécutif des régions.

Le Conseil régional exerce le pouvoir législatif attribué aux régions et les autres fonctions qui leur sont attribuées par la Constitution et les lois. A noter que chaque région a sa propre loi électorale, mais elle s'inscrit dans un cadre national commun.

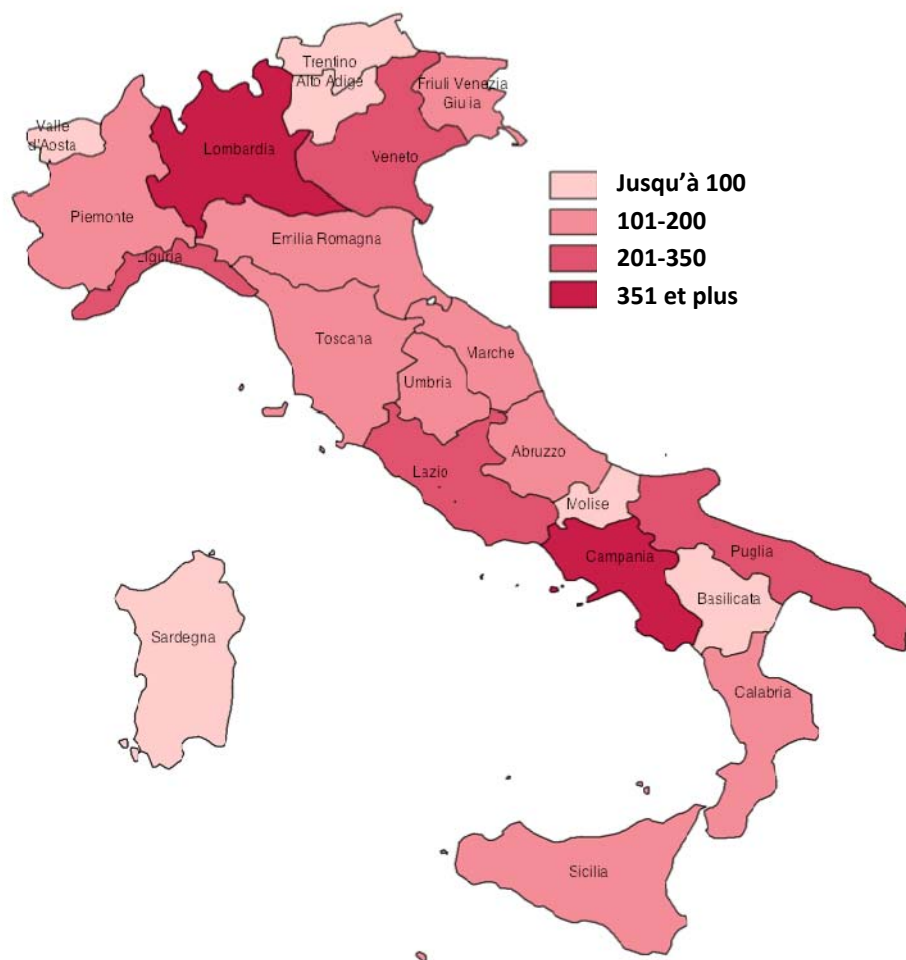
Le Président, élu au suffrage universel direct pour un mandat de cinq ans, représente la Région. Il définit la politique de la Giunta et en est responsable, tout en se conformant aux instructions du Gouvernement. Il promulgue les lois et règlements régionaux et s'assure de la gestion, par l'administration régionale, des fonctions administratives déléguées par l'Etat à la Région.³

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 ses 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.

³ http://www.governo.it/Governo/Costituzione/2_titolo5.html

Densité de Population par Région - Année 2011 (habitants par km²)



La Lombardie, dont Milan est la capitale régionale, a une population de 10 millions d'habitants (16,5 % de la population totale) répartie sur 7 % du territoire italien. C'est la région économique la plus puissante d'Italie.

- Les provinces

Les provinces sont actuellement au nombre de 110, mais celles-ci devraient diminuer suite aux mesures anti-crise décrétées par le gouvernement en 2012.

Dans ce contexte, 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.

- Les villes métropolitaines (Métropoles)

Les villes métropolitaines sont au nombre de 10 (Rome, Milan, Turin, Venise, Gêne, Bologne, Florence, Bari, Naples et Reggio Calabria) et se sont substituées aux provinces le 1^{er} Janvier 2012 dans leurs organes et leurs fonctions.⁴ Leur domaine de compétences concerne la planification territoriale générale, la gestion des infrastructures, la coordination et la gestion des services publics, notamment la mobilité, le développement économique et social.

- *Les communes*

Les maires des 8 100 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 », 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.

La géographie physique du territoire

Le territoire italien 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 paysage le plus répandu. Les zones montagneuses recouvrent 35 % du territoire et les plaines 23 %. Avec une densité moyenne de 198 habitants par km², l'Italie est l'un des pays de l'UE les plus densément peuplés : la moyenne UE27 est de 114 habitants par km².⁵ 51,9 % des communes italiennes sont classées communes de montagne (au 31 décembre 2009).⁶

⁴ http://www.anci.it/Contenuti/Allegati/le_province_istruzioni_per_l'uso.pdf

⁵ <http://noi-italia.istat.it>

⁶ <http://noi-italia.istat.it>

1.1.2. Le contexte économique

Données Générales

Superficie	301 340 km ²
Population	59 685 227 habitants
Capitale	Rome
Nature du régime	République Parlementaire
Président de la République	Giorgio Napolitano
Président du Conseil	Matteo Renzi
Ministre des infrastructures	Maurizio Lupi (depuis le 27 avril 2013)
Commissaire européen	Antonio Tajani, vice-président de la Commission européenne
Nombre de députés européens	73 sur 766
Langue officielle	Italien
Monnaie	Euro
PIB (prix courants)	1 568 milliards € (prévision 2013)
PIB/hab. en SPA	99 (standard de pouvoir d'achat base 100 = UE 27)
Taux de croissance du PIB	+ 0,4 % en 2011, - 2,4 % en 2012, - 1,3 % en 2013 (prévision)
Taux d'inflation annuel moyen	3,3 % en 2012
Taux de chômage (BIT)	12 % en juillet 2013
Salaire minimum	Il n'existe pas de salaire minimum imposé par la loi. La négociation est laissée aux partenaires sociaux.
Exportations de biens	414,12 milliards € en 2012
Importations de biens	370,98 milliards € en 2012
Exportations de biens vers la France	43,71 milliards € en 2011
Importations de biens depuis la France	33,42 milliards € en 2011
Flux des IDE (investissements directs étrangers) entrants	33 milliards \$ en 2011

L'économie de l'Italie a longtemps été dépendante de l'agriculture. Deux grandes étapes ont permis à l'Italie de devenir une puissance économique et industrielle de premier plan. La première se situe après la seconde guerre mondiale, période à laquelle la production industrielle a connu une très forte croissance, avec des taux approchant 6 % par an dans les années 1950/1960. La seconde dans les années 80, durant lesquelles, en réaction aux chocs pétroliers de 1973 et 1978, l'Italie a réussi à développer un secteur tertiaire important.

Ces deux grandes étapes ont permis à l'Italie de devenir la troisième puissance économique en Europe derrière l'Allemagne et la France. Toutefois, au cours des deux dernières décennies, ses

performances ont été pénalisées par des problèmes récurrents de compétitivité, ce qui a très lourdement impacté sa croissance.

Néanmoins, l'Italie a su préserver une industrie manufacturière dynamique, contribuant encore, en 2010, à plus de 20 % de la valeur ajoutée brute nationale. Ce secteur s'appuie sur la production de machines et d'équipements et sur la métallurgie. L'industrie agro-alimentaire, l'habillement et le tourisme (10 % du PIB italien) sont les autres composantes importantes de l'économie italienne. L'agriculture ne compte plus que pour environ 2 % du PIB national.

La transition économique décrite ci-dessus a permis l'émergence de groupes industriels et commerciaux puissants (ENI, Fiat, ENEL, Olivetti, Benetton, Finmeccanica). Toutefois, la caractéristique de l'économie italienne est la présence de nombreuses PME familiales, très actives à l'export et fortement tournées vers l'innovation et les nouvelles technologies.

De nombreuses disparités entre régions persistent. On distingue trois régions :

- le Nord-Ouest s'articulant autour de Milan, de Turin et de Gênes, riche et industriel ;
- le Centre-Est, s'appuyant au sud sur Rome et englobant Florence, Bologne et la Vénétie, bénéficie d'un tissu industriel important et d'une très forte activité touristique ;
- le « Mezzogiorno » au sud du pays, souffre d'un manque d'infrastructures et pâtit d'une économie souterraine très développée, avec comme conséquence des taux de chômage élevés.

L'une des spécificités de l'économie italienne est la forte fragmentation des activités. Le nombre d'entreprises par habitant (63,5 entreprises pour 1000 habitants) témoigne de cette situation. Il s'agit principalement de PME. Si, par certains côtés, cet état de fait traduit la vitalité de l'entrepreneuriat italien, il en résulte aussi une exacerbation de la concurrence, des phénomènes de « clientélisme local » et plus généralement une difficulté, dans certains cas, à trouver une taille critique. La situation des ports italiens est en cela caractéristique. En effet, contrairement à d'autres pays, il n'existe pas en Italie de ports dont l'activité puisse rivaliser avec les autres grands ports européens. Seul Gênes tire son épingle du jeu.

Depuis 2009, l'Italie est confrontée à une contraction de l'activité économique à laquelle s'est ajoutée en 2012, une chute de la demande intérieure. Tous les secteurs sont concernés, même si le tertiaire s'en sort mieux. L'impact sur l'emploi s'est fait ressentir, en particulier sur la fin de l'année 2012 et dans les premiers mois de 2013. Le taux de chômage était de 9,6 % au 1^{er} janvier 2012 et est monté à 12,5 % en Septembre 2013, atteignant en particulier les jeunes. Depuis 2011, on assiste à un resserrement des conditions d'accès au crédit, touchant particulièrement les petites entreprises.

Les revenus des ménages ont baissé, entraînant une chute de la consommation supérieure à celle enregistrée en 2008-2009. Par ailleurs, l'épargne des ménages a aussi diminué, et atteint un

niveau historiquement bas. Le Sud de l'Italie est la zone la plus touchée et l'écart avec le reste du pays s'est encore creusé.

La demande extérieure a repris en 2011. Pendant des années, elle a été le principal moteur de la croissance et représente en ce moment la seule composante qui permette d'atténuer l'ampleur de la crise. En 2012, la demande extérieure nette a donné une impulsion positive au PIB pendant toute l'année, mais sa contribution à la croissance a progressivement diminué. Globalement, le PIB a subi une diminution réelle de 2,4 %, annulant ainsi la reprise enregistrée pendant les 2 dernières années. La forte contraction des importations a permis d'obtenir un excédent commercial significatif.⁷

Situation du commerce extérieur⁸

L'Italie est membre de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC/WTO) depuis le 01/01/1995. Elle est le 9^{ème} pays exportateur mondial de biens et 11^{ème} importateur. Les biens manufacturés avec 79,8 % du total tirent les exportations italiennes. Les importations de pétrole, de charbon et de minerais pèsent pour 27,2 % en valeur dans les importations, juste après les produits manufacturés, à 59 %.

Malgré un ralentissement des exportations (-4 % 2012 vs 2011), la balance du commerce extérieur italien est positive et présente un solde supérieur à 9 milliards d'euros avec toutefois un résultat légèrement négatif pour les services.

La production de machines et d'équipement, l'industrie agroalimentaire, les secteurs de l'habillement et des textiles, le tourisme, sont les secteurs leaders de l'économie italienne.

En 2012, la part des exportations vers l'UE constituait 55,5 % des exportations de l'Italie, alors que celle des importations en provenance de l'UE était de 53,4 %. La part de marché de l'Italie dans l'Union Européenne est en baisse depuis 2007 (5,6 % en 2007, 4,8 % en 2011).

Situation énergétique de l'Italie

Millions de Tonnes Equivalent pétrole (Mtep)	2007	2011	Variation 2007/2011	Part dans la consommation totale d'énergie primaire (2011)
Combustibles solides	16,6	15,4	-7,2%	9,1%
Produits pétroliers	84	71,1	-15,4%	42,2%
Gaz naturel	70	64,2	-8,3%	38,1%
Electricité	7,4	10,1	13,6%	6,0%
Energies renouvelables	3,8	7,7	202,0%	4,6%
TOTAL	181,8	168,5	-7,3%	100,0%

Source : CPDP

⁷ Istat, Rapporto annuale 2013, La situazione del Paese

⁸ D'après le profil pays mis en ligne sur le site de l'OMC : <http://stat.wto.org/countryprofiles/IT>

Du point de vue énergétique, la situation de l'Italie est particulière. En effet, la faible part de l'électricité dans le mix énergétique du pays et la décision de l'Etat de sortir du nucléaire, rend l'Italie particulièrement tributaire des hydrocarbures. La proportion du gaz naturel est la plus forte en Europe et accroît donc sensiblement la dépendance de l'Italie vis-à-vis des pays producteurs de gaz.

