

# LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ITALIEN

Etude réalisée par

---



Sandrine Vanel



Patrice Salini



Sergio Curi

---

Pour le CNR



Juin 2010

<b>1</b>	<b>Introduction</b>	<b>2</b>
1.1	<i>Quelques « images » sur le transport routier italien</i>	2
1.1.1	Le pavillon	2
1.1.2	Données d'ensemble : transport et trafic	2
1.1.3	La problématique du nombre d'entreprises	5
1.2	<i>Création d'une société de TRM</i>	12
1.2.1	La création d'une entreprise	12
<b>2</b>	<b>L'entreprise de transport routier</b>	<b>18</b>
2.1	<i>Le cadre réglementaire avant 2005</i>	18
2.2	<i>La réforme engagée en 2005</i>	19
2.2.1	Le sens de la réforme	19
2.2.2	Les textes publiés à partir de 2005 : la libéralisation régulée	20
2.3	<i>La création d'une entreprise de transport</i>	25
2.3.1	Un système décentralisé	25
2.4	<i>Conditions d'accès à la Profession – transposition et mise en œuvre concrète</i>	26
2.4.1	Le registre (Albo)	26
<b>3</b>	<b>Exploiter une entreprise de transport en Italie</b>	<b>28</b>
3.1	<i>Impôts et taxes à la charge des entreprises</i>	28
3.1.1	La Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA)	28
3.1.2	La Taxe sur les Sociétés ou IRES (Imposta sul Reddito delle Società)	28
3.1.3	L'impôt régional sur les activités productives (IRAP)	29
3.1.4	Autres éléments de taxation	29
3.1.5	Les principales aides italiennes	30
3.1.6	Les taxes spécifiques au transport routier de marchandises	30
3.2	<i>Dispositif d'impôts sur le revenu des salariés IRPEF</i>	32
3.2.1	Note préalable	32
3.2.2	L'IRPEF	33
3.3	<i>Les allocations</i>	33
3.4	<i>Les surtaxes régionales et municipales</i>	34
3.5	<i>Impôts sur les revenus financiers (sur les personnes physiques et morales)</i>	34
3.5.1	Les revenus capitalistiques	34
3.5.2	L'imposition des dividendes	35
3.5.3	Imposition des royalties	37
3.5.4	Des accords pour éviter la double taxation	37
3.6	<i>Les charges sociales et conditions d'emploi</i>	37
3.6.1	La sécurité sociale en Italie : envergure et mise en œuvre	37
3.6.2	Les conditions d'emploi d'un conducteur de transport routier de marchandises en Italie	40
3.6.3	Les conventions collectives pour le TRM ou « Négociables »	43
3.6.4	Règlement 561/2006 et Directive 2002/15 : mise en œuvre	47
3.6.5	Pénalités et amendes en Italie	50
<b>4</b>	<b>Organisation et structure du marché</b>	<b>51</b>
4.1	<i>Recours à la sous-traitance</i>	51
4.2	<i>Structuration et concentration du secteur : les groupes en Italie</i>	52
4.2.1	Les groupes italiens	53
4.3	<i>Les coûts et leur structure : synthèse</i>	56
4.3.1	Synthèse des coûts constitutifs du prix de revient d'un TRM en Italie	56
<b>5</b>	<b>Tableaux et illustrations</b>	<b>62</b>

# 1 Introduction

Le transport routier italien est perçu le plus souvent comme relativement archaïque, et assez peu compétitif au niveau international. Par ailleurs sa part modale est souvent présentée comme hégémonique, bien que le transport combiné rail-route international soit fortement présent au nord, et les autoroutes de la mer très actives.

Enfin, l'importance du rôle des districts industriels italiens est souvent présentée comme influant négativement sur la structuration d'un secteur plus concentré et internationalisé, et positivement sur l'organisation logistique d'un tissu de PME qui demeure dense et, dans certains secteurs, très compétitif au niveau international.

Cette étude consiste à éclairer ces questions en partant pour l'essentiel des conditions d'exercice de la profession de transporteur routier.

## 1.1 Quelques « images » sur le transport routier italien

### 1.1.1 Le pavillon

Le transport routier italien, dont on a tendance à souligner souvent l'archaïsme et le faible développement international<sup>1</sup>, souffre finalement peu de la concurrence internationale.

Les transporteurs routiers italiens ont vu leur part de marché dans le transport routier international continuer de s'éroder. Celle-ci est globalement en 2008 de 30,7 %, et est à peu près équivalente à l'import (31,5 %) et à l'export (29,9 %). Cette part était en 2000 de 37,9 % (38,9 % à l'import et 36,8 % à l'export). Cette évolution est souvent reliée dans la profession à la concurrence des « pavillons low-costs » comme la Slovénie puis les autres PECO. Au total, le solde des échanges de transport de marchandises ressortant de la balance des paiements italienne est de – 3,57 milliards € en 2008, dont –1,4 milliards € environ au titre du transport routier. Ce chiffre serait égal au triple en France, sans qu'il soit possible d'assurer que les chiffres soient rigoureusement comparables.

### 1.1.2 Données d'ensemble : transport et trafic

L'analyse chronologique des transports routiers italiens n'est pas très aisée.

Si nous disposons, grâce à l'enquête sur l'utilisation des véhicules de transport routier, d'une estimation détaillée des transports annuels<sup>2</sup> selon les régions d'origine et de destination, la classe des distances, le type de marchandises, et la modalité (compte d'autrui/compte propre), ces données sont publiées relativement tardivement, et ne font pas l'objet d'une exploitation conjoncturelle au même titre que son homologue française.

---

<sup>1</sup> L'Italie n'a pas d'entreprise majeure sur aucun des grands métiers du transport parmi les leaders du marché européen et a fortiori mondial. Qu'il s'agisse du transport routier, de l'organisation de transport international, ou de la logistique sur entrepôt, elle ne dispose pas d'entreprise ayant une dimension européenne. A contrario, elle dispose à travers ses ports et ses armements – surtout si l'on y inclut MSC dont le siège est en Suisse – d'une présence plus significative sur le plan maritime.

<sup>2</sup> On trouve des tableaux sur le site de l'ISTAT :

[http://www.istat.it/dati/dataset/20070109\\_00/Tavole.zip](http://www.istat.it/dati/dataset/20070109_00/Tavole.zip)

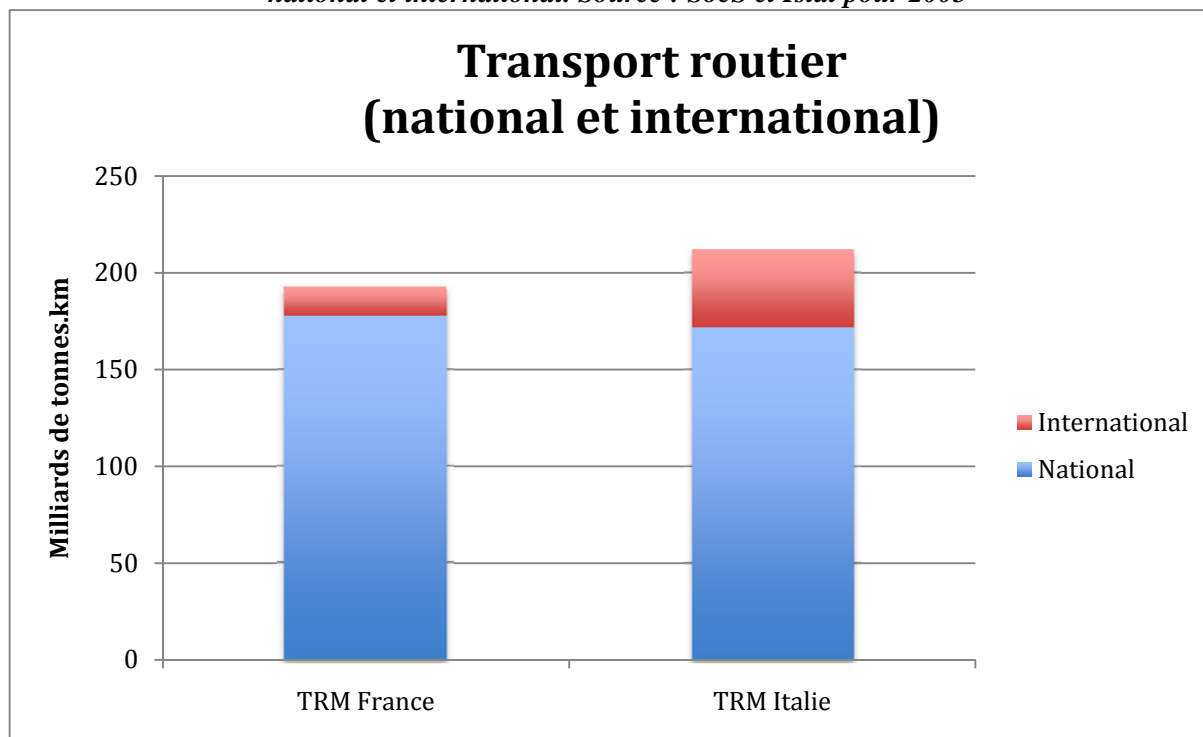
Voir aussi les Comptes des Transports de la Nation italiens :

[http://www.trasporti.gov.it/page/NuovoSito/mop\\_all.php?p\\_id=00820](http://www.trasporti.gov.it/page/NuovoSito/mop_all.php?p_id=00820)

Il reste que nous pouvons nous référer d'une part aux trafics autoroutiers (exprimés en véhicules.km), et de l'autre à l'enquête de la Confetra<sup>3</sup>.

Pour ce qui est des ordres de grandeur, il faut retenir que le transport sous pavillon italien serait globalement supérieur au transport sous pavillon français. Cependant, cette différence tiendrait pour l'essentiel au transport international, le transport intérieur italien étant plus faible que son homologue français.

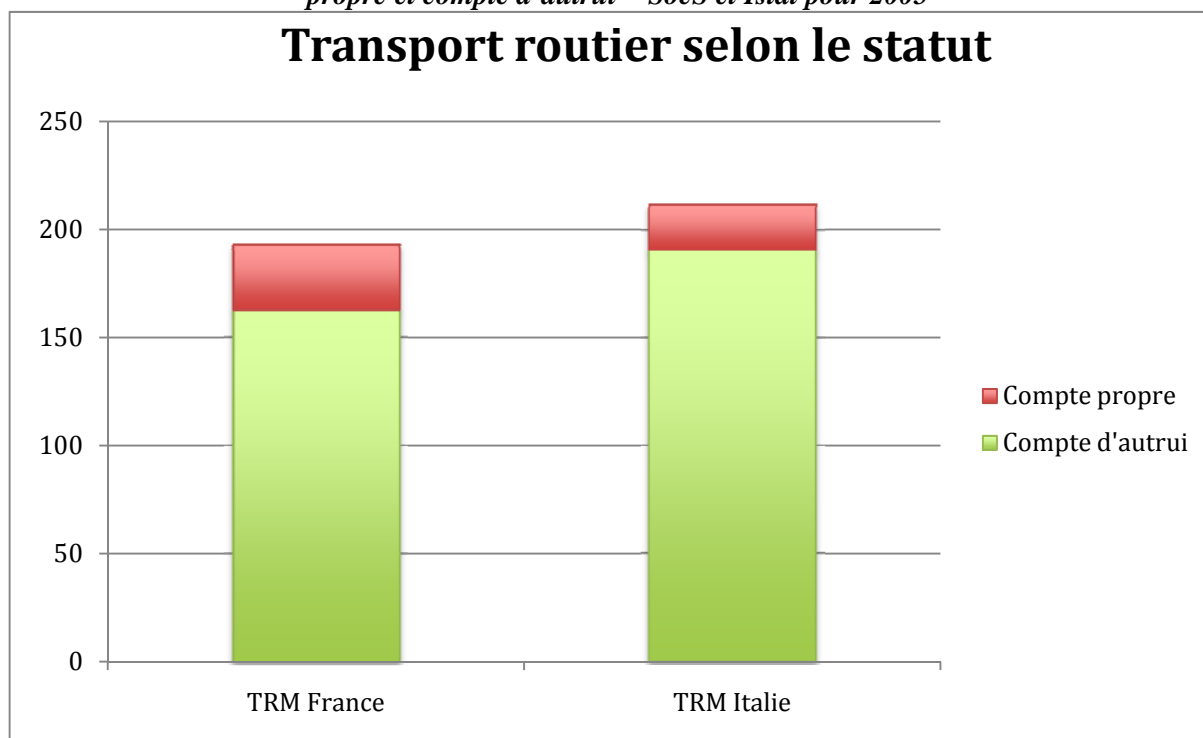
**Figure 1- Comparaison de la structure du transport sous pavillon français et italien. - Transport national et international. Source : SoeS et Istat pour 2005**



Par ailleurs, il ressort des statistiques que le transport « public » serait proportionnellement plus développé en Italie. Un effet mécanique probable de la plus grande activité internationale. Il se peut que ce phénomène découle de la place particulière de l'artisanat routier en Italie (voir plus bas).