Les énergies renouvelables, bien qu'en très forte croissance, ne représentent en 2011 que 4,56 % des besoins énergétiques de l'Italie. L'Italie importe aujourd'hui pratiquement la totalité du charbon qu'elle utilise. En 2025, le pays importera quasiment la totalité des ressources destinées à subvenir à ses besoins en énergie.⁹

Pour mémoire, le gazole représente 48 % des carburants consommés, ce qui témoigne de la diésélisation importante du parc automobile.

1.2. Présentation synthétique des politiques en matière de transports de fret et d'infrastructures de transport

1.2.1. Politique des transports

A 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 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. Bien que de nombreux plans nationaux de développement des infrastructures de transport aient vu le jour, l'Italie n'a toujours pas réussi à rééquilibrer la répartition modale du transport à la fois de voyageurs et de marchandises. Elle s'apparente en cela à la plupart des autres états européens.

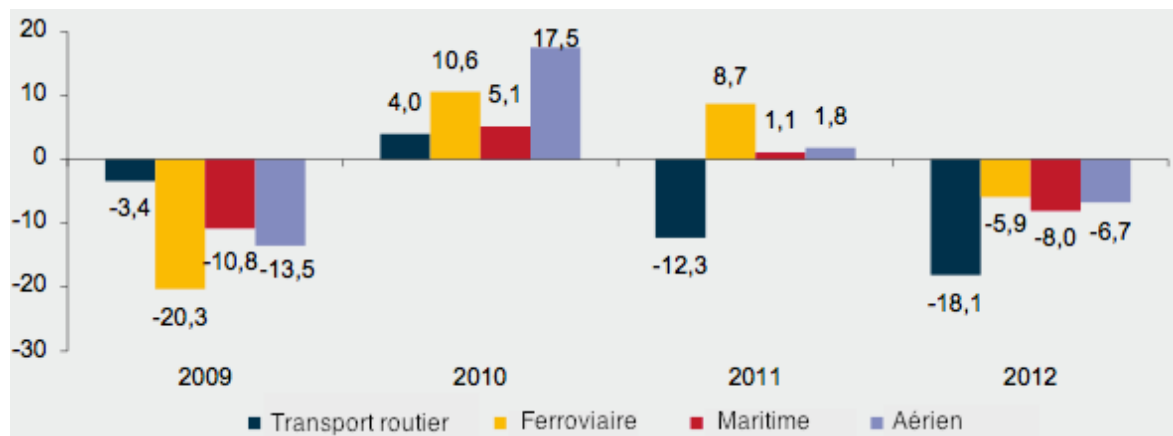
Toutefois, il existe une volonté politique poussant à des initiatives dans le domaine du rail, du maritime et une démarche très intéressante dans le secteur de la logistique. Des investissements considérables ont été réalisés afin d'étendre et moderniser le réseau ferroviaire. Le développement des autoroutes de la mer est une réalité et a été soutenu ces dernières années par l'Ecobonus dont l'objectif était d'inciter fortement les transporteurs routiers à utiliser les liaisons maritimes développées par les grands armateurs italiens. Le recours au ferroutage a aussi été encouragé par la mise en place d'un Ferrobonus. Ces deux initiatives sont à ce jour suspendues. L'Ecobonus fait l'objet d'une enquête de la commission européenne afin de vérifier que cet avantage, pourtant ouvert à tous les transporteurs, italiens ou non, ne crée pas de distorsion de concurrence. Le Ferrobonus, quant à lui, n'a été opérationnel que deux ans (2010 et 2011) et a été stoppé, semble-t-il à cause de la lenteur des versements de l'Etat italien aux transporteurs¹⁰.

⁹ http://www.esteri.it/MAE/IT/Politica_Estera/Temi_Globali/Energia/Situazi_Italiana.htm

¹⁰ Voir sur ce sujet les lettres d'information 2010 de la Confetra N° 24,38,148,190,220

Parmi les autres priorités de l'Etat en matière de politique des transports, la limitation des émissions de gaz à effets de serres (GES) semble être une priorité. La récession économique à la fin des années 2000 et les mesures prises par les pouvoirs publics ont entraîné une baisse des émissions de GES imputables au secteur des transports. Le transport, routier en particulier, est resté cependant le principal poste de consommation finale d'énergie et la deuxième source d'émissions de CO2.

Marchandises transportées, par mode de transport utilisé – Années 2009-2012 (tonnes, variations tendanciennes)



Source : Istat, Les données 2012 (3 premiers trimestres) sont provisoires et sujettes à révision

Au cours de ces dernières années, le développement du secteur du transport de marchandises dans ses différentes modalités a été significativement influencé par la dégradation du contexte économique général et en particulier par la situation de l'industrie. A noter que la place prépondérante du transport routier le rend plus sensible aux variations d'activité que les autres modes.

2009 a été une année catastrophique, au cours de laquelle tous les modes de transport ont connu des baisses significatives comprises entre - 3,4 % pour le transport routier à - 20,3 % pour le rail.

Un rebond spectaculaire a eu lieu en 2010 et ce, quel que soit le mode concerné. L'aérien a connu les augmentations les plus fortes, grâce à la hausse des exportations long courrier vers les pays en voie de développement et les économies des pays BRIC en particulier.

2011 a vu l'activité du mode routier décrocher fortement, alors que tous les autres progressaient encore. Dès les premiers mois de 2012, l'ensemble de l'activité est entré dans une nouvelle phase de récession.

1.2.2.L'organisation logistique du pays¹¹

Entre 1990 et 2002, l'Etat italien a édicté plusieurs lois dont l'objectif était de mettre en place une organisation logistique efficace, afin de privilégier les liens avec les ports nationaux confrontés à une concurrence des ports du nord de l'Europe (voir ci-après Grap. 1) et de réduire la part du mode routier dans les acheminements terrestres.

L'Etat s'est appuyé sur les acteurs économiques locaux pour la mise en œuvre de plateformes multimodales (interporto). Il existe aujourd'hui 14 « interporti », majoritairement dans le nord, représentant 20 à 25 % du parc logistique italien. La plateforme de Vérone, « Quadrante Europa », est une réalisation exceptionnelle d'efficacité. Elle draine une part importante des échanges en provenance du nord de l'Europe via l'Autriche.

La coopération entre le port de Trieste et la plateforme multimodale de Ferneti est un autre exemple intéressant de l'organisation des transports en Italie. Les transporteurs, majoritairement Turcs, utilisant l'autoroute de la mer (Ambarli, Cesme, Mersin), ont entre autres, la possibilité de ferroutage vers l'Allemagne au départ de Ferneti (frontière avec la Slovénie) situé à une quinzaine de kilomètres de Trieste.

Néanmoins, si l'on se réfère à l'indice LPI (Logistic Performance Index) calculé par la Banque Mondiale à partir de 2007, l'Italie ne se classerait qu'à la 24^{ème} place dans le monde, 11^{ème} dans l'UE pour la performance logistique, après la plupart des principaux pays européens et beaucoup de pays asiatiques. Cette relative inefficience logistique constitue une contre-performance pour l'économie italienne qui lui coûterait, selon les calculs de la banque mondiale, 40 milliards d'euros par an, soit environ 2,5 % du PIB.¹²

Cette situation a conduit le Ministère des infrastructures et des transports, à lancer un « Plan National pour la logistique 2011/2020 » (voir annexe 1).

1.2.3. Les infrastructures

Les infrastructures de transports ne dérogent pas au phénomène d'atomisation déjà évoqué ci-avant. Elles sont donc nombreuses, mais d'importance moyenne, et peinent à atteindre une dimension européenne en dépit du 3^{ème} rang européen de l'économie italienne.

Le réseau routier et autoroutier italien

Au 31 décembre 2011, le réseau routier italien primaire atteignait 251 042 km dont :

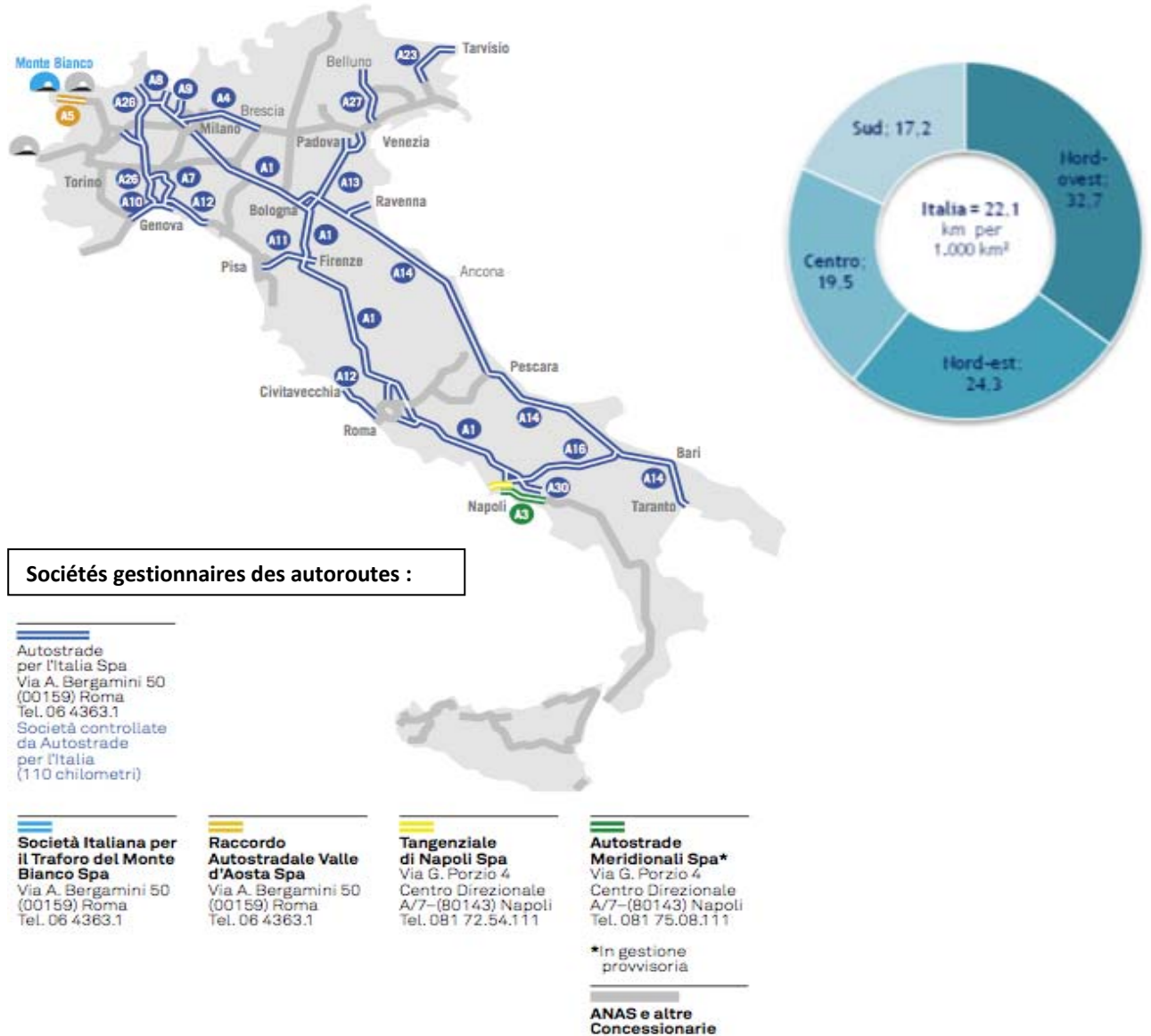
- Autoroutes : 6 668 km
- Autres routes d'intérêt national (nationales) : 20 773 km

¹¹ La lecture de la note de synthèse, rédigée par Paul Tourret et publiée par ISEMAR en Février 2010, viendra utilement compléter ce chapitre.

¹² Pour plus d'information sur la constitution de l'indice, consultez le site www.worldbank.org/lpi

- Routes Régionales et Provinciales : 151 583 km
- Routes relevant de la compétence des Communes : 72 018 km

Le réseau autoroutier italien et sa concentration selon les régions



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 congestionnées¹³.