<sup>3</sup> Voir les notes conjoncturelles de la Confetra. Ces notes semestrielles présentent des données en évolution des voyages et des facturations, pour le transport de charges complètes en national, en international, la messagerie nationale (avec des indications de poids moyen). En outre, l'enquête permet de suivre le marché de l'organisation de transport international par zone, par mode, en termes d'expéditions et de facturations.

*Figure 2 - Comparaison de la structure du transport sous pavillon français et italien. - Compte propre et compte d'autrui - SoeS et Istat pour 2005*



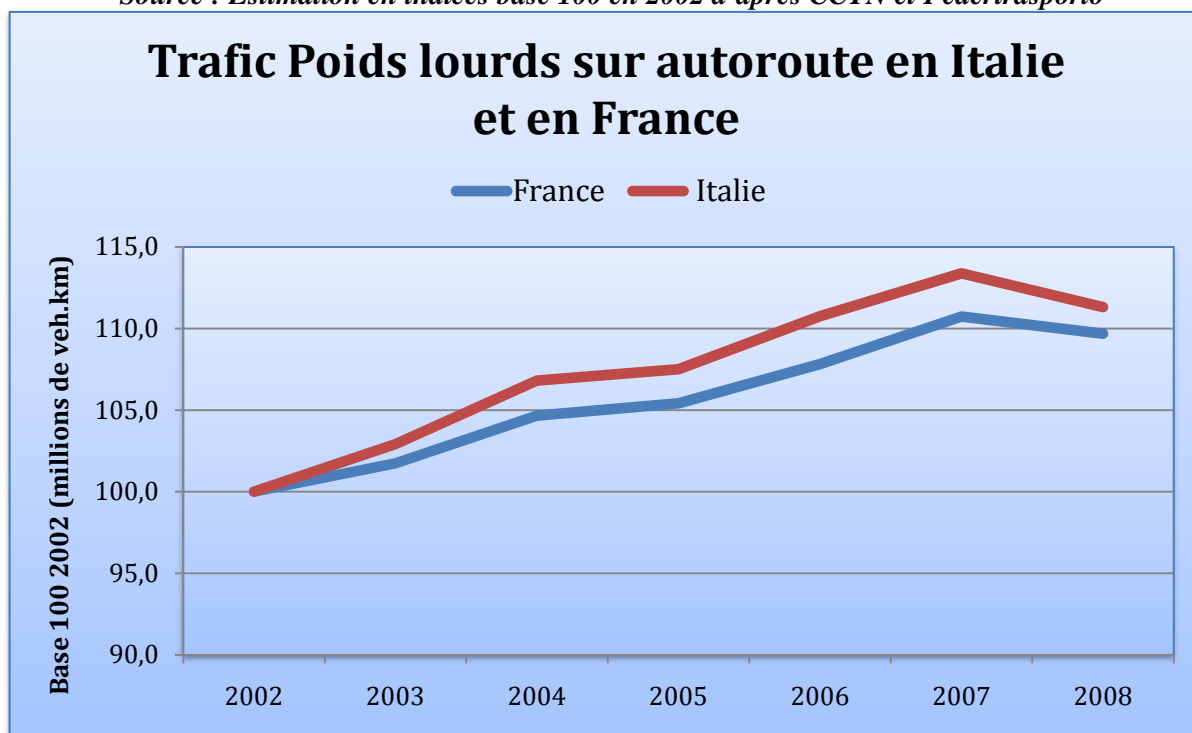
En évolution, le transport routier en Italie progresserait globalement comme il le fait sur le territoire français.

Selon les données autoroutières, l'évolution des trafics serait à peu près parallèle, le transport routier sur le sol italien progressant légèrement plus vite que le transport sur le sol français. Notons néanmoins que ces données sont, pour ce qui concerne la France, « estimées » du fait de la modification intervenue dans la définition des réseaux.

Notons également que le trafic est d'un ordre de grandeur comparable sur les autoroutes italiennes à ce qu'il était sur le réseau autoroutier français tel qu'il était défini jusqu'en 2005. Les données françaises actuelles feraient ressortir un trafic autoroutier de poids lourds de 30 % supérieur à celui de l'Italie<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> Données françaises tirées du rapport de la Commission des Comptes de transport de la Nation pour 2008 (2009). Données italiennes tirées de « l'Indagine congiunturale sul settore dei trasporti » n° 28, Federtrasporto 2009.

Figure 3 - Evolution comparée des trafics de poids lourds sur autoroute en Italie et en France –  
 Source : Estimation en indices base 100 en 2002 d'après CCTN et Federtrasporto



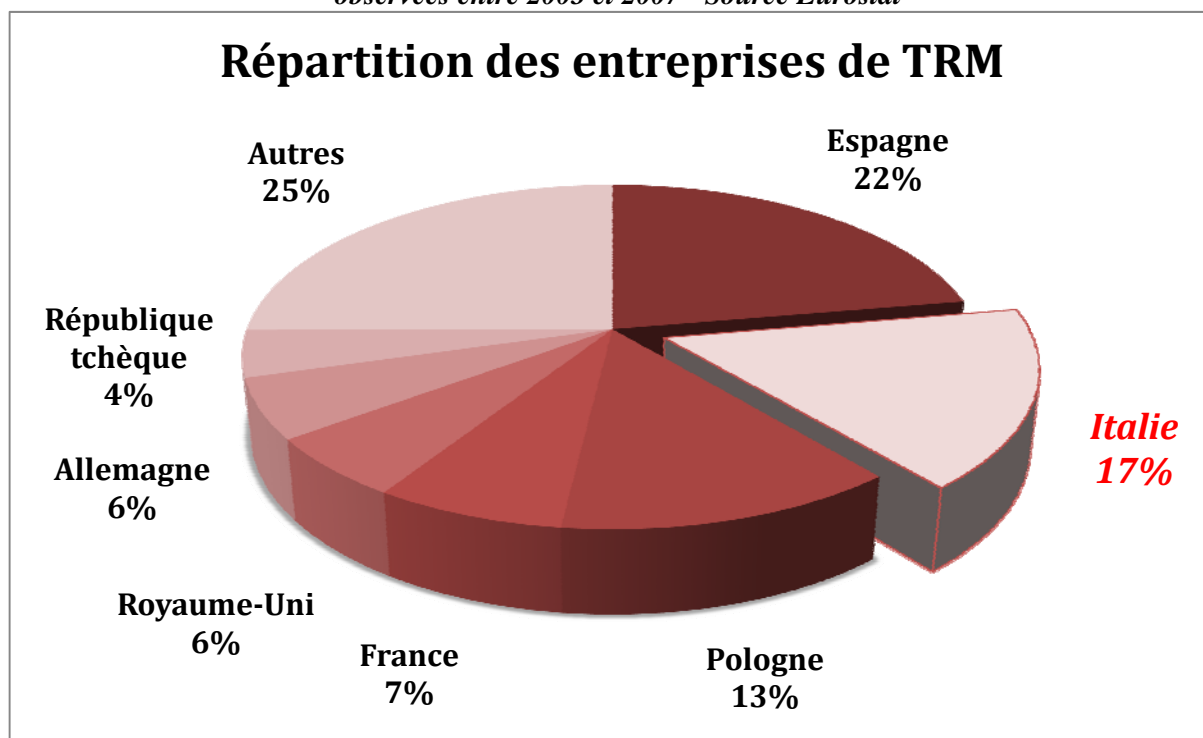
### 1.1.3 La problématique du nombre d'entreprises

L'Italie, comme plusieurs autres pays européens, affiche dans les statistiques officielles un nombre d'entreprises de transport pour compte d'autrui très important. Selon les statistiques d'Eurostat<sup>5</sup>, l'Italie regrouperait à elle seule 17 % des entreprises de transport routier de l'Union à 27 – soit plus de 100 000 entreprises –, ce qui est 2,4 fois plus qu'en France, et 2,8 à 3 fois plus qu'au Royaume Uni ou en Allemagne. Seule l'Espagne disposerait d'un tel effectif d'entreprises.

L'importance de ce chiffre – dans un contexte où un véritable débat sur le transport illégal a émergé en Italie – mérite d'être discutée. La première question qui se pose est en effet de savoir si ces entreprises ont une réelle activité, ou sont uniquement « inscrites », sans mener d'activité régulière, ni même d'activité du tout.

<sup>5</sup> Il reste que les statistiques publiées sur ce sujet par Eurostat sont largement incomplètes, ou publiées non dans la rubrique relative aux entreprises de transport, mais dans celle aux statistiques sur les entreprises, et ce, même si les pays publient de manière régulière des données sur le nombre et la nature des entreprises. Voir sur ce point : [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/european\\_business/data/database](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/european_business/data/database)

Figure 4 - Entreprises de TRM en Europe. Répartition sur la base de la moyenne des données observées entre 2003 et 2007 - Source Eurostat



#### 1.1.3.1 La structure du secteur

Le secteur des transports routiers italiens est effectivement caractérisé par le nombre important d'entreprises de petite dimension, avec un niveau très modeste de facturation, peu ou pas de salariés, et faiblement capitalisées.

Une telle situation n'est ni nouvelle ni spécifique dans le paysage entrepreneurial italien, dont les PME constituent l'ossature de base, mais elle est remarquée dans le contexte de croissance du transport routier depuis la seconde guerre mondiale.

Une croissance spontanée s'est en effet produite, dans un contexte où les politiques publiques ont été largement improvisées, peu efficaces, et résultant dans un très grand nombre de cas d'arbitrages entre des intérêts divers, qu'ils appartiennent ou non au secteur des transports lui-même.

C'est dans un passé déjà lointain que l'on peut trouver les racines d'une situation dont les caractéristiques particulières demeurent présentes aujourd'hui malgré les mesures :

- Peu d'entreprises de grande dimension
- Place importante des entreprises ne possédant qu'un véhicule
- Recours important à la sous-traitance<sup>6</sup>
- Marché international dominé par les opérateurs étrangers

Par ailleurs la politique des différents gouvernements qui se sont succédés n'a pas abouti à sortir du secteur les entreprises marginales, mais a systématiquement favorisé son atomisation en créant des conditions économiques et réglementaires favorables à leur survie.

La conséquence la plus immédiate d'un développement de ce type réside dans la pression à la baisse des prix du transport routier malgré la faible part des coûts de transport dans l'économie. Le coût de la distribution physique des marchandises est en fait une composante presque marginale de l'ensemble des coûts de distribution et de commercialisation d'un produit. Peu d'attention a été accordée en conséquence à la croissance du secteur et à sa « qualité », dont le retard a une incidence directe.

<sup>6</sup> « subvezione » en italien (esternalizzazione dell'esecuzione del trasporto (subvezione))

### **1.1.3.2 La taille du secteur : la difficile question de l'estimation du nombre d'entreprises**

L'évaluation rigoureuse du nombre d'entreprises de transport routier en Italie n'est pas aisée.

Diverses sources existent :

- **L'Istat**: L'institut national de statistiques italien tire du recensement général de la population (qui a lieu tous les 10 ans) des informations de base sur la structure du système de production et des services.
- **Movimprese** : La base de données des chambres de commerce qui regroupe l'ensemble des entreprises régulièrement enregistrées, quelque soit leur forme sociale (société par actions aussi bien que commerçants indépendants).
- **L'Albo** : ou registre des transporteurs routiers pour compte d'autrui, qui par la loi 298 du 6 juillet 1974 doivent être enregistrés dès lors qu'ils fournissent des services de transport routier pour compte d'autrui, quelle que soit leur forme sociale (entrepreneurs individuels ou sociétés).

Ces différentes sources d'information ne sont pas directement comparables dans la mesure où elles ne reposent pas sur les mêmes approches, et reposent sur des méthodes de collecte n'ayant pas la même fiabilité.

Par exemple, les données publiées par l'Istat remontent désormais à 2001, et sont d'une fiabilité considérée comme faible en ce qui concerne les entreprises individuelles. Des différences significatives ont été relevées tant entre deux publications de l'Istat qu'entre celles-ci et d'autres sources. Mais il semble qu'avec le temps, ces différences s'estompent.

Au cours de la décennie 1991-2001 - entre deux recensements -, l'Istat a développé la banque de données ASIA (Archivio Statistico delle Imprese Attive), en application du règlement européen 2186/93 des communautés européennes, à partir de février 1994.

La banque de données ASIA est alimentée par les informations contenues dans les différents fichiers des services administratifs, ou résultant d'informations recueillies par l'Etat (Impôts, registre des entreprises des chambres de commerce, INPS<sup>7</sup>, INAIL<sup>8</sup>, ENEL) plutôt que des données émanant directement des entreprises publiques ou privées via des structures comme la banque d'Italie ou l'ABI pour les banques, ou le ministère des transport pour le transport de marchandises.

Le développement de l'Asia a demandé un important travail de standardisation et d'harmonisation des différents fichiers, et un processus d'intégration, de contrôle et de redressement permettant d'utiliser les données à des fins statistiques.

Depuis 1997, l'ASIA est mis à jour chaque année, et le recensement de 2001 a été l'occasion de vérification et d'une amélioration des méthodes statistiques et des procédures visant à améliorer la qualité et la fiabilité des données.

Il reste que des différences demeurent entre les données de Movimprese et de l'Istat, tant en raison des différences de méthodologie aussi bien que d'inévitables erreurs.

La principale source d'information de l'Istat demeure la réponse à des questionnaires par les sociétés individuelles lors du recensement, alors que dans le fichier Movimprese, la source est celle du registre du commerce et le repérage de la codification du secteur d'activité d'appartenance. Il s'ensuit que les sociétés enregistrées avec un code d'activité donné peuvent être enregistrées sous des codes différents dans les deux fichiers. Au surplus, dans le domaine des transports et de la logistique, la pratique de plusieurs activités voisines rend délicate l'identification de l'activité principale.

---

<sup>7</sup> Institut national de prévention sociale :  
<http://www.inps.it/newportal/default.aspx>

<sup>8</sup> Institut national pour l'assurance contre les accidents du travail :  
<http://www.inail.it/Portale/appmanager/portale/desktop>



Par exemple, il est possible que des transporteurs routiers soient classés comme organisateurs de transport, opérateurs logistiques ou encore comme des agents de fret<sup>9</sup>.

De même, le registre des transporteurs (Albo) n'est pas exempt de critiques. Alors qu'il devrait théoriquement être la source la plus fiable pour évaluer le nombre d'entreprises de transport, il n'en n'est rien pour plusieurs raisons :

- Les listes ne sont pas toujours mises à jour ; elles contiennent des entreprises qui ont modifié ou cessé leur activité et n'ont pas été radiées du registre.
- Dans certains cas, un même groupe peut apparaître sous la forme de plusieurs sociétés, et il se peut que certaines de ces sociétés seulement travaillent effectivement dans le secteur.

Du coup, les différentes évaluations publiées divergent, par delà la prise en compte d'années de référence diverses :

- **Istat: 103 769** entreprises (recensement de 2001), avec 308 144 salariés
- **Movimprese: 113 890** (année 2007)
- **Albo degli autotrasportatori:** (registre des transporteurs) **157 857** (année 2008)

En l'absence de chiffre incontestable, il est possible de prendre en compte quelques remarques qui peuvent permettre une estimation plausible du nombre d'entreprises en Italie, en particulier :

- Les données de l'Istat (103 769) sont celles qui devraient le mieux correspondre à la réalité du secteur, bien que ces données soient anciennes. Il est cependant probable qu'elles sous-estiment les entreprises individuelles (padroncini).
- Movimprese fournit une estimation qui ne diffère pas beaucoup de celle de l'Istat. En 2001 en effet, Movimprese comptabilisait 128 057 entreprises, soit 24 288 de plus que l'Istat, avec 382 556 salariés. La différence assez modérée semble découler essentiellement de la prise en compte des entreprises individuelles. En 2007, Movimprese dénombrait 113 890 entreprises en diminution de 14 167 par rapport à 2001.
- L'Albo est la source dénombant le nombre d'entreprises le plus important avec 157 857 inscrits. On doit considérer cependant qu'environ 30 % des entreprises n'ont pas de véhicule utilitaire, ou des véhicules de moins de 3,5 tonnes. Si on soustrait ce pourcentage du total, on retrouve bien un total de l'ordre de 110 000 entreprises. Une fois encore, on observe une diminution significative du nombre d'entreprises enregistrées, la baisse se mesurant en 8 ans à 15,5 %.

En résumé, il est raisonnable de dire que le nombre d'entreprises de transport routier tourne en Italie autour de 110 000 à 120 000, dont environ 42 % ont au maximum 1 salarié, 60 % moins de 9, et seulement 0,05 % ont plus de 100 employés. La moyenne tourne autour de 2,7 employés par entreprise.

Tout ceci est cohérent avec la structure du secteur :

- Selon la forme juridique, avec une prépondérance d'entreprises individuelles (environ 75 %).
- Selon la taille de la flotte, avec 65 % des entreprises ayant moins de 3 véhicules, et 4 % seulement plus de 25. A cet égard, il convient de noter que ces données comprennent tous les types de véhicules, et pas seulement les véhicules moteurs, mais aussi les remorques, semi-remorques etc. Nombre d'entreprises n'ont en fait qu'un seul véhicule mis à disposition de leurs clients.

L'aspect le plus intéressant qui ressort de l'analyse des chiffres concerne la diminution progressive du nombre d'entreprises.

<sup>9</sup> Codification dite « Ateco », équivalente à notre codification NAF. Celle-ci a été modifiée en 2007 en conformité des règles européennes :

[http://www.istat.it/dati/catalogo/20090615\\_00/metenorme09\\_40classificazione\\_attivita\\_economiche\\_2007.pdf](http://www.istat.it/dati/catalogo/20090615_00/metenorme09_40classificazione_attivita_economiche_2007.pdf)

Les causes de ce phénomène sont multiples mais peuvent s'articuler autour de trois ordres de raisons :

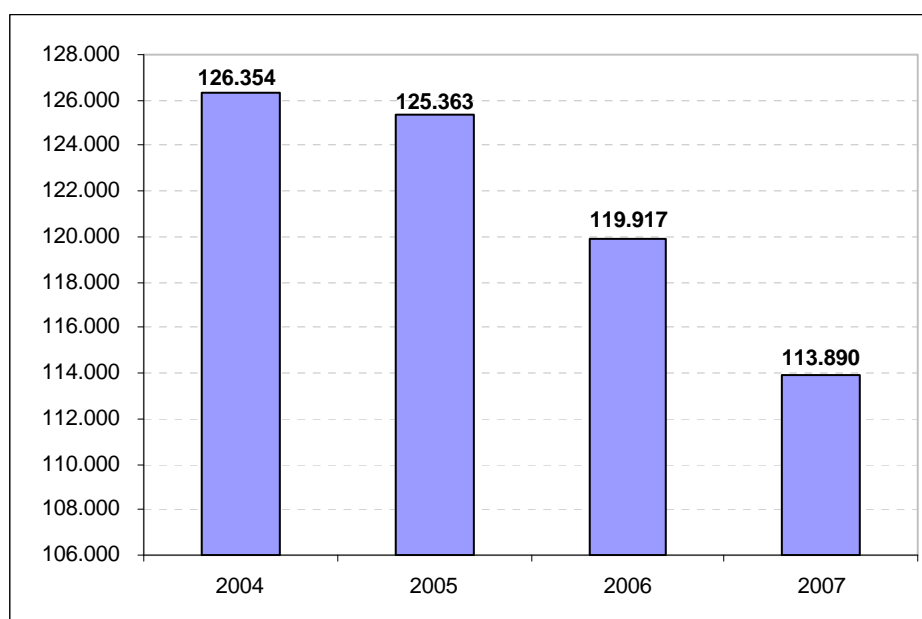
- La lente mais inexorable modernisation du secteur avec comme conséquence une élimination ou un regroupement des entreprises.
- La sortie du secteur de nombre d'entreprises individuelles sous l'effet :
  - d'une nouvelle législation sur la sécurité routière, sur les durées de conduite et repos, et l'obligation du certificat européen de qualification, etc. ;
  - de la hausse des coûts d'exploitation (principalement du carburant) comprimant la rentabilité ;
  - de la difficulté à évoluer vers des formes plus avancées d'organisation pour résister à la pression concurrentielle forte ;
  - par le non renouvellement générationnel.
- Le processus de concentration, de rationalisation et/ou de simplification organisationnelle mis en œuvre par les PME.

**Tableau 1 - Transport routier de marchandises : inscrits par région années 2004, 2005, 2006, 2007.**

*Source Movimprese*

<b>Regione</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
Lombardia	20.320	20.537	19.795	18.215
Emilia Romagna	14.949	14.830	14.130	13.400
Veneto	12.921	12.761	12.153	11.624
Campania	9.872	9.764	9.317	9.012
Piemonte	9.583	9.507	8.947	8.441
Lazio	9.008	8.949	8.682	8.361
Sicilia	7.905	7.880	7.671	7.440
Toscana	7.995	7.804	7.385	6.957
Puglia	7.221	7.220	6.883	6.709
Marche	4.454	4.380	4.253	4.092
Sardegna	3.680	3.650	3.500	3.366
Calabria	3.550	3.455	3.324	3.144
Liguria	3.449	3.404	3.183	2.967
Abruzzo	2.611	2.570	2.459	2.348
Friuli V. G.	2.558	2.477	2.350	2.172
Umbria	2.184	2.184	2.051	1.949
Trentino A.A.	2.015	1.957	1.894	1.807
Basilicata	1.209	1.222	1.179	1.156
Molise	661	666	634	618
Valle d'Aosta	152	146	127	112
<b>Italia</b>	<b>126.297</b>	<b>125.363</b>	<b>119.917</b>	<b>113.890</b>

*Figure 5 - Entreprises de Transport routier de marchandises : années 2004, 2005, 2006, 2007.  
Source Movimprese*



Le nombre important d'entreprises, malgré le processus en cours, aura une importance significative sur les perspectives du secteur.

Il faut cependant souligner une différence majeure de l'Italie par rapport à des pays comparables en taille :

- Un secteur industriel reposant massivement sur des PME : 82 % des entreprises italiennes ont moins de 9 salariés, 92,8 % moins de 19, et 0,3 % plus de 250 ;
- Si l'on considère l'ensemble des secteurs de l'industrie de la construction et des services, les entreprises de moins de 9 salariés représentent 94,8 % de l'activité globale ;
- L'industrie est concentrée dans les régions du nord et dans certaines zones du centre (Toscane, Marches). Malgré les considérables ressources investies dans le sud au cours des années, l'écart important avec le reste du pays demeure pratiquement inchangé.

Ces éléments sont suffisants pour expliquer beaucoup de traits caractéristiques du transport routier et de la logistique en Italie, et du transport routier en particulier.

En fait :

- **L'inefficacité** (retours à vide par exemple) n'est pas seulement liée aux déficits d'organisation de l'entreprise individuelle de transport, mais résulte également des difficultés découlant de la concentration géographique des sites de fabrication en Italie du nord. Dès lors il est facile de trouver des chargements dans le sens nord-sud, mais non dans la direction opposée. Une conséquence directe de cette réalité est de conduire les entreprises les plus importantes du secteur à privilégier l'optimisation des coûts via l'externalisation de la traction dans le cadre d'une sous-traitance contractuelle, ou l'affrètement de padroncini face à des pointes saisonnières pour assurer une plus grande flexibilité, ou se décharger du souci de trouver un chargement de retour.
- Les entreprises industrielles italiennes ont un **faible degré d'externalisation**.
- Les ventes sont traditionnellement effectuées ex Fabrica (Incoterms EXW<sup>10</sup>) et les achats FOB ou CIF.
- En conséquence, l'industrie de la logistique est, en général, moins avancée que d'autres pays

---

<sup>10</sup> Le vendeur doit mettre à disposition ses marchandises en sortie de son usine à une date négociée. L'acheteur paye tous les coûts de transport, les frais de douane et supporte les risques liés au transport des marchandises jusqu'à leur destination finale.

européens. L'activité routière est généralement confiée à un transporteur public : c'est le cas de 48 % du transport routier total en tonnage. Mais ce chiffre est de 74 % dans le cas du transport national et de 100 % pour les trajets internationaux.

Les analystes italiens soulignent généralement la faiblesse des transports routiers italiens à l'international<sup>11</sup>.

Ainsi, la balance des échanges de services de transport publiée par la Banque centrale fait ressortir un déficit global, dont une part significative résulte de l'activité routière (1,4 milliards de déficit - cf. supra § consacré au « pavillon »).

**Tableau 2 - Transport routier de marchandises : répartition entre compte d'autrui et compte propre par marché en millions € - Année 2006 - Source : Centro Studi Confetra**

Mercato	Conto terzi		Conto proprio		Totale		Incidenza		
	Mil.€	%	Mil.€	%	Mil.€	%	C/t	C/p	Totale
Urbano e locale	9.729	21,8	34.100	70,9	43.829	47,3	22,2%	77,8%	100,0%
Regionale e interregionale	4.496	10,1	4.471	9,3	8.967	9,7	50,1%	49,9%	100,0%
Nazionale	26.537	59,6	9.537	19,8	36.074	38,9	73,6%	26,4%	100,0%
Internazionale - vettori esteri	3.769	8,5	-	-	3.769	4,1	100,0%	-	100,0%
<b>Totale</b>	<b>44.531</b>	<b>100,0</b>	<b>48.108</b>	<b>100,0</b>	<b>92.639</b>	<b>100,0</b>	<b>48,1%</b>	<b>51,9%</b>	<b>100,0%</b>
<b>Totale senza urbano e locale</b>	<b>34.802</b>		<b>14.008</b>		<b>48.810</b>		<b>71,3%</b>	<b>28,7%</b>	<b>100,0%</b>

<sup>11</sup> Leur perception est généralement très négative. Ils imaginent généralement, la compétitivité des transporteurs routiers français comme plus importante... à tort.