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.

¹³ <http://www.mit.gov.it>

Le Maritime

L'histoire et la géographie de l'Italie ont conduit au développement d'une économie nationale tournée vers la mer. Ceci concerne aussi bien le transport de passagers que de marchandises. De grands armateurs privés comme Grimaldi, Gran Navi Velocci (GNV) Aponte, (Marinvest/MSC), Onorato (Mobyline), dynamisent le secteur et accompagnent l'Etat dans ses politiques. Le développement de lignes de cabotage (Autoroutes de la mer) en est un exemple concret. Il vise à délester le réseau routier.

L'activité « passagers » est très importante et portée par les liaisons avec les Iles italiennes. L'activité containers est moins forte, quant au « vrac », les investissements s'orientent vers les secteurs de la chimie et du gaz, résultat de la politique énergétique du pays.

Il existe 26 ports autonomes en Italie, dont 23 sont gérés par l'Etat. La principale région portuaire est la Ligurie (Gênes, La Spezia et Savone). Gênes est le plus important avec un trafic en 2011 de 51 millions de tonnes (Le Havre 88 millions de tonnes et Anvers 188 millions de tonnes). Les autres ports sont de tailles moyennes. Les professionnels (Confetra, Assologistica) plaident pour la privatisation des ports et une réorganisation visant à constituer des unités plus grandes pouvant rivaliser avec leurs concurrents méditerranéens et européens.

Principaux ports italiens pour les marchandises

Milliers de tonnes	2007	2008	2009	2010	2011
Genova	48 358	46 469	42 708	41 428	42 374
Trieste	39 833	37 195	40 986	40 557	41 803
Gioia Tauro	30 639	31 527	34 394	35 371	28 014
Venezia	32 042	29 920	26 640	26 212	25 457
Augusta	30 238	26 849	24 069	25 813	24 716
Livorno	29 798	28 667	22 176	22 662	21 268
Milazzo	16 178	15 405	12 055	12 380	15 207
La Spezia	17 353	17 014	15 131	16 091	14 753
Napoli	10 609	9 067	10 519	14 936	13 997
Cagliari	9 397	9 040	8 142	8 659	11 435



LES PORTS ITALIENS EN 2008



Source : Eurostat-istat

Le rail

Le Groupe « Ferrovie dello Stato Italiane » est une société nationale dont le capital est entièrement détenu par l'Etat. 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 principales sociétés du Groupe sont Trenitalia (gestion des activités de transport de passagers et de marchandises) et Rete Ferroviaria Italiana (gestion des infrastructures).

Le chiffre d'affaire du groupe est de 6,185 milliards d'euros, dont 3,845 générés par les activités de transport de voyageurs et marchandises.

Libéralisation du marché du transport ferroviaire

Le marché ferroviaire en Italie est l'un des plus ouverts d'Europe. En effet, même pour le transport national de passagers, qui n'est pas encore libéralisé au niveau communautaire, l'accès au marché est permis pour toutes les entreprises ferroviaires ayant leur siège en Italie. Dans le cas où ces entreprises sont contrôlées par des sociétés étrangères, des conditions de réciprocité s'appliquent.

Fin 2011, 33 transporteurs ferroviaires étaient actifs, titulaires d'un permis de transport ferroviaire délivrée par le Ministère des infrastructures et des transports et munies de certificats de sécurité. Avec 87 % de l'activité, Trenitalia reste tout de même largement majoritaire.

En 2011, le réseau exploité était de 16 726 km. 8 000 trains quotidiens ont permis de transporter 520 millions de voyageurs et plus de 46 millions de tonnes de marchandises, en baisse de 3,3 % par rapport à 2010.

Trafic de marchandises transportées par le rail sur le territoire national

	2007	2008	2009	2010	2011
Total en milliards de T-km, dont	23 289	21 981	15 224	13 405	12 961
• Traditionnel	13 483	12 688	8 890	8 136	7 599
• Combiné	9 806	9 293	6 333	5 269	5 362
Total en millions de tonnes, dont	77 387	72 174	49 511	46 535	46 078
• Traditionnel	43 151	39 817	26 581	26 034	24 367
• Combiné	34 236	32 358	22 930	20 501	21 711

Source : Istat

Transport aérien

Volume en tonnes du fret aérien dans les aéroports en Italie en 2011

	Aéroports	National (Tonnes)	International (Tonnes)	Total
1	Milano-Malpensa	3 331	447 114	450 445
2	Roma-Fiumicino	11 645	140 189	151 834
3	Bergamo-Orio al Serio	16 010	96 240	112 250
4	Bologna-Borgo Panigale	8 109	24 425	32 534
5	Venezia-Tessera	3 649	28 557	32 206
6	Brescia-Montichiari	26 221	2 981	29 202
7	Milano-Linate	3 173	16 418	19 591
8	Roma-Ciampino	517	18 331	18 848
9	Catania-Fontanarossa	6 889	2 077	8 966
10	Ancona-Falconara	6 556	441	6 997
TOTAL		86 100	776 773	862 873

Source : Istat

Le tonnage du fret aérien italien est relativement faible au regard de la Route et de la Mer. Seul Milano-Malpensa tire son épingle du jeu et apparaît en 9^{ème} position des aéroports européens en matière de fret. Avec 90 % du total, le fret international tire l'ensemble de l'activité.

On notera que l'aérien est le mode qui a le mieux résisté à la crise et dont les tonnages, portés par les exportations hors UE, ont connu des hausses significatives en 2010 et 2011.

Les voies navigables

Les 950 km de canaux sont principalement localisés dans le nord du pays. Les voies navigables ne représentent que 0,1 % des tonnages transportés.

Répartition modale des transports (milliers de tonnes)

Mode de transport	2008	(%)	2009	(%)	2010	(%)	2011	(%)
Route	1 500 526	70,6	1 452 225	72,6	1 507 812	72,2	1 327 202	69,1
Fer	95 810	4,5	76 336	3,8	84 435	4	91 811	4,8
Mer	526 218	24,8	469 830	23,5	494 091	23,7	499 885	26
Aérien	798	0,1	675	0,1	811	0,1	827	0,1
TOTAL	2 123 352	100	1 999 066	100	2 087 149	100	1 919 725	100

Source : Istat

Les chiffres contenus dans ce tableau confirment la domination du transport routier, la faiblesse du rail, et une augmentation du maritime à laquelle l'Ecobonus n'est certainement pas étranger car il a attiré plus de 550 000 camions vers les ferries en 2011. Il sera intéressant de vérifier l'impact de sa suspension en 2014 sur la répartition modale, et sa capacité à fidéliser une clientèle de transporteurs nonobstant l'arrêt des incitations.

Parts modales des transports terrestres hors oléoducs et gazoducs, 2012

	milliers de tonnes	millions de t.km	% (t.km)
Route	1 121 314	182 193	89,96 %
Rail	88 505	20 244	10,00 %
Voies navigables	655	81	0,04 %

Source : Eurostat

1.3. Données de cadrage du secteur du TRM en Italie

Une étude d'AT Kearney, réalisée pour le compte de la CONFETRA (voir annexe 2), situe le poids du secteur logistique dans le PIB national à près de 7 %. Il était, en 2009, de 103 milliards d'euros. La part du transport dans l'activité Transport/Logistique est de 75 %, bien supérieure à la moyenne européenne située à 60 %. Le transport routier atteint 73 % du total transport exprimé en euros.

L'index d'efficacité logistique (LPI) calculé par la banque mondiale (voir 1.2.2) met en exergue la contreperformance de l'Italie dans ce domaine. Un grand plan décennal (Il piano Nazionale della logistica 2011/2020, présenté en annexe 1) a d'ailleurs été lancé afin de restaurer la compétitivité de l'Italie dans ce secteur.

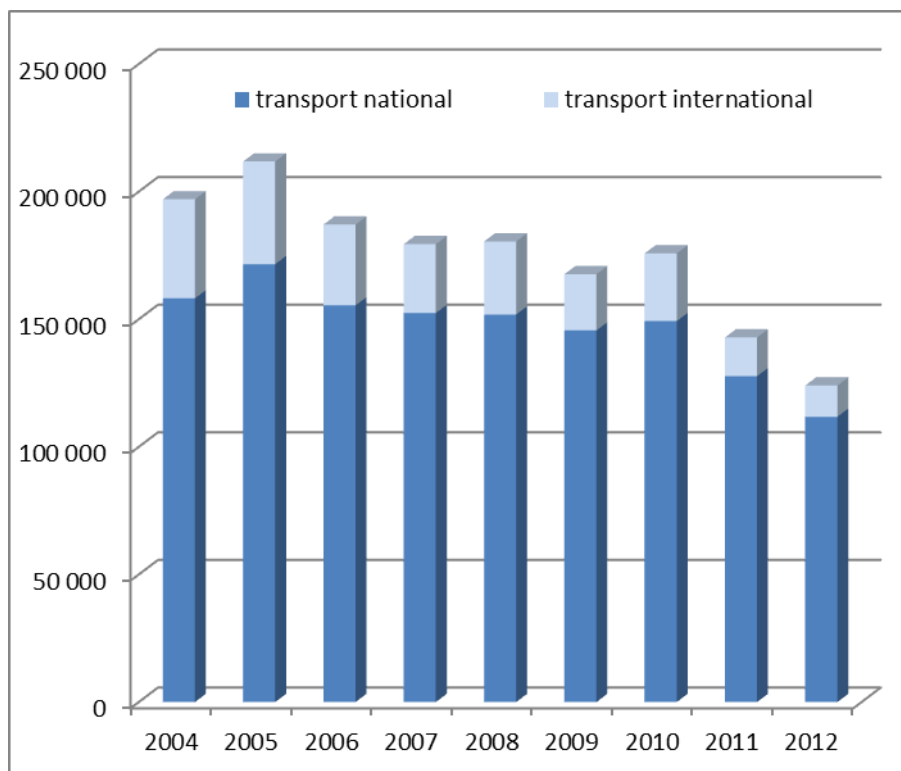
Cette situation s'explique en partie par la forte atomisation du secteur. Il existe en effet près de trois fois plus d'entreprises de transport en Italie qu'en France, majoritairement composées de TPE et d'artisans. Les « padroncini », littéralement « patrons chauffeurs », sont nombreux et interviennent le plus souvent en tant que sous-traitants des grands groupes de TRM. Ils arrivent à survivre grâce à leur adaptabilité mais leurs marges baissent un peu chaque année. Le phénomène de faible concentration du secteur des transports routiers se retrouve par exemple dans les activités portuaires. Le reste de l'économie italienne, qui, bien qu'ayant de très grands groupes industriels et commerciaux, s'appuie encore sur un tissu de PME locales favorisant les relations de proximité.

Les statistiques ci-dessous démontrent ce caractère de proximité ou « local », d'une grande partie des activités de transport. La longue distance et l'international sont de moins en moins contrôlés par des entreprises italiennes de taille moyenne. Un autre indicateur vient confirmer ce fait, c'est la présence importante de véhicules de moins de 3,5 T dans l'organisation des transports.

Des coûts salariaux de plus en plus élevés en raison de conventions collectives généreuses et l'existence d'un « costi minimi », sorte de Tarification routière obligatoire minimum, sont des facteurs qui, de fait, amenuisent la compétitivité des entreprises italiennes. Elles cherchent donc, soit par la création de filiales dans des pays à moindres coûts sociaux, soit par un recours massif à des sociétés européennes d'intérim, à préserver leur activité.

Enfin, la crise a pesé lourdement sur les résultats du secteur, impactant les résultats du TRM, même si ce dernier a mieux résisté que le rail à l'érosion de l'activité. Des politiques publiques visant à favoriser le rail et les « autoroutes de la mer » avec la mise en place de l'Ecobonus ont aussi favorisé le report modal.

Evolution du TRM sous pavillon italien en millions de t.km



Taux de croissance annuel moyen du transport national : -4,2 %
Taux de croissance annuel moyen du transport international : -13,4 %

Source : Eurostat

Ce graphique résume assez bien la situation des transporteurs routiers italiens, confrontés à une baisse d'activité importante due à la crise qui sévit depuis 2008 et à une dégradation sérieuse du pavillon italien dans les échanges internationaux. Il serait intéressant d'avoir une vision globale de la situation en y ajoutant les parts de marché prises par les filiales de transporteurs italiens à l'étranger et notamment en Roumanie, en Hongrie et en Slovaquie.