## 1.2 Création d'une société de TRM

### 1.2.1 La création d'une entreprise

#### 1.2.1.1 Principe

La création d'une entreprise en Italie nécessite de respecter un certain nombre d'étapes indispensables :

1. Attribution d'un « numéro fiscal » ou « codice fiscale ». Il s'agit ici d'un numéro d'identification unique qui est attribué sur demande par les bureaux de « l'Agenzia delle Entrate<sup>12</sup> ». Ceux-ci sont implantés dans chaque province<sup>13</sup>. L'agence met en ligne des informations utiles essentiellement sur les questions fiscales. De même on obtient auprès de l'agence un numéro de TVA (partita IVA). Ce numéro est identique pour les personnes morales au « codice fiscale ».
2. L'inscription au registre des entreprises<sup>14</sup> (notre registre du commerce<sup>15</sup>) est faite auprès des Chambres de Commerce<sup>16</sup>.
3. Une déclaration auprès de l'INAIL<sup>17</sup> (Istituto Nazionale Assicurazione contro gli Infortuni sul lavoro), qui permet à l'entreprise d'assurer ses salariés contre les maladies et accidents professionnels du travail.
4. Une déclaration des salariés et des travailleurs indépendants auprès de l'INPS<sup>18</sup> (Istituto Nazionale Previdenza Sociale), organisme de sécurité sociale versant les indemnités de chômage, de congés maladie, de maternité et de retraite.

#### 1.2.1.2 Guichet unique

Il existe désormais un service en ligne géré par *Registroimprese*<sup>19</sup>, qui est en fait un guichet unique<sup>20</sup>. Il sera obligatoire pour toutes les entreprises à partir du 1er avril 2010.

Celui-ci permet de :

- Faire la demande d'attribution du numéro de TVA/code fiscal,
- Remplir la demande d'inscription au Registre des Sociétés,
- Remplir la déclaration commune auprès des organismes sociaux (INPS et INAIL),
- Signer numériquement les demandes,
- Envoyer la demande au registre des entreprises.

Un guide détaillé est disponible<sup>21</sup>.

---

<sup>12</sup> <http://www.agenziaentrate.it/>

Téléphone : (39) 848.800.444

<sup>13</sup> [http://www1.agenziaentrate.it/indirizzi/agenzia/uffici\\_lokali/index.htm](http://www1.agenziaentrate.it/indirizzi/agenzia/uffici_lokali/index.htm)

<sup>14</sup> La loi 580/93 a établi un registre des entreprises, réunissant les deux registres précédents: le registre des sociétés tenu par les greffiers des tribunaux de commerce, et le registre des sociétés tenu par les Chambres de Commerce.

<sup>15</sup> Voir : <http://www.infocamere.it/index.htm>

<sup>16</sup> <http://cameradicommercio.it/>

<sup>17</sup> <http://www.inail.it/Portale/appmanager/portale/desktop>

<sup>18</sup> <http://www.inps.it/newportal/default.asp>

<sup>19</sup> <http://www.registroimprese.it/>

<sup>20</sup> Voir les tarifs généraux : [http://www.registroimprese.it/dama/comc/comc/IT/bd/listino\\_RIb.pdf](http://www.registroimprese.it/dama/comc/comc/IT/bd/listino_RIb.pdf)

<sup>21</sup> <http://www.registroimprese.it/dama/comc/comc/IT/cu/GuidaComUnica.pdf>

### 1.2.1.3 Formes d'entreprises

Les entreprises peuvent avoir les formes suivantes :

- **Entreprise individuelle** (Ditta individuale). Selon le code civil, l'entrepreneur doit, trente jours avant le début de son activité, demander son inscription au registre des entreprises de la province (voir supra), et se faire connaître auprès de l'administration des impôts (numéro de TVA). Une entreprise peut-être également « familiale ».
- 
- **Société** (societa colectiva). Ces sociétés peuvent prendre depuis la réforme de 2003 la forme de sociétés à responsabilité limitée ou de sociétés par actions unipersonnelles. Les formes les plus courantes sont :
- 
- **Les sociétés de personnes**. Ces sociétés sont composées d'associés solidairement et conjointement responsables du passif de l'entreprise de manière illimitée sur leur patrimoine propre, avec comme en France la spécificité du commandite par action, où seuls les commandités répondent du passif de cette manière. On retrouve en droit italien des formes comparables à celles que l'on a en France, à savoir :
  1. **Les sociétés simples** (ces sociétés ne peuvent avoir de vocation commerciale, mais concernent les activités agricoles, les activités libérales, ou la gestion de biens immobiliers).
  2. **Les sociétés en nom collectif** (responsabilité solidaire et illimitée des associés). Elles peuvent se contenter d'une comptabilité simplifiée.
  3. **Les sociétés en commandite simple**, dont la forme comme en France distingue les commanditaires – apporteurs de capitaux dont la responsabilité est limitée – des commandités, associés assumant une responsabilité illimitée et solidaire.
- **Les sociétés de capitaux**. Celles-ci sont constituées par acte notarié et doivent être inscrites dans les 20 jours au registre des entreprises. La responsabilité des actionnaires est limitée au capital. Elles peuvent recouvrir trois formes principales :
  1. **La société par actions**. Elle est constituée d'un (société par actions unipersonnelle) ou plusieurs associés et doit disposer d'un capital de 120 000 € Les diverses formes courantes d'apport sont possibles (numéraire, en nature, ou sous forme de crédits certifiés par un expert). Trois formes de gouvernance sont possibles : la gestion dite moniste par un conseil d'administration dont émane un comité de contrôle de gestion ; la forme autrefois baptisée d'allemande avec un conseil de surveillance et un directoire (ou conseil de gestion) ; la forme traditionnelle avec un conseil d'administration et un conseil de surveillance.
  2. **La société en commandite par actions**, qui a une forme comparable à la société par actions, mais comprend des commandités ayant le pouvoir d'administrer et une responsabilité non limitée, et des commanditaires, qui ne peuvent administrer la société et ont une responsabilité limitée à leurs apports.
  3. **La société à responsabilité limitée** (capital minimal de 10 000 €), peut également prendre la forme d'une société unipersonnelle à responsabilité limitée. La gestion est effectuée soit par un gérant unique, soit par plusieurs administrateurs au sein d'un conseil. Au delà d'un certain niveau de chiffre d'affaires (capital social de 120 000 € ou plus, nombre d'employés atteignant 50, etc.) la nomination d'un collegio sindacale – ou comité d'audit (3 à 5 membres) – est requise qui établit un rapport annuel inclus dans les états financiers de l'entreprise. Ce comité est nommé pour trois ans et peut être reconduit indéfiniment.

- **D'une société coopérative.** Ces sociétés reposent sur les principes de l'économie sociale mutualiste et peuvent mener des activités commerciales. Elles ne visent pas fondamentalement à dégager des profits mais à céder aux associés des biens et services à un prix inférieur à celui du marché. Les sociétés coopératives doivent comprendre au moins 9 associés et peuvent prendre la forme de sociétés coopératives à responsabilité limitée ou illimitée. Certaines comprennent moins de 9 coopérateurs (mais au moins 3, s'il s'agit de personnes physiques). Les coopératives ne répondent que sur leur propre patrimoine. Elles peuvent exercer des activités qui ne font pas partie de leur objet mutualiste.
- **L'entreprise artisanale (loi 443/85).** Il existe en Italie un statut de l'entreprise artisanale. Ces entreprises ne peuvent – en ce qui concerne le transport – avoir un effectif de salariés excédant le nombre de 8. Un registre spécifique a été établi pour les entreprises artisanales. Il est en pratique géré par les chambres de commerce. Ce statut, et donc l'inscription au registre, conditionnent l'attribution d'un certain nombre d'aides aux petites entreprises. La loi prévoit un certain nombre d'incompatibilités éthiques, comme celle pour un artisan d'occuper un poste de directeur associé, administrateur unique de la SA, président du conseil d'administration de sociétés anonymes. En pratique la nature de l'artisanat, outre le critère de taille, découle du caractère de l'activité des membres de l'entreprise. En effet, les textes imposent que la majorité des membres (ou au moins un dans le cas de deux partenaires) réalise essentiellement un travail personnel dans le processus de production, et par ailleurs que l'engagement du travail soit prédominant par rapport au rôle de l'apport en capital (article 3, paragraphe 2, loi n° 443/1985).

Il semble que les avantages et inconvénients des formes juridiques soient strictement comparables à ceux des formes de même type en France. L'importance du secteur artisanal et ses spécificités favorisent sans doute le recours à cette forme particulière d'entreprise, celles-ci conservant leur forme artisanale même en cas d'emploi de salariés en faible nombre.

On peut se reporter utilement aux publications du Conseil National des Notaires (Consiglio Nazionale del Notariato<sup>22</sup>) dont le site internet compte de nombreuses pages en français et en anglais.

#### 1.2.1.4 Le coût des formalités<sup>23</sup> (2010)

##### ☞ Inscription au registre

En €	Papier	Support informatique	Télématique
Demande de première inscription	31	21	15
Modification	12	8	5
Radiation	0	0	0

##### ☞ Sociétés

En €	Support informatique digital	Télématique
Inscriptions modifications radiations	120	90
Dépôt annuel des comptes	93	63
Autres	50	30

<sup>22</sup> <http://www.notariato.it>

<sup>23</sup> [http://www.sviluppoeconomico.gov.it/pdf\\_upload/documenti/phpRQhd5n.pdf](http://www.sviluppoeconomico.gov.it/pdf_upload/documenti/phpRQhd5n.pdf)

## ➤ *Entreprises individuelles*

En €	Support informatique digital	Télématique
Inscriptions modifications	23	18
Radiation	0	0

## ➤ *Le droit de timbre*

Les droits de timbre sont fixés de la manière suivante pour toutes les demandes de documents :

- 17,50 € dans le cas d'une entreprise individuelle
- 59,00 € dans le cas de sociétés de personne
- 65,00 € dans le cas des sociétés et consortiums

Les demandes des seuls inscrits au registre des artisans (REA) sont exonérées de droit de timbre.

## ➤ *Taxes annuelles*

Par la suite, les entreprises doivent verser aux Chambres un droit annuel qui comprend un droit fixe (qui varie selon le secteur et le caractère artisanal ou non de l'entreprise) et un droit variable (qui dépend du chiffre d'affaires). Ce montant est de l'ordre de **200 € par an** pour une entreprise individuelle, et **au maximum de 40 000€** pour une entreprise réalisant plusieurs milliards de chiffre d'affaires.

### ***1.2.1.5 La fiscalité sur les apports***

La fiscalité des apports est définie en Italie de manière générale dans le cadre de la législation fiscale des enregistrements<sup>24</sup>. Elle s'applique donc à toutes les entités, quelque soit leur statut juridique, ayant une activité commerciale ou agricole.

Outre le droit fixe de 168 € il convient de considérer les taxes suivantes :

<i>Apports en numéraire :</i>	<b>1 %</b>
<i>Bâtiments ou droits d'usage de bâtiments :</i>	<b>7 %</b>
<i>Impôt cadastral :</i>	<b>1 %</b>
<i>Impôt hypothécaire :</i>	<b>2 %</b>

### ***1.2.1.6 Cas du capital social d'origine étrangère et de l'expatriation***

Il n'y a pas de règle particulière s'appliquant aux investissements de ressortissants français, sauf dans certains secteurs particuliers comme la presse. Les dispositions générales énoncées ci-dessus s'appliquent.

Cependant, depuis 2007, les ressortissants français qui souhaitent séjourner, et donc travailler en Italie, doivent déclarer leur présence dans les huit jours auprès de la préfecture de la province de résidence. Au delà de 3 mois, il faut obtenir de la commune de résidence une attestation d'inscription à l'Etat Civil (Ufficio Anagrafe).

L'obtention d'un permis de séjour (permesso di soggiorno) auprès de l'office d'immigration local *n'est plus nécessaire* pour les ressortissants de l'Union Européenne.

La demande d'un numéro fiscal doit être faite auprès de l'Agenzia delle Entrate (cf. supra). Dès lors qu'ils sont expatriés, les salariés doivent s'inscrire à la sécurité sociale (Azienda Sanitaria Locale)<sup>25</sup>,

---

<sup>24</sup> DPR 26/4/1986 n. 131 Testo unico delle disposizioni concernenti l'imposta di registro



en fournissant diverses pièces : le certificat de résidence, une fiche d'état civil, le code fiscal, et l'attestation de versement des cotisations de l'employeur.

Il est possible d'adhérer également aux assurances volontaires de la Caisse des Français de l'étranger. Selon les statistiques du Ministère des Affaires Etrangères, il y aurait, en 2008, 46 224 français établis en Italie (soit 3,24 % des effectifs expatriés).

#### ***1.2.1.7 L'aide à l'implantation***

Il existe en Italie un dispositif complexe d'aide à l'investissement, qui dépend d'un ensemble de critères comme la commune d'implantation, l'âge de l'entrepreneur, ou la taille de l'entreprise.

**A noter :** La notion de micro-entreprise concerne les entités de 10 employés au maximum, et réalisant au plus 2 millions € de chiffre d'affaires ou de total de bilan. Ces nombres passent à 50 employés et 10 millions € pour les « petites entreprises », 250 employés et 50 millions € de chiffre d'affaires et 43 millions de total de bilan pour les entreprises moyennes.

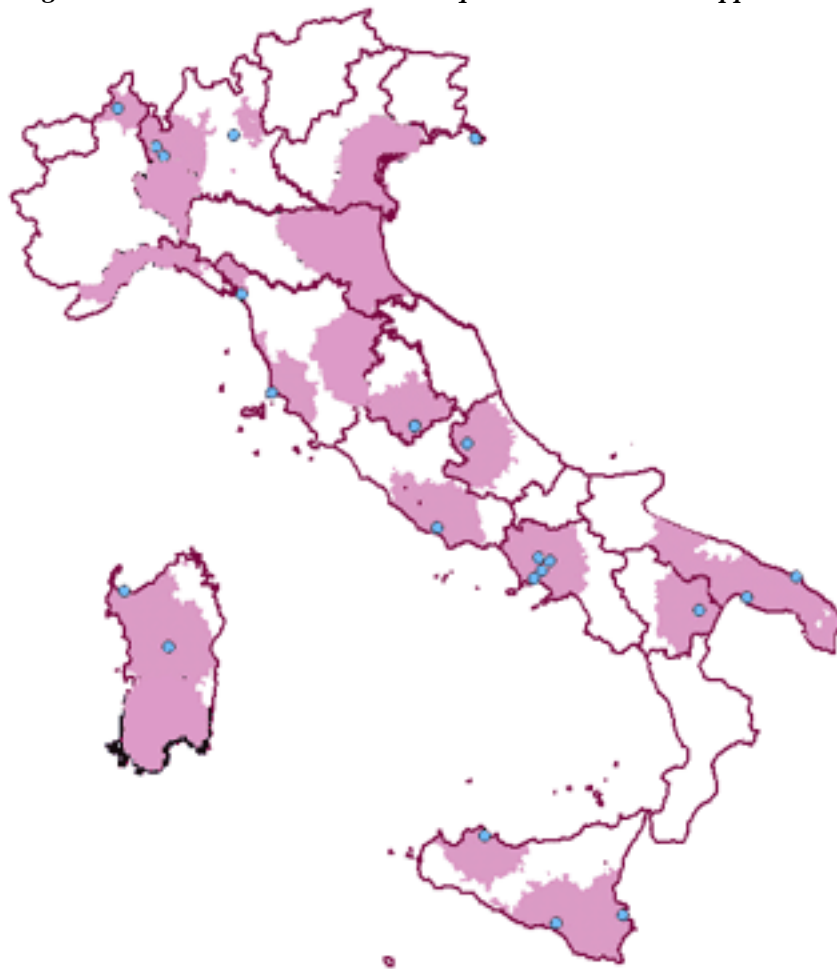
Par ailleurs, tout projet « logistique<sup>26</sup> » sur entrepôt peut bénéficier des aides nationales prévues par la loi 181/89 dans le cadre du règlement CE 800/08. Ces aides consistent en subventions pouvant atteindre de 25 % (nord) à 40 % des investissements éligibles, et à des prêts aidés d'une durée maximale de 10 ans pour les investissements réalisés dans le sud. L'agence nationale pour la promotion de l'investissement et le développement des entreprises prend en contrepartie part au capital des entreprises aidées de manière minoritaire. L'entreprise peut racheter les parts de l'agence au bout de 5 ans.

---

<sup>25</sup> On trouve sur le site du Cleiss (le Centre des Liaisons Européennes et Internationales de Sécurité Sociale) une fiche en français sur le régime italien de sécurité sociale. Ce centre est en France l'institution pivot chargée de contribuer à la bonne application de ces instruments, pour le compte des pouvoirs publics et de l'ensemble des institutions de sécurité sociale, tous risques et tous régimes confondus.

<sup>26</sup> Codes d'activité correspondant aux activités de stockage (sec et froid), aux plateformes (interporti), au catering.

*Figure 6 - Zones de "crise" dans lesquelles la loi 181 est applicable<sup>27</sup>*



---

<sup>27</sup> Liste des communes éligibles :

<http://www.invitalia.it/online/ita/Home/Competitivadelleimprese/Rilancioareeindustriali/Dovesiapplica/documento16.html>

Décret d'application :

<http://www.invitalia.it/online/ita/Home/Competitivadelleimprese/Rilancioareeindustriali/Normativadiriferimento/documento17.html>

Texte de la loi 181 :

<http://www.invitalia.it/online/ita/Home/Competitivadelleimprese/Rilancioareeindustriali/Normativadiriferimento/documento18.html>

## 2 L'entreprise de transport routier

### 2.1 Le cadre réglementaire avant 2005

La première apparition du transport routier de marchandises pour compte d'autrui semble découler de la loi 1349 de 1935 – c'est à dire à peu près au même moment que naissent en France les premiers textes dits de coordination (1934). Comme en France, le texte fondateur de la réglementation des transports routiers interviendra en 1949, qui institua un système contingentaire, qui ne prévoyait pas de registre, mais se contentait de conditionner l'exercice du transport public à la détention d'une autorisation.

Dans la période récente, la profession de transporteur routier de marchandises pour compte d'autrui était encadré en Italie par un système complexe de règles reposant sur la Loi n° 298 du 6 juin 1974 qui a par ailleurs institué le registre des transporteurs (Albo degli Autotrasportatori) et établi les conditions d'accès à la profession (art. 13).

La loi 298/74 a été modifiée par la suite pour se mettre en conformité avec les directives européennes. La dernière modification importante des règles a concerné l'accès à la profession par le décret législatif n° 395/2000/CE en application de la directive européenne n° 98/76/CE qui a modifié la précédente directive n° 96/26/CE en ce qui concerne les critères d'accès à la profession et la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres, afin de faciliter l'exercice de la liberté d'établissement des transporteurs dans le domaine des transports nationaux et internationaux.

La loi définit par ailleurs le transport routier de marchandises pour le compte d'autrui<sup>28</sup> comme l'activité consistant à effectuer un transport contre rémunération, au contraire du transport pour compte propre (art. 31 de la loi 298/74).

Les conditions d'accès à la profession ont été précisées par le décret 395/2000. Elles concernent, conformément aux dispositions européennes, l'honorabilité, la capacité financière, la capacité professionnelle. Ces conditions doivent être permanentes.

Seules les entreprises inscrites avant le 31/12/1977 sont exemptées.

Cependant, il convient de souligner que l'Italie a transposé cette directive avec neuf années de retard (loi 132/87), et de fait cette limite a été reportée en Italie au 31/05/1987, les entreprises créées après cette date devant respecter les critères fixés par la législation européenne. Pour les entreprises créées entre le 1/01/1978 et le 31/05/1987, un « ajustement progressif » a été mis en œuvre qui s'est terminé le 17/08/2007 (décret ministériel 161/05).

Les seules exceptions demeurant concernent les entreprises qui utilisent des véhicules de capacité de charge utile allant jusqu'à 3,5 tonnes (masse totale ne dépassant pas 6 tonnes), les bétonnières, les véhicules équipés pour le traitement des déchets urbains solides, les citernes transportant des eaux usées de vidange, pour lesquels l'obligation de capacité professionnelle et financière a été reportée jusqu'au 17/08/2010.

En outre, les entreprises créées entre le 1/01/1978 et le 31/05/1987 ont bénéficié d'une procédure adaptée pour faire valoir leur capacité professionnelle (dispense d'examen- reconnaissance de l'expérience...)

---

<sup>28</sup> Conto di terzi

## 2.2 La réforme engagée en 2005

### 2.2.1 Le sens de la réforme

Approuvée en conseil des ministres italien le 10 octobre 2005, et par la chambre des députés le 16 février 2005, la loi de délégation donnée au gouvernement pour la réforme du transport routier (« riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose ») devait être mise en œuvre à partir de l'année 2005. Sa mise en œuvre a été engagée effectivement sur le plan législatif notamment par le décret législatif du 21 novembre 2005.

Les orientations prises concernaient des éléments essentiels de l'organisation du marché italien des transports routiers, et en particulier :

- La libéralisation relative à l'exercice du transport routier ;
- La suppression du système de tarification routière obligatoire ;
- La liberté contractuelle en matière de prix ;
- La responsabilité des donneurs d'ordre (en ce qui concerne les règles de sécurité) ;
- La réglementation de la forme écrite du contrat de transport ;
- L'application de « règles d'usage » en cas de conflits d'interprétation ;
- La codification des indemnisations pour pertes et avaries ;
- La mise en place d'un système de certification pour le transport de certains produits (matières dangereuses, produits frais...) ;
- Réforme du comité de l'Albo (registre des transporteurs).

Il convient également de signaler un accord – intervenu à la suite de mouvements revendicatifs – entre les organisations professionnelles et le gouvernement embrassant les différentes problématiques du secteur, et engageant le gouvernement à soutenir le transport routier à travers des mesures économiques et l'accompagnement de la libéralisation du secteur.

Parmi les mesures économiques prises alors, il convient de relever :

- Pour la période du 1er au 31 décembre 2004, une réduction des accises de 3,321391 centimes d'€ par litre est accordée pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC. Pour les véhicules de plus de 11,5 tonnes, cette réduction est limitée à 1,603656 centimes €/litre. Les remboursements sont effectués aux entreprises présentant leur demande à l'agence des douanes avant le 30 juin 2005. Pour 2005, il est prévu de maintenir le niveau de 2003 (4,3 centimes). Si cette mesure était impossible en raison de l'opposition de Bruxelles, une « autre aide équivalente » serait attribuée.
- En ce qui concerne le coût du travail, la loi 448/2001 avait engagé une fiscalisation partielle des charges concernant le transport de marchandises dans la limite de 54,2 millions d'€ à partir de 2002. Une réduction de 25 % a ainsi été opérée sur les cotisations dues à l'INAIL (accidents du travail) au titre des conducteurs de camions. L'évolution des comptes a conduit à ramener cette réduction à 22 % en 2004 et à envisager de la proroger à ce niveau en 2005. Le gouvernement s'est engagé à maintenir le taux à 25 %. Cette mesure s'est appliquée à la régularisation des versements de 2004.
- Une réduction des péages autoroutiers est également prévue par l'accord. Celle-ci est organisée via le comité central de l'Albo. Une délibération du 29 octobre 2004 indique « le comité central utilisera 90 % des ressources disponibles pour la réduction des péages payés au cours de 2004 par les transporteurs routiers ayant leur siège au sein de l'Union

Européenne ». Le taux de réduction<sup>29</sup> varie en fonction du chiffre d'affaires des entreprises et est majoré en cas d'utilisation des autoroutes pour au moins 10 % de nuit.

- Les tarifs obligatoires sont augmentés de 2 % - Ils le seront en fait de 5 %.
- L'accès au marché a été maintenu en l'état jusqu'à la libéralisation programmée pour le 30 juin 2006. Autrement dit les nouvelles entreprises pouvaient accéder au marché uniquement si elles achetaient une autre entreprise cessant son activité, où si elles achetaient le parc de véhicules d'une firme se faisant radier du registre.
- En outre, le gouvernement a pris l'engagement de rendre possible la diminution des points enlevés au permis de conduire pour les infractions commises pendant l'activité professionnelle.
- Enfin, il est prévu d'associer les organisations professionnelles à la détermination des périodes d'interdiction de circuler.