TRM du pavillon italien selon la nature du transport, 2012

	Marchandises transportées	Tonnes.kilomètres réalisées		Distance moyenne	Kilomètres réalisés
	milliers de t	millions de t.km	%	km	millions de véhicules.km
Total	1 121 314	124 015	100%	111	7 975
Compte propre	291 243	11 031	8,9%	38	1 107
dont transport national	290 341	10 838	8,7%	37	1 086
dont transport international*	902	193	0,2%	214	22
dont transport international marchandises chargées en Italie	748	145	0,1%	194	16
dont transport international marchandises déchargées en Italie	114	37	0,0%	325	3
dont transport international entre pays tiers	30	8	0,0%	267	2
dont cabotage	10	3	0,0%	300	1
Compte d'autrui	830 071	112 984	91,1%	136	6 868
dont transport national	808 444	100 948	81,4%	125	3 126
dont transport international*	21 627	12 037	9,7%	557	742
dont transport international marchandises chargées en Italie	11 596	6 154	5,0%	531	396
dont transport international marchandises déchargées en Italie	8 267	5 156	4,2%	624	295
dont transport international entre pays tiers	592	368	0,3%	622	28
dont cabotage	1 172	359	0,3%	306	23

Source : Eurostat

*sur le territoire national et à l'étranger

L'activité en compte propre ne représente que 8,9 % des t.km réalisées en 2012, dont la majorité sur le territoire italien. L'analyse des chiffres atteints par les transporteurs italiens sur l'international (9,7 %) confirme l'affaiblissement régulier du pavillon national dans les échanges internationaux par la route.

La faiblesse du kilométrage réalisé confirme cet état de fait, une grosse partie de l'activité des comptes propres correspondant à de la distribution locale et régionale et les transports internationaux se concentrant sur des pays limitrophes (France, Suisse, Autriche et le sud de l'Allemagne).

TRM* du pavillon italien selon la nature du transport et la distance en charge

	TOTAL	Nature de l'activité	
		Compte Propre	Compte d'autrui
milliers de tonnes			
Total en tonnes	1 121 313	291 243	830 071
dont			
moins de 50 km	559 142	226 993	332 149
de 50 km à 149 km	288 575	48 748	239 827
de 150 km à 299 km	165 613	11 964	153 649
de 300 km à 499 km	62 701	2 610	60 091
de 500 km à 999 km	39 078	845	38 233
de 1000 km à 1999 km	6 043	83	5 960
2000 km et plus	162	0	162
millions de t.km			
Total en t.km	124 011	11 029	112 982
dont			
moins de 50 km	9 545	3 254	6 292
de 50 km à 149 km	23 886	3 916	19 969
de 150 km à 299 km	33 460	2 282	31 178
de 300 km à 499 km	23 291	918	22 373
de 500 km à 999 km	26 003	558	25 445
de 1000 km à 1999 km	7 471	102	7 369
2000 km et plus	355	0	355

Source : Eurostat

* transport national et international (sur le territoire national et à l'étranger)

Structure du TRM* du pavillon italien selon la nature du transport et la distance en charge

en %

	TOTAL	Nature de l'activité	
		Compte Propre	Compte d'autrui
Total en tonnes	100,0%	100,0%	100,0%
dont			
moins de 50 km	49,9%	77,9%	40,0%
de 50 km à 149 km	25,7%	16,7%	28,9%
de 150 km à 299 km	14,8%	4,1%	18,5%
de 300 km à 499 km	5,6%	0,9%	7,2%
de 500 km à 999 km	3,5%	0,3%	4,6%
de 1000 km à 1999 km	0,5%	0,0%	0,7%
2000 km et plus	0,0%	0,0%	0,0%
Total en t.km	100,0%	100,0%	100,0%
dont			
moins de 50 km	7,7%	29,5%	5,6%
de 50 km à 149 km	19,3%	35,5%	17,7%
de 150 km à 299 km	27,0%	20,7%	27,6%
de 300 km à 499 km	18,8%	8,3%	19,8%
de 500 km à 999 km	21,0%	5,1%	22,5%
de 1000 km à 1999 km	6,0%	0,9%	6,5%
2000 km et plus	0,3%	0,0%	0,3%

Source : Eurostat

* transport national et international (sur le territoire national et à l'étranger)

Ce tableau précise les données du tableau précédent et notamment le faible rayon d'action moyen des transporteurs pour compte propre et dans une moindre mesure pour compte d'autrui. En effet, 77,9 % des tonnes transportées le sont à moins de 50 km. Plus étonnant, 40 % des tonnes transportées pour compte d'autrui entre également dans cette catégorie. Ces chiffres sont moins marqués si l'on considère les t.km.

Cette situation est à mettre en perspective avec la nature même du transport routier italien très atomisé et basé sur une relation de proximité.

Cabotage

millions de t.km

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Cabotage du pavillon italien	847	1 098	1 022	939	1 049	675	538	414	360
Taux de croissance annuel moyen du cabotage du pavillon italien	-10,2%								
Cabotage en Italie	1 017	879	1 037	1 055	1 062	1 271	1 463	1 441	1 291
Taux de pénétration du cabotage	0,64%	0,51%	0,66%	0,69%	0,69%	0,87%	0,97%	1,12%	1,14%
Part de marché du cabotage	0,6%	0,5%	0,6%	0,7%	0,6%	0,8%	0,9%	1,1%	1,1%

Source : Eurostat

Contrairement à d'autres pays membres de l'UE où les activités de cabotage sont relativement importantes pour des raisons géographiques (ex : la Belgique où le cabotage frontalier est dynamique), le cabotage en Italie est peu important dans les chiffres. On y verra peut-être la conséquence d'une situation géographique où le cabotage frontalier est difficile et où l'on pratique la « préférence locale ». En revanche, le cabotage, qu'on peut qualifier d'illégal, serait en train de se développer au niveau local en raison d'une interprétation plutôt libérale du détachement européen. La part du cabotage italien est en baisse constante et ce pour des raisons de compétitivité.

Parc de véhicules selon la charge utile, 2011

Porteurs	4 022 129
dont	
porteurs de charge utile inférieure à 1 tonne	2 349 590
porteurs de charge utile de 1 000 kg – 1 499 kg	1 050 722
porteurs de charge utile de 1 500 kg – 2 999 kg	234 230
porteurs de charge utile de 3 000 kg – 4 999 kg	113 527
porteurs de charge utile de 5 000 kg – 9 999 kg	78 626
porteurs de charge utile de 10 000 kg – 14 999 kg	187 588
porteurs de charge utile de 15 000 kg et plus	7 846
Tracteurs	159 766
Remorques	252 977
dont	
remorques de charge utile jusqu'à 4 999 kg	4 612
remorques de charge utile de 5 000 kg – 9 999 kg	2 317
remorques de charge utile de 10 000 kg – 14 999 kg	42 504
remorques de charge utile de 15 000 kg et plus	203 544
Semi-remorques	100 399
dont	
semi-remorques de charge utile inférieure à 4 999 kg	7 018
semi-remorques de charge de utile 5 000 kg – 9 999 kg	2 408
semi-remorques de charge de utile 10 000 kg – 14 999 kg	14 370
semi-remorques de charge de utile 15 000 kg – 19 999 kg	4 183
semi-remorques de charge de utile 20 000 kg et plus	72 420

Source : Eurostat

Nombre d'entreprises de transport enregistrées en Italie

Le nombre d'entreprises de transport en Italie diffère suivant que l'on considère les entreprises inscrites à l'Albo, les statistiques de l'Istat, celles du Ministère ou bien celles d'Eurostat. Les méthodes de recensement et la qualité de la mise à jour des fichiers expliquent pour partie cette situation. Néanmoins, les statistiques de l'Albo et de l'Istat sont très proches, respectivement 101 308 (07/2013) et 105 730 (2011), et confirment les évaluations des experts rencontrés. Les données de l'Albo, a priori la source la plus fiable, seront retenues.

Répartition du nombre d'entreprises par la taille de la flotte de véhicules

Nombre de véhicules Au 10/07/2013	Nombre d'entreprises	% du total
De 1 à 5 véhicules	75 849	74,9 %
De 6 à 10 véhicules	12 132	12,0 %
De 11 à 50 véhicules	11 692	11,5 %
+ de 50 véhicules	1 635	1,6 %
Total	101 308	100 %
Entreprises sans véhicules *	41 367	

Source : Albo Nazionale degli Autotrasportatori.

* Il s'agit d'entreprise non identifiées et sorties des statistiques

Nombre d'entreprises du TRM par classe d'effectif, 2010

Total	76 861
dont classe d'effectif de 1 à 5 employés	67 266
dont classe d'effectif de 5 à 9 employés	4 309
dont classe d'effectif de 10 à 19 employés	3 269
dont classe d'effectif de 50 à 249 employés	1 541
dont classe d'effectif de 250 employés et plus	476

Source : Eurostat

Comme précisé ci-dessus, le nombre total d'entreprises indiqué par Eurostat est questionnable. Toutefois, la répartition en pourcentage semble donner une idée assez fidèle de la profession en Italie.

Elle se caractérise par la présence massive de « padroncini », de TPE (notamment des entreprises familiales très petites ayant 3 ou 4 véhicules), la quasi-absence de flotte supérieure à 1 000 véhicules et un nombre important de PME de taille modeste (autour de 10 véhicules), eu égard à la taille du secteur.

Les autres tableaux présentés ci-dessous doivent être analysés à la lumière de ce qui a précédemment été indiqué sur la précision des statistiques. Il est donc recommandé de les considérer comme valeurs relatives.

Effectifs des entreprises par classe d'effectif

	2006	2007	2008	2009	2010
Effectif total (personnes occupées)	213 760	222 272	230 750	220 316	223 509
dont					
classe d'effectif de 1 à 5 personnes	22%	21%	20%	21%	20%
classe d'effectif de 6 à 9 personnes	15%	14%	14%	14%	14%
classe d'effectif de 10 à 19 personnes	19%	20%	20%	19%	19%
classe d'effectif de 20 à 49 personnes	20%	20%	20%	20%	20%
classe d'effectif de 50 personnes et plus	24%	25%	25%	27%	27%

Source : Eurostat

Chiffres clés sur l'emploi dans le TRM en Italie, 2011

Nombre d'entreprises	74 974
CA – millions €	47 037
Coûts du personnel salarié– millions €	8 031
dont salaires et traitements - millions € (a)	5 947
dont charges sociales - millions € (b)	2 085
Taux de charges patronales apparent (b/a)	35,1%
Nombre de personnes occupées	318 651
dont personnes occupées non-rémunérées	93 713
dont salariés	224 938
part des salariés dans l'effectif total	71%
Nombre moyen de personnes occupées par entreprise	4,3
Coût moyen du personnel salarié en €	35 705
Valeur Ajoutée par salarié en €	53 700
CA par personne occupée en €	147 614
Investissement par personne occupée en €	8 600
Taux d'investissement (Investissement/CA)	14,4%

Source : Eurostat

2. Présentation spécifique du transport routier de marchandises en Italie

2.1. Organisation du secteur

2.1.1. Les différents intervenants du secteur

Les administrations de tutelles

- Le Ministère des infrastructures et des transports est l'administration en charge du transport routier

Monsieur Maurizio Lupi en est le Ministre depuis le 27 mars 2013. Le Docteur Enrico Finnocchi est Directeur Général de la direction des transports routiers et de l'inter-modalité. C'est cette direction qui, entre autres missions, depuis la loi du 6 Août 2008 (Art.83 bis), calcule et publie le « coût d'exercice d'une entreprise de transport routier pour compte de tiers », et détermine mensuellement le coût moyen du carburant au kilomètre et son incidence relative sur les prix. Cette disposition sera traitée en détails plus tard dans l'étude.

Le Ministère du travail (Lavoro) intervient, conjointement avec le Ministère des transports, sur la réglementation des horaires de travail dans le transport routier et sur les règles d'utilisation du chronotachygraphe.

Le Ministère de l'économie et des finances recouvre l'impôt à travers l'une de ces 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 en charge de la sécurité routière ainsi que les douanes (dogana) complètent les administrations auxquelles les transporteurs ont affaire dans l'exercice de leur métier. Cette dernière gère 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 et « l'Ufficio di Statistica dell'Amministrazione »

L'ISTAT est l'Institut national de la statistique. Il participe entre autres à l'élaboration du CNIT (voir ci-dessous).

- « l'Ufficio di Statistica dell'Amministrazione » (Bureau de Statistique de l'Administration) publie le « Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti » (CNIT). C'est un rapport

annuel sur les infrastructures et les transports, élaboré en collaboration avec les bureaux et Directions générales du Ministère, l'Istat et de nombreux organismes, entreprises et instituts de recherche. C'est un document de synthèse très complet, disponible uniquement en format électronique.

- 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 la Confindustria, la Confcommercio etc. La Confetra elle, agrège les fédérations de transporteurs évoluant dans le TRM pour compte d'autrui.

La CONFETRA (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica) regroupe 14 fédérations représentant le secteur des transports et de la logistique. Son Président est Monsieur Nereo Marcucci. La brochure de présentation ci-jointe (voir annexe 3) contient une liste exhaustive de ses membres.

La CONFETRA 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. Elle 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.

Toutefois, d'autres fédérations de transporteurs sont présentes au sein d'autres Confédérations, c'est le cas pour l'ANITA, membre de la Confindustria ou bien de la FAI chez Confcommercio.

Les syndicats représentant des salariés

Trois syndicats de salariés ont été 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) elle-même 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)

2.1.2. Comment créer une entreprise en Italie ?

Le cadre juridique¹⁴

Les formes d'entreprises

Très proches de ce qui existe en droit français, les formes de sociétés italiennes reprennent les grandes catégories que sont :

- 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 collectifs* (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. Ce sont :
 - 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. On les trouve fréquemment dans les activités logistiques. Malheureusement, 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.

Contrairement à la logistique, le TRM utilise assez peu les coopératives de transport et ce, malgré les aides financières prévues par la législation, et notamment par la Loi n°133-art 83 bis § 23 du 6 août 2008. 260 coopératives de transports sont recensées à l'Albo.

- 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.

¹⁴ www.notariato.it; www.apce.com; Etude TRM Italien du CNR (2010)

- On ne peut terminer cette énumération sans citer les fameux « Padroncini », dont la traduction la plus proche serait celle de « patron-chauffeur ». Ce sont des conducteurs indépendants, propriétaires de leur véhicule, 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), équivalent du Registre du commerce français 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 » : Depuis Avril 2010, un guichet unique, selon la terminologie française, existe. Il s'agit de « La Comunicazione Unica d'Impresa » ce site est géré par Registoimprese¹⁵, Cette procédure permet de s'acquitter des obligations légales envers les différentes administrations et organismes intervenant dans la création d'une entreprise telles 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 entreprise individuelle nécessite d'effectuer les démarches suivantes :

- Déclarer son activité auprès de la Chambre de commerce et s'inscrire au registre des sociétés (Registro Imprese) dans un délai de 30 jours suivant le démarrage réel d'activité. Un numéro fiscal sera 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 à votre lieu de résidence.

¹⁵ www.registoimprese.it

- S'il s'agit d'une entreprise individuelle familiale, un acte notarié précisant les degrés de parenté des participants et la répartition des bénéfices devra être rédigé.

En dehors de ce dernier point, il n'est pas nécessaire d'avoir recours à un notaire. Contrairement à la procédure française, il n'est pas obligatoire d'avoir effectué toutes les démarches administratives pour démarrer son activité, mais elles devront être faites dans les 30 jours suivant le démarrage. On peut bien sûr passer par la « ComUnica » afin de centraliser les démarches.

La création d'une société par actions

A la différence des entreprises individuelles, les sociétés par actions devront avoir recours à un notaire pour la rédaction d'un acte constitutif. Ensuite, le créateur pourra confier à son notaire les démarches d'enregistrement ou bien le faire soi-même à travers 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.

Pour certains secteurs, comme le transport routier de marchandises, le commencement de l'activité est soumis à l'attribution de permis, autorisations et habilitations. Les informations à ce sujet peuvent être obtenues auprès de la Chambre de commerce d'Italie.

Les formes de sociétés les plus utilisées dans le transport routier sont les SPA et les SRL

	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 : - capital social > 120 000 € - + 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 RI 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 et/ou par des femmes ou en fonction de critères d'implantation géographique.

La SRL simplifiée pour les jeunes entrepreneurs, instituée par la loi n°27 en 2012, facilite l'accès à l'activité d'entreprise aux jeunes de moins de 35 ans. Ce type de société présente les caractéristiques et obligations suivantes :

- Capital social compris entre 1 et 10 000 € ;
- L'acte constitutif et l'inscription auprès du Registre des Entreprises sont exemptés des droits de secrétariat ;
- Exonération des honoraires notariaux ;
- Interdiction de transférer ses propres actions à des associés qui ne répondent pas aux conditions d'âge expressément demandées.

Des prêts aidés et des subventions pouvant atteindre 25 % des investissements éligibles dans le Nord de l'Italie et jusqu'à 40 % dans le Sud, sont aussi prévus par la loi 181/89 pour les entreprises portant un projet logistique.

2.1.3. La création d'une entreprise dans le secteur du TRM

Rappel des principaux textes en vigueur applicables aux entreprises

Objet	Textes	Domaines
Accès à la profession	Règlement UE n. 1071/2209 D.D. n. 291/2011 Art.11 DL n.5/12 conv.L.n.35/12	- Inscription au registre des transporteurs italiens (Albo) - Capacité d'exercice
Accès au marché	Règlement de l'UE n. 1072/2009 Art.2 c 227 L N. 244/2007	- Condition de cabotage - Parc de véhicules minimum pour la création d'une nouvelle entreprise de transport
Cadre réglementaire de la relation Transporteur/Chargeur	D.lgvo n.286/2005 Capo 1	- Abolition du système de fourchette de prix - Contrat de transport - Coresponsabilité - Formation des conducteurs
« Costi Minimi »	Art. 83 bis DL 112/08	- Introduction d'un prix minimum - Indexation du gazole

Accès à la profession

Les conditions d'accès à la profession de transporteur routier de marchandises en Italie sont conformes aux règlements européens 1071/2009 et 1072/2009 qui stipulent que les entreprises qui souhaitent exercer la profession de transporteur routier de marchandises doivent, pour obtenir une licence, respecter les principes suivants :

- Etre établi de façon stable et effective dans un état membre de l'UE,
- Satisfaire aux critères d'honorabilité,

- Avoir la capacité financière appropriée,
- Avoir la capacité professionnelle requise.

Le règlement européen 1071/2009 a été transposé dans la loi italienne par le décret du 25 novembre 2011 rédigé par le Ministère des infrastructures et des transports. Par ailleurs, la loi n°5 du 09 février 2012, dont l'objectif était la simplification des textes en vigueur, modifie ou supprime les autres textes relatifs à la circulation routière, l'habilitation à la conduite, le service d'information sur le trafic routier, les appareils de contrôle de vitesse, les chronotachygraphes, les émissions de GES.

La capacité financière a notamment été révisée. Elle est désormais de 9 000 € pour le premier véhicule puis de 5 000 € par véhicule supplémentaire, et s'aligne donc avec le règlement de l'UE.

La création d'une entreprise de TRM en Italie, doit, en plus des règles précisées ci-dessus, se conformer aux dispositions suivantes :

- Etre inscrite au Registre des entreprises ou au registre des entreprises artisanales.
- Etre inscrite au registre national des transporteurs routiers (albo degli autotrasportatori) de la province où l'entreprise a son siège (art. 1 § 6 de la loi n°454 du 23 décembre 1997).
- Une redevance de 10,33 € par véhicule de plus de 20 tonnes sera due.
- Etre enregistrée au registre électronique national du Ministère des transports (Uffici della motorizzazione civile) qui vérifie que les conditions précédentes sont bien remplies.

Capacité professionnelle

Les attestations de capacité nécessaires à l'exercice de la profession de transporteur routier de marchandises ou de personnes sont obtenues après un examen ou grâce à une expérience significative dans la direction de l'activité d'une entreprise de transport routier. Les attestations sont délivrées par les Provinces, qui organisent aussi les examens.

Les attestations de capacités délivrées sur la base de l'expérience doivent respecter les conditions suivantes :

- Posséder une expérience significative dans la direction d'une entreprise de transport.
- Avoir exercé des responsabilités de direction dans une entreprise de transports 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 pourront se présenter pour l'obtention de la capacité nationale et/ou internationale.

L'accès au marché

Une restriction existe concernant l'accès au marché, loi n°244 du 24 décembre 2007, modifiée par la loi n°35 du 4 décembre 2012 ; il s'agit de l'obligation faite au candidat à la création d'une entreprise de transport de démontrer qu'il a acquis,

- soit par le rachat d'une entreprise de TRM,
- soit par le rachat à une société effectuant du transport pour compte de tiers cessant son activité, un parc de camions dont la classification ne peut être inférieure à Euro 5,
- ou bien d'avoir acquis et immatriculé, individuellement ou en association, des véhicules pour le transport de marchandise de catégorie égale ou supérieure à Euro 5 et ayant un poids total chargé non inférieur à 80 T.

Cette mesure (également en vigueur en Espagne) qui impose de posséder au moins deux véhicules ayant un PTAC de 40 T, vise à limiter le nombre de très petites entreprises. Ceci ne s'applique qu'aux créateurs d'entreprises et évidemment pas aux « padroncini » qui sont des travailleurs indépendants.

Répartition des entreprises de transport par régions



Le marché du travail des conducteurs italiens

Il ressort des entretiens menés auprès d'entreprises de transport italiennes que le recrutement de conducteurs ne présente pas de difficulté majeure. La fidélité des conducteurs à l'entreprise est relativement élevée (7 à 8 ans). Bien que le nombre d'entreprises (10) interrogées soit insuffisant pour avoir une valeur statistique, le CNR a remarqué, sans pouvoir le chiffrer précisément, un recrutement quasi systématique de conducteurs étrangers, pouvant parfois atteindre la quasi-totalité des effectifs. Les plus présents semblent être les Roumains et il suffit pour s'en convaincre d'observer les parkings des entreprises de transport où les voitures immatriculées RO sont légions.

Cette situation vient en réaction au coût très élevé des conducteurs italiens, (cf. la troisième partie de l'étude). L'emploi de conducteurs étrangers par les entreprises italiennes recouvre plusieurs situations. On trouvera des conducteurs étrangers résidant en Italie et assujettis aux mêmes règles que des conducteurs italiens. D'autres seront les salariés des filiales d'entreprises italiennes basées principalement dans les pays du centre et de l'est européen.

L'intérim s'est aussi fortement développé. Des sociétés basées dans l'UE proposent aux transporteurs italiens des conducteurs dont les salaires et les charges sont payés dans le pays d'origine.

Toutefois, une variante à ces pratiques. En effet, il a été rapporté lors des entretiens qu'afin de préserver leur emploi, des conducteurs italiens se voyaient proposer de se « délocaliser » dans un pays de l'UE, le Portugal en l'occurrence, où une société d'intérim les remettait à la disposition de leur entreprise d'origine avec le même salaire net, les charges étant payées dans le pays de la société d'intérim. On imagine très bien le risque pour le salarié et les dérives que de telles pratiques peuvent entraîner.

Le rapport de coût pour l'entreprise entre un conducteur italien et un conducteur roumain est de 2 à 1.

Ces derniers sont affectés principalement à l'international.

La formation des conducteurs routiers

Pour exercer la profession de conducteur poids lourds, il faut être titulaire du permis de conduire C ou CE et posséder une carte de qualification de conducteur (CQC). Les règles européennes relatives à l'ADR s'appliquent aux conducteurs italiens.

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.

La CQC 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 CQC ou bien s'il a commis, dans la même année, trois infractions emportant

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 €.

La sous-traitance

La sous-traitance est un phénomène important en Italie qui tient pour une large part à l'existence de nombreux artisans et « padroncini ». On constate donc une tendance des grandes firmes à l'externaliser.

Par ailleurs, la complexité et l'étendue des services offerts aux chargeurs par les transporteurs rend difficile l'accès direct aux clients pour les petites structures, qui interviennent donc en tant que sous-traitant.

2.2. « Costi Minimi » et Coresponsabilité

2.2.1. Le coût d'exercice d'une entreprise de transport de marchandises pour compte de tiers

Depuis 1974, l'équivalent d'une Tarification Routière Obligatoire (TRO) existait en Italie et ce jusqu'au 28 février 2006, date d'application du décret législatif n°286 du 21 novembre 2005 libéralisant les prix de transport.

Une nouvelle loi a été votée en 2008 sur « le coût d'exercice d'une entreprise de transport routier de marchandises pour compte de tiers » appelée aussi « costi minimi ». Toutefois, elle ne fait pas l'unanimité et un recours devant la cour de justice européenne a été déposé par différentes organisations professionnelles, dont la CONFETRA.

Dans le cadre de l'article 83 bis de la loi n°133 du 6 août 2008, l'Observatoire sur les activités du transport routier précise également les conditions de répercussion du coût du gazole dans les contrats entre chargeurs et transporteurs routiers.