## 2.2.2 Les textes publiés à partir de 2005 : la libéralisation régulée

A partir de la fin de 2005 un ensemble de texte a été promulgué :

- Le décret 284/2005 a traité du Conseil Général des transports routiers et de l'Albo.
- Le décret 286/2005 relatif à la réforme du transport routier, en vigueur depuis 2006, a :
  - aboli les tarifs routiers à fourchette, après une majoration publiée en Juin de 5 % ;
  - prévu la mise en place d'un contrat écrit de transport ;
  - étendu au chargeur la responsabilité du respect des lois relatives à la sécurité routière et à la sécurité sociale.
- Le décret 234/2007 transposant la directive européenne n° 15/2002/CE sur les durées de travail permet à la convention collective d'établir une durée de travail maximale de 60 heures (pour une semaine isolée) et de 48 heures hebdomadaires en moyenne sur 4 mois.
- Le décret loi 133/2008 (art. 83-bis) prévoit des dispositions spécifiques sur le règlement des frais de carburant. Ces dispositions nécessitent pour leur pleine effectivité la mise en place – non encore opérationnelle – de l'Observatoire des activités de transport routier visé par l'article 9 du décret-loi 286/2005. Par ailleurs, ce texte est considéré par les experts comme posant des problèmes d'interprétation.
- La circulaire du ministère du Travail n°1625/2008 : le décret-loi 234/2007 avait introduit à partir du 1er Janvier 2008 l'obligation pour les entreprises de tenir un registre spécial des horaires de travail effectuées par les conducteurs. Le Ministère du travail a fourni les premières indications sur la tenue du registre, sans pour autant lever toutes les incertitudes.

---

<sup>29</sup> Voir [http://www.cnapesaro.com/final\\_news.php?newsID=512](http://www.cnapesaro.com/final_news.php?newsID=512)  
Voir aussi : <http://www.alboautotrasporto.it/Circolari-/index.htm>

### **2.2.2.1 Le décret 286/2005**

En fait, l'intervention législative majeure est celle du décret législatif 286/2005, entré en vigueur en mars 2006. Celle-ci a en effet prévu une « libéralisation régulée » du transport routier et l'abolition de la tarification routière obligatoire à fourchette qui était en vigueur depuis 1974.

Le tarif routier était déterminé en fonction du poids et de la distance selon des barèmes mis à jour régulièrement. L'application de cette « TRO » italienne aurait donné lieu à de nombreux litiges. Il arrivait en effet souvent que les prix pratiqués par les transporteurs soient inférieurs aux minima, et fasse l'objet des mois après d'ajustements. Cette pratique avait été rendue possible par la possibilité pour le transporteur d'exiger ce type d'ajustements pendant une période de 5 années après l'exécution du transport, générant naturellement de longues tractations qui se sont terminées souvent devant les tribunaux.

La suppression de la TRO apparaît donc en Italie comme un alignement du pays sur ses voisins européens et une façon de surmonter ces difficultés.

Une autre disposition importante du décret législatif 286/2005 réside dans l'évolution du régime de responsabilité. Le texte a en effet institué la co-responsabilité du donneur d'ordre (client, expéditeur, propriétaire des marchandises...) à l'égard de violation des réglementations sur la sécurité sociale, et en particulier en cas d'utilisation « abusive » de transporteurs non régulièrement inscrits à l'Albo, mais également en matière de sécurité routière (vitesse, poids total autorisé). L'article 7 du décret prévoit en effet, par rapport à ces infractions spécifiques, une enquête cherchant à identifier les responsabilités dans l'ensemble de la « chaîne » de transport.

Le décret vise en outre à favoriser le recours à des contrats écrits. L'article 6 prévoit en effet que « le contrat de transport de marchandises par route est normalement conclu par écrit pour favoriser l'équité et la transparence dans la relation entre les contractants ». Il s'ensuit que, dans ce cas, il est possible de réfuter la mise en cause de sa responsabilité en démontrant que les clauses contractuelles sont conformes aux règles de sécurité.

Le donneur d'ordre doit aussi vérifier l'inscription régulière du transporteur sur le registre, sauf à s'exposer à une amende de 1 550 à 9 000 € et à la confiscation de la marchandise.

Cette libéralisation régulée (ou tempérée) s'est cependant heurtée à une situation conjoncturelle marquée par une hausse des prix du pétrole, et corrélativement de ceux du gazole. Du coup la profession, habituée à évoluer dans le cadre d'une économie administrée, s'est trouvée dans une situation difficile, ce qui a entraîné divers mouvements faisant craindre des risques de blocage de l'activité.

### **2.2.2.2 L'article 83bis du décret législatif 112/2008**

C'est ce contexte qui a conduit à l'approbation de l'article 83bis du décret législatif 112/2008 qui prévoit effectivement un mécanisme de répercussion des hausses du prix du gazole.

Cette initiative gouvernementale a provoqué un réel débat sur l'interprétation du texte, mais également dans la mesure où une telle disposition constitue une entorse aux principes du décret loi 286/2005.

L'analyse du détail du texte permet de constater que le dispositif prévu alors est partiellement comparable à celui défini en France. En effet il s'agit bien d'une part de disposer d'éléments d'analyse des prix du gazole par l'entremise de l'observatoire des activités de transport routier. L'alinéa 1 de l'article précise en effet que cet observatoire doit « déterminer le coût moyen mensuel de carburant par véhicule.km, en référence aux différents types de véhicules, et son incidence relative ».

D'autre part (alinéa 4) il s'agit de faire ressortir sur la facture la part prise par le gazole dans le prix.

En l'absence d'enquête - rappelons que l'observatoire n'est toujours pas opérationnel - il est prévu d'appliquer aux variations de prix de carburants, des coefficients qui varient en fonction du PTAC des véhicules (alinéa 10). Ce mécanisme revient en fait à déterminer (voir encadré) une sorte de tarif minimum au dessous duquel il n'est pas possible de descendre.

### Fonctionnement du dispositif d'indexation prévu au décret législatif 112/2008 (Article 83-Bis)

1. Le décret loi distingue clairement les contrats écrits des contrats oraux.  
Dans les contrats écrits, la part des coûts de carburants doit être mise en évidence soit dans le contrat soit sur la facture émise.  
Dans le second cas, on doit faire de même manière au stade de la facturation, mais en se référant aux éléments publiés par l'observatoire. En l'absence de ceux-ci, on prend en compte d'une part l'évolution des prix du gazole, et de l'autre des parts dans le prix de revient fixés forfaitairement à :
  - 30 % pour les véhicules d'un PTAC égal ou supérieur à 20 tonnes
  - 20 % pour un PTAC entre 3,5 et 20 tonnes
  - 10 % pour un PTAC de moins de 3,5 tonnes
2. Toujours en l'absence de données publiées par l'observatoire, le ministère des transports a fourni des standards de consommation de carburants par véhicules.km à savoir :
  - pour les véhicules d'un PTAC égal ou supérieur à 20 tonnes : 2,850 km par litre ou 0,35 l / km ;
  - pour les véhicules d'un PTAC entre 3,5 et 20 tonnes : 4,650 km par litre ou 0,21 l / km et enfin
  - pour les véhicules de moins de 3,5 t : 8,750 km / l ou 0,11 l / km.
3. Lorsque l'exécution d'un contrat porte sur une période qui dépasse 30 jours, il est possible de tenir compte de l'augmentation du carburant intervenant par la suite, si son coût augmente de plus de 2 % par rapport au prix de référence stipulé dans le contrat, ou la moyenne du prix déterminé – en l'absence de données de l'observatoire – par le ministère du développement économique<sup>30</sup> (prix moyen hors taxes).

#### *Exemple*

Dans le cas d'un véhicule de plus de 20 tonnes avec une consommation par kilomètre, puis de 0,35 l / km (voir ci-dessus).

Pour un coût du gazole le premier mois de € 0,964 par litre (1,181 prix à la pompe moins la TVA de 0,197 et 0,020 de remboursement d'accises).

Si le gazole passe le second mois à € 1,024 le litre (1,252 moins 0,208 TVA et 0,020 de remise d'accise), on obtient une variation d'environ 6 %. Comme elle est supérieure aux 2 % requis, l'ajustement de prix peut se faire automatiquement.

Comme la consommation par kilomètre est de 0,35 l / km, le coût par kilomètre pour le carburant au cours du mois B:  $1,024 \text{ € / l} \times 0,35 \text{ l / km} = \text{€ } 0,358 \text{ / km}$ .

Si l'entreprise a réalisé dans le cadre de ce contrat 1000 km, elle facturera ses coûts de carburants à 350 €.

Sur la base des données du premier mois, on aurait eu un coût de carburants de 337 €, il y a bien eu répercussion totale de la hausse.

Dans le cadre d'un contrat non écrit, on établit la facture à partir d'un pourcentage fixe. Ainsi, en reprenant l'exemple ci-dessus, la valeur du coût kilométrique le second mois serait de  $0,358/0,3=1,193 \text{ €/km}$ . Autrement dit nous arrivons à un prix minimal ne pouvant être inférieur à 1,193 € le km.

De même, si nous considérons un véhicule de plus de 20 tonnes ayant une consommation moyenne de 0,35 litres au km (consommation forfaitaire indiquée par le ministère). Imaginons les données suivantes :

- Janvier : production d'un transport de 1000 km.
- Février : le 5 du mois de facturation des services rendus au mois de janvier. Le prix de référence du gazole en janvier est de 0,90 € le litre (hors remboursement de TVA et accises), le coût par kilomètre, sera donc de :  $\text{€ } 0,90 \text{ / l} \times 0,35 \text{ l / km} = 0,32 \text{ € / km}$

Sur la facture on fera ressortir le prix du gazole à :  $1000 \text{ km} \times 0,32 \text{ € / km} = 320 \text{ €}$

- Mars : facturation le 5 du mois. Le prix de référence du gazole en février est de 0,94 € le litre (hors remboursement de la TVA et accises), ce qui représente une augmentation de 4 % par rapport à janvier. L'ajustement est donc applicable (variation de plus de 2 %).

Le coût par kilomètre est donc de :  $\text{€ } 0,94 \text{ / l} \times 0,35 \text{ l / km} = 0,33 \text{ € / km}$

Et le montant facturé pour le gazole de :  $1000 \text{ km} \times 0,33 \text{ € / km} = 330 \text{ €}$  etc...

<sup>30</sup> <http://dgerm.sviluppoeconomico.gov.it/dgerm/prezzimedi.asp?prodcod=2&anno=2009>

La question posée reste cependant – avec la baisse du gazole intervenue par la suite – si les fluctuations à la baisse doivent être répercutées de la même manière. Cette question ne semble pas actuellement tranchée. Pour autant, la pression concurrentielle sur le transport routier est restée forte, et a même augmenté, quelque soit de la variation du prix du gazole.

Un nouveau différend entre les organisations professionnelles et le gouvernement est donc apparu au cours de 2008 avec la demande pressante de nouvelles mesures de réglementation et d'aide économique en faveur du secteur.

Le gouvernement a donc pris dans ce contexte un certain nombre de dispositions qui ont pour objectif de maintenir au moins partiellement le statu quo.

Les principales mesures sont les suivantes :

- Le décret législatif 214/08 a introduit pour le transport national, la feuille de route (la « scheda di trasporto »), qui doit être complétée par le chargeur et gardée à bord du véhicule jusqu'à la fin du voyage. Cette initiative a été critiquée à la fois parce qu'elle introduit une « bureaucratisation plus poussée des procédures », et parce qu'elle s'est trouvée difficile à appliquer, de sorte que le ministère des Infrastructures et des Transports a dû intervenir à plusieurs reprises pour modifier, ou clarifier le champ d'application.
- Le décret ministériel du 3 avril 2009 (Journal officiel n. 86/2009) est venu réglementer le cabotage de manière plus restrictive que ne le prévoit le droit européen en limitant les opérations à 2 pour une période de 7 jours.
- Le décret ministériel du 6 novembre 2009 (Journal officiel n. 273/2009) est venu apporter un soutien (budget de 9 millions €) à la coopération entre les petites et moyennes entreprises de transport (ayant un chiffre d'affaires annuel d'au plus 50 millions € et moins de 250 salariés). En pratique ce texte prévoit de prendre en charge les frais de conseil pour le regroupement d'entreprises, ainsi que les frais juridiques qui sont liés à ces opérations. L'aide maximale est de 50 % des dépenses engagées.
- Le décret ministériel du 6 novembre 2009 (Journal officiel n. 272/2009) a alloué 7 millions € au titre de la formation professionnelle des transporteurs. Il prévoit un financement pouvant aller jusqu'à 80 % des demandes (le texte prévoit un taux de base pouvant être de 25% (formation spécifique) à 60 % (formation générale)), majoré selon des critères relatifs à la taille de l'entreprise ou la nature des salariés (handicapés).
- Des mesures prévues dans le cadre de la loi de finances pour 2010. Lors de la séance de la commission des finances de la Chambre des députés le 3 décembre, le gouvernement a présenté un amendement au budget 2010 visant à allouer 400 millions d'euros en faveur de la route. Avec cette mesure, l'exécutif répond à l'un des engagements pris dans l'accord signé le 2 décembre avec les associations professionnelles. Ces fonds devront permettre des réductions de taxes, compenser les péages autoroutiers, financer un crédit d'impôt relatif au service national de santé, aider à l'investissement etc.