L'Observatoire dépend du Ministère des infrastructures et des transports. Il s'appuie pour ses calculs sur les données du Ministère du développement économique¹⁶. Ainsi, il détermine un prix moyen au kilomètre pour différents véhicules et évalue, deux fois par an (le 15 juin et le 15 décembre) leur incidence relative dans les coûts d'exploitation des entreprises de transport (voir annexe 4 « coûts d'exploitations des entreprises de transport pour compte de tiers »).

¹⁶ <http://dgerm.sviluppoeconomico.gov.it>

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

Le prix indiqué dans le contrat de transport doit permettre de couvrir les coûts minimum d'exploitation tels que déterminés dans les accords volontaires du secteur signés entre les associations de transporteurs et les représentants des chargeurs et validés par le Ministère des transport. Lorsque la prestation de transport est inférieure à 100 km par jour, la détermination du prix est le fruit de négociations libres entre les parties.

Les délais de règlement ne peuvent excéder 60 jours fin de mois. Au-delà, des pénalités sont définies par la loi. Les variations de prix dues à l'évolution du coût du gazole ne sont répercutées que lorsqu'elles sont supérieures à 2 %. Lorsque le prix facturé par un transporteur est inférieur au prix contractuel ou au prix minimum d'exercice tel que défini ci-dessus, le transporteur a un an pour déposer un recours.

2.2.2. Co-responsabilité

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, celles 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.

2.3. La fiscalité italienne

2.3.1. La fiscalité générale¹⁷

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

Les impôts directs

- IRPEF (Imposta sul Reddito delle Persone Fisiche) s'applique aux traitements, salaires et revenus du travail indépendant perçus par les personnes physiques.
- IRES (Imposta sul Reddito delle Società) correspond à l'impôt sur les sociétés et organismes commerciaux ou non.

17 Sites de l'agenzia delle entrate www.agenziaentrate.it et du Ministère français du budget : www.attachéfiscal.it

- Imposta sostitutiva (Impôt de remplacement) s'applique à des revenus divers non couverts par l'IRPEF ou L'IRES.

Les impôts directs locaux

- IRAP s'applique aux activités de production exercées dans le ressort de la région
- ICI est un impôt foncier communal

Les impôts indirects

- L'IVA (TVA)
- Imposta di registro relatif aux droits d'enregistrement des actes.
- Droits de succession et de donation (réintroduits en 2006)
- Droits hypothécaires et cadastraux
- Droits de timbres

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

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

Source : agenzia delle entrate

Des exonérations et réductions existent en fonction de la situation familiale du redevable et de certaines incitations.

L'IRES

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 27,5 %. Ce taux s'applique 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, sauf 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 revenu de l'année N+1.

L'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 varie de 1,9 % à 8,5 % en fonction de l'activité et s'applique sur la valeur nette ajoutée (hors amortissements) de la production. Un taux commun est fixé à 3,9 %. Des déductions sont possibles (voir le site des impôts).

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

L'ICI

L'ICI est une taxe foncière municipale sur les immeubles bâtis et non bâtis sur la base du revenu cadastral. Son taux varie suivant les communes entre 0,04 % et 0,07 %

L'IVA (TVA)

L'IVA 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+2 mois au-delà desquels l'administration pourrait avoir à payer des pénalités.

2.3.2. La fiscalité du secteur du TRM

La taxe à l'essieu (Tassa automobilistica)

La taxe à l'essieu est différente selon qu'il s'agisse d'un tracteur/porteur ou bien d'un semi. 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.

Ex : Au 1^{er} janvier 2014, la taxe appliquée par la région de Molise pour l'ensemble articulé d'un PTAC de 40 tonnes, classe 7 CEE équipé de suspension hydraulique, est de 671,97 € plus 607,87 € (remorque 2 essieux) ou 856,55 € (remorque 3 essieux), soit une taxe globale comprise entre 1 279,84 €/an et 1 528,52 €/an

Les accises sur le gazole et les conditions de récupération.

Les accises sur le gazole routier ULSD 10ppm sont de 617,40 € par mètre cube et s'appliquent aux véhicules d'un poids égal ou supérieur à 7,5 tonnes.

Le montant récupérable auprès de l'administration des douanes¹⁸ est de 214,19 € par mètre cube. 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 31/12 de l'année N, celui-ci sera remboursé au plus tard le 30 juin de l'année N + 1.

Le prix du gazole en Italie (TTC et avant récupération des accises) est le plus cher de l'UE après le Royaume-Uni.

Les cartes de crédit carburant sont le plus souvent utilisées pour payer le gazole, les transporteurs bénéficiant alors de remises qui viennent réduire ce différentiel.

La 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 pour les

¹⁸ www.agenziadogane.gov.it

véhicules 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.

Les péages autoroutiers

Les péages autoroutiers ne sont pas à proprement parler des taxes. Néanmoins ils s'apparentent à une redevance d'utilisation, c'est la raison pour laquelle ce point sera traité dans ce chapitre sur la fiscalité.

Les autoroutes italiennes sont des concessions payantes. Les montants 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.

Tarifs des péages autoroutiers (pianura = plaine ; montagna = montagne)

TARIFFE UNITARIE DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA €/KM (ANNO 2013)⁽¹⁾

Classi di Veicolo	A	B	3	4	5
Tariffa di pianura €/km	0,06672	0,06827	0,09204	0,13774	0,16209
Tariffa di montagna €/km	0,07875	0,08058	0,10621	0,16115	0,19041

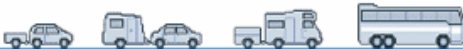
CLASSE A Altezza ≤ 1.3 m
(misurata all'asse anteriore)



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° ottobre 2013

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.

Remises sur les péages autoroutiers

Il est possible, en fonction des volumes de péages et de la classe Euro des véhicules, d'obtenir des remises sur le montant des péages autoroutiers. Les taux et conditions de remises sont définis par l'Etat.

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

Le taux de remise maximum officiel pour 2011 était de 8,4072 % pour un véhicule Euro 3 et pouvait atteindre 12,62 % pour un véhicule Euro 5. Toutefois, nombre de transporteurs italiens ou européens n'ont pas un volume suffisant pour bénéficier de cette remise maximum. Ils se sont donc constitués en « Conzortio » afin de mutualiser leurs volumes.

2.4. La réglementation sociale

2.4.1. La réglementation générale du travail et les contrats de travail

Dans la Constitution italienne, le travail est un sujet central et il est traité dans la partie dédiée aux principes fondamentaux (articles 1 et 4), aussi bien que dans la partie dédiée aux relations économiques (articles 35-40). L'article 1 de la Constitution italienne établit que «L'Italie est une République démocratique fondée sur le travail». Le Code Civil, entré en vigueur le 21 avril 1942, intitule son Livre V : « Du Travail ».

Synthèse des principales dispositions

La journée de travail	8 heures	
La semaine de travail	40 heures	48 heures maximum (inclus heures supp. Max 250 heures supp./an)
Les congés annuels	4 semaines	Payés si non pris
Les jours pour convenance personnelle	13 jours	Payés si non pris
Les 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 minimas garantis par les accords de branches
Versement du salaire	Mensuel par 14 mois	13 et 14 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	66 ans et 3 mois depuis le 1 ^{er} janvier 2014 et 42 ans et six mois de cotisations pour une retraite à taux plein et 20 ans minimum de cotisations.	A partir de 2018, l'âge de départ pour les femmes sera égal à celui des hommes.

Les conventions collectives ainsi que les contrats d'entreprises viennent compléter ces dispositions. Ces derniers sont généralement appelés « les accords de deuxième niveau ». Il est important de bien comprendre que les accords de branches peuvent modifier, en l'améliorant, la règle générale. La convention collective des transports accorde par exemple 12 jours fériés (13 dans l'ancienne convention) au lieu des 11 officiels et 39 heures de travail hebdomadaire au lieu des 40 heures officielles.

Le contrat 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 et peuvent résulter en sanctions administratives.

Les principaux contrats de travaux 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.

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 ce faisant, d'attirer les investisseurs étrangers. Il existe en Italie 46 contrats de travail différents, dont voici ci-dessous quelques exemples¹⁹:

a) 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.

b) 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.

¹⁹ D'après étude du CNR de 2010 sur le TRM en Italie

c) 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.

d) 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.

e) Le contrat d'insertion professionnelle

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

f) 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.

g) 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 (pour des questions liées à l'organisation de la production de biens ou services, le remplacement de personnel absent), à condition que le lieu de travail ne soit pas à plus de 50 km du lieu de travail habituel.

h) 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 a été l'un des dossiers importants du processus de réforme mené par le gouvernement de Mario Monti en 2012 et repris dans la loi du 28 juin 2012, n°92, dite « Fornero ». Cette réforme avait pour objectif d'apporter une plus grande flexibilité du marché du travail en assouplissant par exemple le recours au CDD, limitant la prolifération de nouveaux contrats de travail, 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 ».

2.4.2. Les charges sociales

En Italie, 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 (cf : tableau ci-dessous). 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 suppression par l'application d'une mesure appelée : « Réduction du coût du travail ».

COTISATIONS AU 01 JANVIER 2013 (Calculées sur la totalité du salaire)

Objet de la couverture	Part patronale	Part salariale
Maladie-Maternité (industrie)		
Ouvriers (y compris conducteurs)	2,68%	
Employés	0,46%	
Maladie-Maternité (commerce)	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 du secteur)	

Source : Cleiss

Les charges sociales sont versées à deux organismes :

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

2.4.3. La réglementation sociale applicable au transport routier de marchandises

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 (parfois appelés accords de deuxième niveau)

Objet	Texte européen	Texte de transposition en Italie
Temps de conduite, de repos et chrono-tachygraphe digitale	Règlement UE n. 561/2006 Règlement UE n.581/2010 Directive UE n.22/2006	- Art. 174 Cds - cir.conf.n. 102/2006 et 126/2010
Horaires de travail des conducteurs	Directive UE n. 15/2002	- D.lgvo n.234/2007 - circ.conf.n. 187/07
Classification des risques	Directive UE n. 22/2006	- D.Lgvo n. 245/2010 - Circ.conf.n. 91/12 et 59/11
Qualification des conducteurs	Directive UE n. 509/2003	- D.Lgvo n.286/2005 Capo 2 - D.D. 22.10.2010 - Circ.conf. n. 206/10

Nb : « Cir.conf » signifie circulaires de la Confétra suivi du numéro de la circulaire et de l'année de parution.

La convention collective (CCNL- Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro)

La CCNL du secteur des transports de marchandises et de la logistique a été mise à jour le 1^{er} août 2013 et couvrira la période allant du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2015. Parmi les modifications apportées à la CCNL, figure une augmentation du revenu minimum de 108 € bruts mensuels qui ont été ou seront versés à raison de 35 € le 1^{er} juin 2013, 35 € le 1^{er} octobre 2014 et 38 € le 1^{er} octobre 2015.

En matière contractuelle, la convention collective ne prévoit pas de 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 partiels ou l'on peut monter à 48 %.

Le conducteur de poids lourds, selon la CCNL, est un travailleur dont la qualification est de « Niveau 3, Super ». La durée de travail hebdomadaire pour le personnel itinérant est 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 gazoles, lavage),
- Les temps d'attente induits par l'exécution de sa mission (péages, frontières).

Il ne comprend pas :

- Le temps passé dans d'autres moyens de transport aux fins d'assurer son travail,
- 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).

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

La rémunération des conducteurs.

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. Lors des entretiens en entreprises, le CNR est parvenu à préciser le mode de calcul de la rémunération des conducteurs. Voici quelques éléments importants principaux :

Le calcul du salaire brut

Le salaire brut correspond au cumul du salaire minimum conventionnel, soit 1 569,37 € augmenté des primes d'ancienneté, de prime de rétribution, et d'autres primes 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

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 de 2 ans (appelée en italien « biennale »).

Exemple : Un conducteur ayant 8 ans d'ancienneté percevra 4 périodes *biennales*, soit $24,79 \text{ €} * 4 = 99,16 \text{ €/mois}$.

Les rémunérations compensatoires

D'autres postes que l'on retrouve sous les vocables « retribuzione », « EDR » et « Elem. Dist. Régionale » sur les feuilles de paies viennent s'ajouter au calcul du « brut » imposable. Il s'agit, par exemple, de rétribution ou de compensations pour des fériés non pris ou supprimés.

Les primes « opérationnelles »

Elles sont spécifiques à chaque entreprise et peuvent par exemple être générées par la propriété du véhicule, la consommation de gazole etc.