Figure 7 - Modèle de feuille de route publié au Journal Officiel en juillet 2009

### SCHEDA DI TRASPORTO

(da compilarsi a cura del committente e conservare dal vettore a bordo del veicolo: art. 7-bis, D.Lgs.286/2005)

**A - DATI DEL VETTORE** (art. 2, comma 1, lett. b - D.Lgs. 286/2005)

Denominazione sociale (1) Ragione sociale (1) Ditta (1) - Indirizzo e Sede Azienda (riferimenti telefonici o mail)	
Partita IVA	
Numero Iscrizione Albo Autotrasportatori	

**B - DATI DEL COMMITTENTE** (art. 2, comma 1, lett. c - D.Lgs. 286/2005)

Denominazione ditta individuale o ragione sociale altro tipo di impresa - Indirizzo e sede Azienda (riferimenti telefonici o mail)	
Partita IVA	

**C - DATI DEL CARICATORE** (art. 2, comma 1, lettera d - D.Lgs. 286/2005)

Denominazione ditta individuale o ragione sociale altro tipo di impresa - Indirizzo e sede Azienda (riferimenti telefonici o mail)		
Partita IVA		

**D- DATI DEL PROPRIETARIO DELLA MERCE** (art. 2, comma 1, lett. e - D.Lgs. 286/2005)

Denominazione ditta individuale o ragione sociale altro tipo di impresa - Indirizzo e sede Azienda (riferimenti telefonici o mail)		
Partita IVA		

Eventuali dichiarazioni (2)
-----------------------------

**E- DATI MERCE TRASPORTATA**

Tipologia	
Quantità / Peso	
Luogo di carico merce	Luogo di scarico

Osservazioni Varie (3)
------------------------

Eventuali Istruzioni (4)
--------------------------

<b>Luogo e data compilazione</b>		
Luogo e data	Dati compilatore (5)	Firma

- (1) Utilizzare denominazione sociale per le società di capitali; ragione sociale per le società di persone e la ditta per le imprese individuali
- (2) Da compilare nei casi in cui non è possibile indicare la figura del proprietario
- (3) Da compilare a cura del vettore o suo conducente qualora si verificano variazioni rispetto alle indicazioni originarie del presente documento (es. variazione luogo di scarico, variazione tipologia e quantità merce,...)
- (4) Riportare eventuali istruzioni fornite dal committente o da uno dei soggetti della filiera del trasporto al vettore
- (5) Indicare le generalità di chi sottoscrive la scheda in nome e per conto del committente

## 2.3 La création d'une entreprise de transport

La création d'une entreprise de transport en Italie nécessite a minima l'inscription au registre des entreprises ou au registre des entreprises artisanales.

Peuvent en fait s'inscrire au registre des entreprises artisanales (Albo Imprese Artigiane<sup>31</sup>), outre les entreprises individuelles, les sociétés artisanales « collectives » :

- les sociétés en nom collectif dans le cas de deux associés travaillant de manière prédominante dans le processus productif de l'entreprise,
- les sociétés en commandite simple dès lors que tous les commandités effectuent un travail productif personnel,
- les sociétés à responsabilité limitée unipersonnelles lorsque le sociétaire effectue de manière prédominante un travail productif,
- les sociétés à responsabilité limitée comportant plusieurs associés pourvu que la majorité des associés soit impliqué de manière prédominante dans le processus productif et détienne la majorité des parts,
- enfin, les sociétés coopératives dont la majorité des associés effectuent de manière prédominante un travail productif.

L'inscription au registre des entreprises artisanales est obligatoire pour les entreprises individuelles. La demande d'inscription doit être présentée à la Commission Provinciale pour l'artisanat auprès de la chambre de commerce compétente territorialement. Le coût de cette inscription est relativement modique. 11 € au stade de la demande d'inscription auxquels il faut ajouter un droit annuel de 80 € et des frais de secrétariat de 14 €

**Pour les transports le nombre maximal de salariés des entreprises artisanales est fixé à 8.**

### 2.3.1 Un système décentralisé

Le dispositif réglementaire a – voir ci-après – été largement décentralisé. Cela concerne en effet :

- Le registre des transports (registres « provinciaux »),
- Les autorisations de transport,
- L'examen de la capacité professionnelle.

Un décret présidentiel (n°123 du 10 juillet 2009) est venu définir les modalités d'organisation des organes centraux consultatifs généraux pour le transport routier et la logistique ainsi que du Comité Central de l'Albo, et pourvoir à leur organisation en application du décret législatif du 21 novembre 2005<sup>32</sup>.

Ce texte définit les règles de fonctionnement du « comité central de l'Albo », et précise les fonctions des différentes instances ou postes de responsabilité, ainsi que les ressources du Comité.

Les candidats transporteurs peuvent s'inscrire auprès du registre de la province de leur siège.

---

<sup>31</sup> Voir : Loi n. 443/1985 (Legge Quadro per l'Artigianato) Loi cadre sur l'artisanat.

<sup>32</sup> <http://www.camera.it/parlam/leggi/deleghe/testi/05286dl.htm>

## 2.4 Conditions d'accès à la Profession – transposition et mise en œuvre concrète

### 2.4.1 Le registre (Albo)

Les transporteurs de marchandises pour compte d'autrui doivent être inscrits au registre des transporteurs (Albo Autotrasportatori di cose per conto terzi<sup>33</sup>) institué par la loi N° 298 du 6 juin 1974. Ce registre professionnel national comprend depuis 1997 toutes les personnes et entreprises qui transportent des marchandises « sur la base d'un contrat stipulant un commettant, c'est à dire pour compte d'autrui » avec un véhicule commercial d'une masse quelconque.

Le décret loi du 31 mars 1998 a transféré aux provinces la tenue du registre à compter de 2001. Avant la mise en œuvre effective de la réforme de 2005 (Décret ministériel 161/2005) pour les véhicules lourds, l'inscription était subordonnée depuis juillet 2001 à l'acquisition d'une entreprise déjà inscrite, ce qui était censé empêcher la création nette d'entreprises. Ce système a été prorogé jusqu'en juin 2006. Le nouveau système mis en œuvre dans le cadre de la réforme de 2005 a complété et libéralisé les conditions d'inscription.

Désormais, l'inscription au registre des transporteurs (Albo) diffère suivant qu'il s'agisse ou non d'une entreprise exploitant des véhicules de plus de 1,5 tonne de PTAC.

Dans le cas de véhicules de plus de 1,5 tonne de PTAC il convient de disposer à la fois de la capacité financière et professionnelle et de répondre aux conditions d'honorabilité.

Dans le cas de véhicules de moins de 1,5 tonne de PTAC, l'inscription peut être présentée librement, et requiert uniquement de respecter les critères d'honorabilité (incluant le contrôle antimafia).

Il est intéressant de signaler quelques spécificités italiennes de la mise en œuvre des trois piliers européens de l'accès à la profession :

- En ce qui concerne l'honorabilité, cette contrainte inclut désormais l'inscription au rôle des impôts (§7 de l'article 5 du décret législatif 395/2000).
- En ce qui concerne la capacité financière, celle-ci est fixée à 50 000 € et 5 000 € par véhicule supplémentaire.
- En ce qui concerne la capacité professionnelle, un décret (14 janvier 2008) est venu préciser les règles relatives aux examens professionnels (matières, nombre de questions, etc....)

---

<sup>33</sup> Le registre national est accessible en ligne à l'adresse : <http://www.alboautotrasporto.it/>

**Tableau 3 - Barème pour 2010 des cotisations à l'Albo**

		<b>En €</b>
Cotisation fixe d'inscription		20,66
Cotisation supplémentaire en fonction du parc de véhicules quelque soit leur PTAC	2 à 5 véhicules	5,16
	6 à 10	10,33
	11 à 50	25,82
	51 à 100	103,29
	101 à 200	258,23
	Plus de 200 véhicules	516,46
Cotisation supplémentaire pour les véhicules de plus de 6 tonnes de PTAC	Pour chaque véhicule de 6 001 à 11 500 kg	5,16
	Pour chaque véhicule de 11 501 à 26 000 kg	7,75
	Pour chaque véhicule de plus de 26 001 kg	10,33

*Nota bene : Les transporteurs ont la faculté de payer leurs cotisations par carte bancaire. A cet effet, un système permet depuis décembre 2009 aux entreprises de se connecter sur le site de l'Albo, et de déterminer en ligne le montant des cotisations dues.*

Les frais d'inscription sont les suivants :

- Paiement d'un timbre fiscal de 14,62 € pour la demande d'inscription ;
- Versement de la taxe de 168 €<sup>34</sup> (tassa di concessione governativa).

L'ensemble des pièces nécessaires à l'inscription est généralement en ligne sur les sites des registres provinciaux<sup>35</sup>.

Ces pièces comportent de nombreux documents déclaratifs à l'appui duquel doivent être apportées des pièces justificatives ou des certificats.

La capacité professionnelle est obtenue soit à l'issue d'un examen, soit au vu d'un diplôme de type baccalauréat professionnel certifié ou d'un titre universitaire, soit par validation d'une expérience professionnelle dans des fonctions dirigeantes de 10 années. Il est à noter qu'il existe en fait deux capacités professionnelles, les examens pouvant porter sur le transport national ou sur le transport international. L'accès au marché international est ainsi conditionné par la possession d'une capacité internationale. Notons que dans certaines régions, l'examen de la capacité professionnelle peut être passé dans une autre langue (allemand par exemple dans le Tyrol). La capacité professionnelle est requise pour le « représentant légal de l'entreprise ». En outre le signataire de la demande d'inscription au registre déclare « ne pas être en position de dirigeant d'une autre entreprise de transport, et de vouloir utiliser son attestation de capacité exclusivement pour l'entreprise demanderesse de manière permanente et effective ».

L'article 5 de la loi 298 modifiée prévoit un suivi de la capacité financière en fonction de la variation du parc par les registres provinciaux. (Les entreprises doivent déclarer ces variations).

<sup>34</sup> montant en vigueur à partir de février 2005

<sup>35</sup> Voir par exemple le site de Padoue :

[http://www.provincia.pd.it/portal/aree\\_tematiche/istituzioni/provincia/settori\\_uffici/trasporti/autotrasporto\\_merci/Albo\\_Autotrasportatori\\_Merci](http://www.provincia.pd.it/portal/aree_tematiche/istituzioni/provincia/settori_uffici/trasporti/autotrasporto_merci/Albo_Autotrasportatori_Merci)

# 3 Exploiter une entreprise de transport en Italie

## 3.1 Impôts et taxes à la charge des entreprises

### 3.1.1 La Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA)

Le taux nominal de la TVA italienne est de 20 % et s'applique sur les biens et services ainsi que sur les importations en Italie.

Un taux réduit est appliqué aux seules livraisons de biens et de prestations de services des catégories visées à l'annexe III de la directive 2006/112/CE du 28 novembre 2006 relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée (JOUE 2006 L. 347).

Ainsi, le taux de TVA est :

- de 10 % pour le transport intérieur de personnes quelque soit le mode utilisé,
- de 4 % pour notamment les approvisionnements médicaux.

### 3.1.2 La Taxe sur les Sociétés ou IRES (Imposta sul Redditi delle Societa)

Le taux de l'IRES est de 27,50 %.

Des allègements fiscaux sont néanmoins applicables. En effet, certains investissements, en fonction de leur nature, du lieu de leur réalisation et de la qualité de celui qui les réalise, peuvent ouvrir droit à crédit d'impôt :

- Crédit d'impôt pour investissements dans les zones défavorisées : Il concerne les entreprises industrielles et commerciales qui effectuent des investissements dans des zones dites défavorisées (par exemple le Sud de l'Italie).
- Crédit d'impôt pour investissements dans le secteur agricole : Il concerne les entreprises agricoles effectuant de nouveaux investissements en matière de production, distribution et transformation de produits agricoles sur tout le territoire.
- Crédit d'impôt pour investissements au profit des entreprises du tourisme et des PME commerciales : Il est accordé pour les achats de nouveaux biens amortissables.
- Crédit d'impôt automatique pour les PME : Il concerne les PME exerçant leur activité dans certains secteurs (extraction, manufacturier, production et distribution d'énergie électrique et d'eau chaude, construction, télécommunications...) qui investissent dans de nouvelles installations destinées au cycle de production.
- Investissements dans des zones concernées par des contrats particuliers : Il s'agit d'investissements en machines et installations réalisés sur des territoires liés par des contrats particuliers (contratti d'area) définis par la loi.
- Allègement en faveur de l'emploi : Les nouvelles embauches peuvent sous conditions ouvrir droit à crédit d'impôt au profit de l'employeur.