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

Les indemnités de déplacements (Trasferta)

Les indemnités diffèrent selon la nature du déplacement (national ou international) et sa durée. L'article 51, paragraphe 5 de la loi DPR n° 917/1986 mise à jour le 23 Juillet 2010, stipule que :

- Les montants des indemnités de déplacements sont décidés librement à l'intérieur de l'entreprise et peuvent dépassés les montants exonérés par l'administration fiscale.
- Seuls les seuils au-delà desquels les indemnités sont soumises aux charges et imposées sont précisés par le législateur.
- A ce jour, ces seuils sont de 46,48 € par jour sur le territoire italien et de 77,47 € par jour à l'étranger.
- Cette règle s'applique dans le cadre de forfaits versés aux conducteurs. Si tout ou partie des frais sont remboursés sur présentation de justificatifs (procédure dite : Piè di lista) alors un abaissement des montants exonérés s'applique, conformément au tableau ci-dessous.

Indemnisation forfaitaire intégrale	Exonéré jusqu'à : <ul style="list-style-type: none">- 48,48 € par jour en Italie- 77,47 € par jour à l'étranger
Système mixte : Indemnisation forfaitaire avec remboursement sur justificatifs des frais de logement ou , au choix, de restaurant	Exonéré jusu'à : <ul style="list-style-type: none">- 30,99 € jour en Italie- 51,65 € par jour à l'étranger
Système mixte : Indemnisation forfaitaire avec remboursement sur justificatifs des frais de logement et de restaurant	Exonéré jusqu'à : <ul style="list-style-type: none">- 15,49 € par jour en Italie- 25,82 € par jour à l'étranger
Système analytique : remboursement sur justificatifs des dépenses de restaurants, logements, et autres frais non documentés	Les dépenses de repas ou d'hébergement, parfaitement documenté sont totalement exonérées. Les autres dépenses non documentés mais certifiées par l'employeur, sont exemptées à hauteur de : <ul style="list-style-type: none">- 15,49 € par jour en Italie- 25,82 € par jour à l'étranger.

Le travail de nuit, travail du dimanche et jours fériés

Le travail de nuit correspond aux heures effectuées entre 22h00 et 6h00. 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 165 heures sur un an. Lorsque cette limite est dépassée mais que le nombre d'heures effectuées reste en deçà de 250 heures annuelles, le salarié pourra demander à ce que ces heures en excès soit versées sur une banque d'heures qui lui permettra de bénéficier de repos compensateurs.

Rémunération des heures supplémentaires :

- HS de jour = + 30 %
- HS de nuit = + 50 % (les conducteurs ne sont pas concernés)
- HS jours fériés = + 65 %
- Travail dominical de jour avec repos compensateur = + 20 %

Les indemnités de fin de contrat de travail (Trattamento di fine rapporto)

Les entreprises italiennes sont tenues de verser chaque mois à l'INPS une somme correspondant au douzième du salaire mensuel minimum, majorée de cotisations sociales. Au terme du contrat de travail, pour quelques raisons que ce soit, le salarié perçoit une indemnité correspondant à un mois de salaire par année d'ancienneté dans l'entreprise. Toutefois, le calcul n'est pas aussi simple car il prend en compte l'évolution des règles de calcul sur la période considérée.

Les temps de conduite et de repos

Ils sont régis, comme dans les autres pays de l'UE, par le règlement CE 561/2006, dont le tableau ci-dessous reprend les principales dispositions.

Règles sur les temps de conduite et de repos

Temps conduite journalier	9h (10h max. 2 fois par semaine)
Temps conduite hebdomadaire	56h
Temps conduite 2 semaines	90h
Temps conduite ininterrompu	4h30'
Pause	45' (ou 15' + 30')
Temps repos journalier 1 chauffeur	11h/24h (9h 3 fois par semaine) ou 12h au total tous les 24h (3h + 9h)
Temps repos journalier 2 chauffeurs	9h sur une période de 30h
Temps repos hebdomadaire	45h (réduction à 24h avec compensation dans les 3 semaines)
Nombre jours conduite consécutifs	6

Le chronotachygraphe

Distribué par les Chambres de commerce, le chronotachygraphe en Italie est régi par les règlements (561/2006, 581/2010) et les directives européennes (n°22/2006). Leur transposition dans la législation italienne est systématique et fait l'objet d'une parution rapide au « GU » (Gazzetta Ufficiale-JO italien).

2.5. Contrôles, sécurité et amendes

2.5.1. Les contrôles

La police de la route (Polizia Stradale), 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.

La commission pour la sécurité routière dans le domaine des transports a rédigé un rapport (12/2012) sur les activités de contrôle de la police de la route, dont les principaux résultats sont les suivants :

- Sur les dix premiers mois de 2012, 220 965 véhicules ont été contrôlés, dont 88,2 % d'Italiens et 10,1 % de véhicules de l'UE.
- 79 403 infractions ont été constatées, dont 92,2 % concernant des véhicules italiens.
- La majorité des infractions relevées sont des manquements au code de la route (78 163).
- La vitesse et le non-respect des temps de conduite et de repos représentent respectivement 15,5 % et 28 % du total.
- Le nombre d'accidents mortels impliquant un véhicule de + de 3,5 tonnes était de 301 en 2011, en baisse de 9,6 % par rapport à 2010. Ces accidents comptent pour 12,8 % du nombre d'accidents mortels et représentent 13,1 % du nombre de personnes décédées.

2.5.2. Le système de classification des risques

La directive de l'UE n°22/2006 transposée dans la loi italienne par le DM 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 tachygraphe, 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	50,00
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

2.5.3. Amendes

Le Département de la sécurité publique dépendant du Ministère de l'intérieur publie régulièrement des mises à jour du catalogue des amendes (voir l'annexe 5 sur les amendes).

Deux grands types d'infractions sont pénalisés par des amendes. Il s'agit des infractions au code de la route d'une part et du non-respect des règles relatives à l'exercice de la profession de conducteur routier d'autre part.

2.5.4. Le contrôle technique²⁰

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.

²⁰ <http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=306#2>

3. Etude des coûts d'exploitation d'un PL 40 tonnes du TRM italien à l'international

3.1. Analyse des coûts d'exploitation

3.1.1. Les composantes du « costi minimi »

En supplément de la présentation des résultats des entretiens menés auprès d'entreprises italiennes impliquées dans le transport à l'international ainsi qu'avec les conducteurs sur le terrain, les tableaux ci-dessous contiennent des éléments de coûts des « costi minimi » issus de documents réalisés par l'Observatoire des transports routiers, émanation du Ministère des infrastructures et des transports (cf : 2.2).

Les grilles de coûts complètes (exemple présenté en annexe 4) prennent plusieurs critères tels que le PTAC et le type de véhicule (ex : frigo, citerne, caisse mobile, ensemble articulé...) et la distance parcourue. Toutefois, le caractère national ou international n'étant pas précisé dans les documents l'étude se concentrera sur le transport « longue distance » uniquement. Pour la comparaison des résultats des entretiens aux « costi minimi », le cas d'un ensemble articulé d'un PTAC supérieur à 26 tonnes, réalisant un transport pour compte de tiers et ayant un kilométrage annuel de 120 000 km sera retenu.

3.1.2. Résultats des entretiens « entreprises »

Les entretiens ont été réalisés soit en face à face pour la plupart, soit dans le cadre d'une table ronde organisée avec le support de Monsieur Piero Onofri, représentant l'ANITA, dans les locaux des transporteurs installés sur la plateforme internationale « Quadrante Europa » à Vérone.

Typologie des entreprises interrogées

Entreprise	% de l'activité internationale	Nombre de salariés	Nombre de conducteurs*	Taille de la flotte
E1	10%	> 800	680	640
E2	44%	119	117	83
E3	90%	132	105	90
E4	90%	7	7	8
E5	50%	150	123	120
E6	70%	153	95	85
E7	80%	54	47	45
E8	100%	50	40	36
E9	56%	89	77	65
E10	90%	57	48	40

* L'analyse brute de ces données peut surprendre. Il faut toutefois considérer que les entreprises italiennes spécialisées sur l'international ont régulièrement recours à l'intérim.

Les résultats de ces entretiens n'ont pas de valeur statistique, mais ils viennent apporter une sensibilité « terrain ». Il est intéressant de les comparer aux données utilisées pour les « costi minimi ». Par ailleurs, les rencontres avec les entrepreneurs italiens ont permis de mieux comprendre la réalité du transport en Italie et d'identifier les problématiques auxquelles les entreprises sont confrontées.

Résultats des entretiens comparés aux données du « costi minimi »

	Coûts	« Costi Minimi » Octobre 2013	Résultat entretiens
a	Kilométrage annuel par véhicule	120 000 km	124 500 km
b	Coût d'acquisition du tracteur	75 000 €	74 160 €
c	Valeur résiduelle du tracteur après 6 ans	15 000 €	13 500 €
d	Coût d'acquisition d'une semi-remorque	25 000 €	24 225 €
e	Valeur résiduelle de la semi-remorque après 10 ans	5 000 €	4 080 €
f	Coût d'acquisition net annuel du matériel roulant $((b-c)/6)+((d-e)/10)$	12 000 €	12 125 €
g	Coût kilométrique annuel du matériel roulant	0,100 €	0,097 €
h	Coût annuel de maintenance	7 200 €	5 876 €
i	Coût kilométrique de la maintenance	0,060 €	0,047 €
j	Coût des assurances véhicule	3 000 €	3 031 €
k	Coût kilométrique des assurances	0,025 €	0,024 €
l	Coût de 12 pneus (remplacement partiel annuel)	6 240 €	5 468 €
m	Coût kilométrique de 12 pneus	0,026 €	0,022 €
n	Péages	11 400 €	17 180 €
o	Coût kilométrique des péages	0,095 €	0,138 €
p	Consommation moyenne de carburant aux 100 km	non communiqué	32 litres
q	Coût du carburant après déduction du remboursement partiel des droits d'accises	46 800 €	45 988 €
r	Coût kilométrique du carburant	0,390 €	0,369 €
s	Coûts de structure*	16 800 €	16 800 €
t	Coûts de structure ramené au km	0,140 €	0,135 €
u	Coût d'un conducteur de niveau 3 super	48 000 €	50 487 €
v	Coût kilométrique du travail	0,400 €	0,426 €
z	Ratio conducteur/tracteur	1,00	1,05
	Total des coûts	151 440 €	159 478 €
	Coût au km d'une entreprise effectuant des transports pour compte de tiers	1,262 €	1,281 €

* La donnée n'ayant pu être recueillie lors des entretiens, nous avons repris la valeur de « costi minimi »

Commentaires

Bien que les entreprises interrogées par le CNR ne constituent pas un échantillon représentatif, il est possible, a minima, de constater la cohérence des résultats avec les données de l'administration italienne. Afin de comparer les données, certains modes de calcul isolés (utilisés pour le « costi minimi ») ont été repris. Ces derniers diffèrent des approches méthodologique du CNR (ex : pneus, coût d'acquisition du matériel roulant...). Selon les calculs du CNR, le poste de coût « pneumatiques » sera plutôt de l'ordre de 3 600 €/an. Le coût d'acquisition des véhicules est une donnée sensible que les transporteurs hésitent à communiquer. C'est la raison pour laquelle les réponses obtenues ont été minorés de 10 % pour le tracteur et de 15 % pour la semi-remorque, ce qui semble refléter les réductions moyennes obtenues sur les prix de catalogue du matériel roulant. Le résultat obtenu, soit 12 150 €/an, se rapproche de celui de l'Observatoire pour le coût de l'acquisition. Par contre, le CNR prend en compte dans sa méthodologie le coût de détention et de financement du matériel roulant, près de 13 800 €/an.

Quelques écarts sont explicables par le caractère plus international des entreprises interrogées par rapport à l'échantillon des « costi minimi », ce qui se traduit, par exemple, par un kilométrage plus important, des frais de déplacements plus élevés des conducteurs, des coûts de péages très nettement supérieurs, ces derniers étant aggravés par la nécessité de payer les tunnels vers la France et l'Autriche.

Autres résultats :

- L'âge moyen des tracteurs est de 6 ans, celui des semis de 10 ans, en ligne avec les données officielles.
- Les entreprises ont généralement recours au leasing sur des périodes de 60 mois, après cette période les tracteurs et les semi-remorques sont revendus sur le marché d'occasion des pays à l'Est de l'Europe.
- La vitesse moyenne est de près de 65 km/h.

L'impact des conducteurs étrangers sur le coût kilométrique des entreprises italiennes.

Lors des entretiens, quelques écarts sur les coûts kilométriques totaux ont été remarqués, malgré les réponses par poste très proches des « costi minimi ». Les chefs d'entreprises indiquent les coûts entre 1,10 € et 1,42 €. L'une des explications possible de cette contradiction est le recours plus ou moins intensif à la main d'œuvre étrangère. Comme vu précédemment, plusieurs techniques légales de recrutement existent, allant de la mise à disposition par des sociétés d'intérim étrangères de conducteurs, jusqu'à la création de filiales que l'on dédie aux activités internationales. L'impact sur les coûts salariaux de ces pratiques est conséquent et les entreprises les évoquent très peu. Quelques éléments de réponses issus des entretiens sur le terrain :

- Coût annuel d'un conducteur d'origine roumaine travaillant pour une entreprise italienne à travers une entreprise d'intérim roumaine : entre 22 K€ et 26 K€ par an. Ecart de près de 30 K€ par an.
- Ecart indiqué, pour un même groupe, entre les coûts des conducteurs d'une société italienne et ceux de ses filiales hongroise ou slovène : 15 à 18 K€ par an.

3.2. Observation des coûts du personnel de conduite

Les informations obtenues distinctement lors des entretiens en entreprises et sur le travail des conducteurs sont les suivantes :

Décomposition de la prestation d'un conducteur italien, résultats des entretiens

	Entreprises	Conducteurs
Nombre de jours de travail par an	224 j	220 j
Nombre d'heures de travail par mois	195 h	
Nombre d'heures de conduite par semaine	41 h	45 h
Nombre d'heures de conduite par mois	174 h	180 h
Nombre d'heures de conduite par an	1 820 h	1 935 h
Nombre d'heures d'attente payées par mois	21 h	
Nombre de jours de vacances effectives par an*	25 j	28 j
Ancienneté moyenne des conducteurs	8 ans	8 ans
Salaire brut moyen mensuel (par 14)	1 963,00 €	1 986,00 €

* 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 législation qui accorde 20 jours de congés + 11 jours fériés + 13 jours pour convenance personnelle et le nombre de jours effectifs pris par les conducteurs.

Les données indiquées par les conducteurs pour leur rémunération sont des valeurs qui ont dû être retraitées. Plusieurs facteurs propres à l'entreprise, à sa région, au niveau d'imposition du salarié (prélèvement à la source) rendent difficile l'interprétation des résultats obtenus lors des entretiens avec les conducteurs. Il est recommandé donc de les considérer comme indicatifs. La partie suivante de l'étude privilégiera les données récupérées en entreprise et sur la législation en vigueur.

3.2.1. Mode de calcul des coûts du personnel de conduite.

Exemple d'un conducteur niveau 3 Super ayant huit ans d'ancienneté dans l'entreprise.

Rappel des éléments constitutifs du coût d'un conducteur, cités dans le chapitre sur la réglementation sociale (2.2) :

- Le salaire brut,
- Les heures supplémentaires,
- Les indemnités d'inconfort (disagio),
- Les compensations pour jour 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.

Le salaire brut

La plupart des entrepreneurs ont déclaré qu'ils payent leurs employés sur la base du strict minimum de convention collective. Le salaire brut conventionnel est de 1 569,37 € auquel s'ajoutent les primes d'ancienneté dans l'entreprise, ainsi que des éléments de redistribution, soit pour un conducteur ayant une ancienneté de 8 ans :

Salaire minimum	Prime d'ancienneté	Rétributions diverses	TOTAL BRUT
1569,37 €	99,16 €	+/- 30 €	1 698,53

Les heures supplémentaires

Le quota maximum d'heures supplémentaires est de 250 heures. Un nombre mensuel de 24 heures sera retenu pour les calculs, ce qui par ailleurs correspond aux fiches de payes obtenues lors des entretiens (voir annexe 6). Les heures supplémentaires sont majorées de 30 %, soit au total 13,14 €/heure.

Nombre d'heures supplémentaires	Taux majoré	TOTAL BRUT
24 h	13,14 €	315,36 €

Les indemnités d'inconfort (disagio)

Elles sont de 0,93 € par heure de nuit travaillées entre 22 h et 6h. Selon les entretiens et les fiches de paie, un total de 20 heures par mois, soit 18,60 €/mois, sera inclus dans le calcul.

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

Par souci de clarté, les jours fériés ou congés seront considérés entièrement pris par le salarié. Seul donc 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 au salaire brut mensuel conventionnel, soit 1 698,53 € 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 de salaire brut, soit 141,54 €/mois.

Les indemnités de déplacements (Trasferta)

	Montants constatés
De 6 à 12 heures	45,50 €
De 12 à 18 heures	54,98 €
De 18 à 24 heures	69,94 €

Les conducteurs roulant à l'international relèvent plutôt de la troisième tranche. Ces montants proviennent des entretiens terrain, ils sont supérieurs au minimum conventionnel et négociés au sein des entreprises.

Les charges sociales, salarié et employeur

Les cotisations sociales à la charge de l'employeur s'élèvent à 38,30 %, dont 28,78 % pour l'INPS et 9,52 % pour l'INAIL. La part salariale est de 9,19 %.

3.2.2. Définition d'un profil type de conducteur italien

Afin de calculer le coût d'un conducteur italien, il est important de définir le profil type d'un conducteur italien affecté principalement à l'international sur la base des données et informations recueillies tout au long de l'étude, notamment lors des entretiens en entreprise et avec les conducteurs.

Profil Type	
Caractéristiques	<ul style="list-style-type: none">- Conducteur international mais son activité se limite en général aux pays limitrophes,- Près de 3 nuitées par semaine, 13 nuitées par mois- Retour à la base systématique pour le week-end,- Salaire calculé sur la base de la convention collective- Majorations des heures supplémentaires, prime d'ancienneté et indemnités de déplacement issus de la convention collective et des accords intra-entreprise- Temps de service de 198 heures par mois, dont 192 payées (24 heures supp.)- Productivité moyenne, près de 174 heures de conduite par mois,- Congés payés annuels, fériés et jours pour convenance personnelle pris en totalité.
Kilométrage annuel	118 500 km
Nombre de jours de travail par an	220 jours
Nombre de semaines d'activité par an	44 semaines
Nombre d'heures de conduite par an	1 820 heures
Coût annuel pour l'employeur en €	50 486,73 €
Coût horaire de conduite en €	27,74 €
Coût kilométrique en €	0,426 €

Sur la base de ce profil, il a été possible de calculer le coût horaire et le coût kilométrique d'un conducteur « type » italien.

Il est intéressant de constater que partant d'une démarche différente, les calculs du CNR se rapprochent, pour ce qui est du coût d'un conducteur par kilomètre, du résultat de l'administration italienne dans son calcul pour le « costi minimi ».

3.2.3.Reconstitution du coût d'un conducteur

Recomposition du coût d'un conducteur				
EMPLOYEUR			SALARIE	
Salaire Brut	unité	total	Salaire Brut	
Salaire brut mensuel de base		1 569,37 €		
Autres rétributions		30,00 €		
Heures supplémentaires	24,00 h	315,36 €		
Prime d'ancienneté	8 ans	99,16 €		
Indemnités d'inconfort	20,00 h	18,60 €		
Compensations pour jours fériés	4,00 h	52,56 €		
Prorata 13ème et 14ème mois		283,08 €		
Indemnités de fin de contrat		141,54 €		
Rémunération brute totale		2 509,67 €	Rémunération brute totale	2 509,67 €
Base de calcul pour les cotisations		2 368,13 €	Base de calcul pour les cotisations	2 355,07 €
Cotisations sociales		901,99 €	Cotisations sociales	216,43 €
INPS Cotisation globale employeur		681,55 €	INPS Cotisation globale salarié	216,43 €
INAIL		225,45 €		
			Net imposable	2 293,24 €
			Impôt sur le revenu	471,01 €
Salaire brut chargé		3 411,66 €	Salaire net après impôt	1 809,17 €
Indemnités de déplacement		909,22 €	Indemnités de déplacements	909,22 €
Indemnités de déplacement (nuitées)	13	69,94 €		
Coût mensuel d'un conducteur pendant 10,5 mois de travail effectif		4 320,88 €	Revenu net disponible moyen pendant 10,5 mois de travail effectif	2 647,25 €
Coût mensuel d'un conducteur pendant 1,5 mois de congés		3 411,66 €	Revenu net disponible moyen pendant 1,5 mois de congés	1 809,17 €
Coût total annuel d'un conducteur		50 486,73 €	Revenu annuel net après impôt d'un conducteur	30 509,88 €

Commentaires :

Les calculs montrent un coût annuel supérieur au chiffre officiel de « costi minimi » de 48 K€. Plusieurs nuances doivent être apportées à ce résultat :

- Les « costi minimi » n'indiquent pas de ratio conducteur/tracteur. En l'absence de ce paramètre et suite aux interrogations des responsables italiens, on considère que les « costi minimi » assimilent un conducteur à un véhicule. Selon les entretiens du CNR, ce ratio serait de l'ordre de 1,05 conducteur par tracteur. Le coût du conducteur multiplié par ce ratio, soit au total 53 011 €/an de coût de travail, creuse encore l'écart avec les « costi minimi ».

- Le profil de conducteur ayant fait l'objet de cette étude est celui dont la nature du travail international engendre plus d'indemnités de déplacements que la moyenne des conducteurs italiens.
- Rares sont les conducteurs qui prennent la totalité de leurs congés payés ou de leur fériés et jour de convenance. Ceci a donc pour conséquence un renchérissement du coût du travail compensé par un accroissement de la productivité.

Les résultats du CNR concernant le coût d'un conducteur reflètent le cas d'un conducteur italien travaillant pour une entreprise italienne ayant une activité internationale. Toutefois, compte tenu de ce qui a été constaté au cours de l'étude, ils ne reflètent pas tout à fait la réalité des coûts salariaux d'une entreprise italienne travaillant à l'international. En effet, ces dernières font recours à la main d'œuvre européenne à bas coût. Pour s'approcher de la réalité, il faudrait pondérer ce résultat par un coefficient exprimant le recours à la main d'œuvre étrangère (en intérim ou pas).

Effets du recours aux conducteurs est-européens sur le coût du travail

% recours à des conducteurs est-européens	0%	15%	30%	50%	100%
Conducteur italien	50 487 €	42 914 €	35 341 €	25 244 €	- €
Conducteur européen à bas coût	- €	3 900 €	7 800 €	13 000 €	26 000 €
Coût total d'un conducteur "fictif"	50 487 €	46 814 €	43 141 €	38 244 €	26 000 €

Bibliographie

Etudes & Documents

- Convention collective nationale de travail dans le secteur de la logistique et des transports de marchandises, version actualisée pour la période 2013 – 2015,
- Les comptes nationaux, « *Il conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, 2011* », Ministère italien des infrastructures et des transports,
- Note technique et méthodologique « Studio di settore VG68U », 2011, Ministère italien des infrastructures et des transports,
- « *Il pian nazionale della logistica 2001/2020* », 2011, Ministère italien des infrastructures et des transports,
- Note de synthèse sur le transport aérien, 2012, Ministère italien des infrastructures et des transports,
- Note de synthèse sur le transport de marchandises, de passagers et des infrastructures portuaires, 2012, Ministère italien des infrastructures et des transports,

- « *L'internazionalizzazione del trasporto : la posizione dell'impresa italiana* », Rapport sur les entreprises italiennes de transport du juillet 2013, Federtrasporto
- *Note conjoncturelle sur le transport de marchandises*, publiée en septembre 2013, Confetra,
- *La logistique italienne*, étude d'AT Kearney, du février 2011 pour le compte de Confetra,
- Note de synthèse N° 122 sur le transport maritime italien, publiée en février 2010, ISEMAR
- « Dispositif « ECOBONUS » italien, analyse et perspectives pour la France et l'UE », publiée en octobre 2009, BP2S

Principaux sites internet consultés à plusieurs reprises entre octobre 2013 et mars 2014

- Office italien de statistiques, www.istat.it
- Eurostat, direction générale de la Commission européenne chargée de l'information statistique, www.eurostat.eu,
- Organisation mondiale du commerce, www.wto.org,
- Banque mondiale, www.worldbank.org
- Ministère italien des infrastructures et des transports, www.mit.gov.it
- Ministère du développement économique, <http://dgerm.sviluppoeconomico.gov.it>
- Agence des revenus, www.agenziaentrate.it
- Administration des douanes, www.agenziadogana.gov.it

Annexes

1. Plan National pour la logistique 2011/2020, Ministère des infrastructures et des transports,
2. Logistique italienne, CONFETRA, étude réalisée par AT Kearney,
3. Membres de CONFETRA,
4. Coûts d'exploitations des entreprises de transport pour compte de tiers, L'Observatoire du transport routier du Ministère des infrastructures et des transports,
5. Catalogue des amendes, Ministère des infrastructures et des transports,
6. Exemples de fiches de paie, Italie, entreprises anonymes.