De manière générale, les compagnies résidentes sont taxées sur la base de leur revenu au niveau mondial et les entreprises non résidentes sont assujetties sur la base du revenu réalisé en Italie :

- Le régime du bénéfice consolidé domestique et international :

Un régime optionnel de bénéfice consolidé national ou international pour les groupes dont la société mère est résidente d'Italie a été introduit en 2004. L'option qui permet la détermination d'un revenu imposable unique pour la société mère et ses filiales, engage celles-ci sur plusieurs exercices.

- Taxation par transparence :

Les sociétés de capitaux et assimilées peuvent sous conditions opter pour une taxation par transparence réservée avant 2004 aux sociétés de personnes. Ainsi, le revenu d'une société de capitaux peut être imposé au nom des associés au prorata de leur quote-part.

Ces deux régimes sont exclusifs l'un de l'autre.

### 3.1.3 L'impôt régional sur les activités productives (IRAP)

Il s'agit d'un impôt régional s'appliquant aux activités (production, échanges de biens ou prestations de services) exercées dans le ressort du territoire régional. Il est dû par les entrepreneurs individuels, les sociétés, les organismes commerciaux et non commerciaux, les artistes et professions libérales ainsi que par l'Etat et les autres collectivités publiques. Les entreprises non résidentes sont assujetties sur la seule valeur de production générée par leurs établissements permanents implantés en Italie.

La base imposable de l'IRAP est déterminée à partir de la valeur nette ajoutée (hors amortissements) de la production. C'est donc un impôt essentiellement assis sur les coûts salariaux, les charges financières et la rémunération des capitaux propres.

Son calcul intervient par l'application à la base imposable d'un taux qui varie de 1,9 % à 8,5 % en fonction du type de l'activité (il peut également être augmenté d'un point selon la région d'activité). Le taux commun de l'IRAP est fixé à 3,9 %. 10 % de l'IRAP peuvent être déduits pour les besoins de l'IRES.

Par ailleurs des déductions forfaitaires (en fonction de la tranche de la base imposable et par salarié), des allègements et des éléments relatifs aux cas particuliers peuvent trouver à s'appliquer. L'IRAP fait l'objet d'une déclaration intégrée dans l'imprimé UNICO et suit les mêmes règles que l'IRES (déclaration, délais et paiement).

### 3.1.4 Autres éléments de taxation

Tout comme en France, les sociétés italiennes doivent supporter :

- La Cotisation Sociale Généralisée : elle est identique à sa jumelle française et représente donc une taxation égale à 0,13 % du chiffre d'affaire de l'entreprise.
- La Taxe Foncière (taxe dite municipale) : elle varie selon les communes de 0,04 à 0,07 % et est appliquée annuellement pour les propriétaires d'immeubles bâtis et non bâtis sur la base du revenu cadastral.
- Transfert et prise de contrôle d'une entreprise aux / par les descendants et conjoints : les transferts et prises de contrôle d'une entreprise aux / par les descendants et conjoints sont exemptés de droits de

succession ou de donation à la condition que le bénéficiaire poursuive l'activité commerciale ou conserve cette prise de contrôle pendant une durée au moins égale à cinq années.

- Imposition des fusions, divisions, transfert et échange d'actifs : l'Italie a transposé la directive européenne relative à l'instauration d'un système commun de taxation des fusions, divisions, transfert et échange d'actifs entre entreprises implantés dans différents Etats Membres. Ainsi, la législation italienne assure la neutralité fiscale pour toute opération de restructuration de ce type.

### 3.1.5 Les principales aides italiennes

L'Italie a mis en place de nombreuses aides pour les entreprises implantées en Italie ou souhaitant y investir, notamment :

- Aides pour la réalisation de nouveaux investissements productifs :
  - Contributions en compte installations (Loi 488/92) pour des programmes complets d'investissement.
  - Crédit d'impôt (Loi 388/2000) pour les nouveaux investissements en zones défavorisées.
- Aide à l'acquisition des prix véhicules de norme EURO 5 : une "prime" modulée a été attribuée pour les véhicules acquis (au sens large) en 2007 et 2008. Cette aide est située entre 2 550 et 3 400 € selon la taille de l'entreprise et la région (70 millions d'Euros). Par ailleurs, les entreprises peuvent disposer d'un crédit d'impôt de 50 % au sens de l'article 17 du décret législatif du 9 juillet 1997. Cette compensation s'applique à la taxe annuelle sur les véhicules de 2008 : via un crédit d'impôt égal à 35 % (pour les véhicules avec une masse comprise entre 7,5 et 11,5 tonnes) et 70 % (pour les véhicules pesant plus de 11,5 tonnes).
- Bonus fiscal (Loi 341/95) pour l'achat d'installations, machines et équipements divers.

#### 3.1.5.1 Aides spéciales pour les PME

- Innovation technologique et protection de l'environnement ([Loi 598/91](#))
- Aides fiscales pour les PME du tourisme et du commerce ([Loi 449/97](#))
- Fonds Central de Garantie pour les PME ([Loi 266/97](#))
- Innovation et développement des PME et aides aux consortiums de PME ([Loi 317/91](#))

#### 3.1.5.2 Aides pour la création d'entreprise

Il existe des mesures spécifiques nationales :

- Aides financières pour les jeunes (moins de 36 ans) dans les zones des objectifs 1 et 2 de l'Union européenne mais aussi tout le sud, ainsi qu'un certain nombre de zones du centre-nord.
- Aides à la création de petites entreprises (prêts aidés, aides aux investissements et aux dépenses de gestion)
- Aides pour les femmes entrepreneurs.

Sinon la plupart des mesures relèvent du niveau régional (les trois quarts des dispositifs de soutien à la création d'entreprise).

### 3.1.6 Les taxes spécifiques au transport routier de marchandises

#### 3.1.6.1 Cotisations au registre

Cotisations à l'ALBO en 2010 (voir ci dessus « La création d'une entreprise de transport »)

### 3.1.6.2 La Taxe à l'Essieu

Le montant de la taxe à l'essieu varie en fonction des régions d'immatriculation des véhicules. Nous avons choisi de présenter la table des tarifs de deux régions principales : la Lombardie et Marche. L'écart entre ces deux régions est néanmoins relativement marginal, comme le démontre les tableaux ci-après.

**Tableau 4 - Table des tarifs pour les camions et tracteurs routiers – Région Marche**

Tarifs	Types de véhicules	Montant pour 12 mois	Montant pour 4 mois	Versements mensuels
		Euro	Euro	Euro
Tarif 1	Pour les véhicules de masse totale allant jusqu'à 3,5 T	27,88	9,58	2,40
Tarif 2	Pour les véhicules de masse totale supérieure à 3,5 T et inférieure à 8 T.	83,65	28,74	7,19
Tarif 3	Pour les véhicules d'une masse totale supérieure à 8 tonnes et inférieure à 18 T.	278,84	95,82	23,95
Tarif 4	Pour les véhicules de masse totale supérieure à 18 T.	613,43	210,80	52,71
	Pour les tracteurs routiers			
Tarif 5	2 essieux	613,43	210,80	52,71
	3 essieux	864,39	297,04	74,26

**Tableau 5 - Table des tarifs pour les camions et tracteurs routiers – Région Lombardie**

Tarifs	Types de véhicules	Montant pour 12 mois
		Euro
Tarif 1	Pour les véhicules d'une masse totale supérieure à 6 tonnes et inférieure à 18 T.	267,00
Tarif 2	Pour les véhicules de masse totale supérieure à 18 T.	585,00
	Pour les tracteurs routiers	
Tarif 3	2 essieux	585,00
	3 essieux	825,00

### 3.1.6.3 Les péages autoroutiers

Les péages autoroutiers sont partiellement remboursés. Les modalités de remboursement sont fonction du chiffre d'affaire des entreprises. Un coefficient multiplicateur s'applique par ailleurs au montant du péage payé selon la classe Euro du véhicule. Ainsi les véhicules Euro 0 et Euro 1 ne bénéficient d'aucun remboursement. Le coefficient appliqué est de 1 pour les véhicules Euro 2, 1,5 pour les Euro 3, et de 1,75 au-delà.



**Tableau 6 - Remboursements de péages autoroutiers**

Total chiffre d'affaires annuel en €	Réduction en %
De 51 646,00 à 206 583 €	4,33%
De 206 584 à 516 457 €	6,50%
De 516 458 à 1 032 914 €	8,67%
De 1 032 915 à 2 582 284 €	10,83%
Au delà de 2 582 284 €	13,00%

Ainsi, par exemple, un véhicule Euro 5 ayant acquitté un péage de 10 000 € aura droit à un remboursement sur la base de  $1,75 \times 10\,000 \text{ €} = 17\,500 \text{ €}$ . A ce montant elle appliquera le taux de remboursement correspondant à sa tranche de chiffre d'affaires.

#### **3.1.6.4 Réductions pour transits et déviations obligatoires**

Les trajets en transit avec entrée sur l'autoroute entre 22H00 et 02H00, et de sortie entre 02H00 et 06H00, ont eu droit à une indemnité supplémentaire égale à 10 % de réduction dans les pourcentages indiqués dans le tableau ci-dessus.

En ce qui concerne le remboursement des péages pour les déviations obligatoires sur autoroute, il n'est valable, pour 2008, que pour les axes de délestage en rapport avec la SS Adriatica 16 (le tronçon entre les villes de Vasto et Gabicce Mare) et la section d'autoroute de la correspondante A14 dans la période comprise entre le 27 Juin et le 7 Septembre 2008, à partir de 19H00 et jusqu'à 05H00.

#### **3.1.6.5 Les accises sur le gazole professionnel et les remboursements partiels de TIPP (Aliquota di Accisa sul gasolio profesional)**

Les accises sur le gazole professionnel sont partiellement récupérables à hauteur de 19,78609 € pour 1 000 litres consommés. Le remboursement est effectué sur déclaration annuelle dont le formulaire est téléchargeable sur le site des douanes italiennes à l'image des procédures françaises de récupération. Le formulaire est à remettre en juin de chaque année pour un remboursement partiel des accises payées en n-1.

## **3.2 Dispositif d'impôts sur le revenu des salariés IRPEF**

### **3.2.1 Note préalable**

Les expatriés vivant en Italie sont classés comme résident ou non-résident. Les non-résidents ne sont imposés que sur leur revenu et les gains réalisés en Italie, alors que les résidents sont imposés sur leur revenu global et sur les plus-values. Un individu est considéré comme résident si :

- pour une période de 183 jours, il est enregistré auprès du bureau du Registre de la Population (Anagrafe),
- pour une période de 183 jours, son lieu de travail ou de résidence principal est en Italie,
- pour une période de 183 jours, son centre d'intérêt vital (sa famille) est en Italie.

### 3.2.2 L'IRPEF

L'IRPEF est un impôt appliqué sur les personnes physiques qui affecte différents types d'impôts sur les revenus :

- le revenu foncier
- les gains financiers
- les revenus salariaux
- les revenus capitalistiques
- autres.

Cinq tranches de revenus ont été déterminées pour le calcul du taux d'imposition :

*Tableau 7 - Impôt sur le revenu*

Tranches de revenus nets	Taux	IRPEF (brut)
Jusqu'à 15 000 €	23%	23% des revenus
De 15 000 à 28 000 €	27%	3 450 €+ 27% sur la part excédant les 15 000 €
De 28 000 à 55 000 €	38%	6 960 €+ 38% sur la part excédant les 28 000 €
De 55 000 à 75 000 €	41%	17 220 €+ 41% sur la part excédant les 55 000 €
Plus de 75 000 €	43%	25 420 €+ 43% sur la part excédant les 75 000 €

La base imposable (ou revenus nets) se calcule par soustraction des charges déductibles (intérêts d'emprunt sur la résidence principale, contributions obligatoires et volontaires à l'assurance maladie nationale, contributions aux assurances complémentaires du système de retraite, les dépenses médicales génériques et les frais pour assistance spécialisée d'aide aux personnes handicapées...) des revenus bruts.

L'IRPEF n'est toutefois pas dû pour :

- les revenus de pension de retraite inférieurs à 7 500 €par an
- les fermages inférieurs à 500 €
- les revenus fonciers dès lors qu'ils concernent la résidence principale.

Pour les salariés employés en contrat à durée déterminée et dont le revenu total ne dépasse pas 8 000 €par an, l'impôt est forfaitisé à hauteur de 1 380 €quelque soit la durée du contrat.

### 3.3 Les allocations

Il nous a semblé intéressant de signaler la question des allocations qui peuvent être perçues par les familles résidentes (similaires à la France : par enfant mineur, enfant handicapé...) mais également par les non résidents. Concernant précisément le dispositif pour ces derniers, les contribuables non résidents peuvent donc obtenir des allocations à la condition de prouver qu'ils ne perçoivent pas dans leur pays de résidence des aides similaires et que les membres de la famille ouvrant droit à ces allocations ne perçoivent pas un revenu annuel supérieur à 2 840,51 €

## 3.4 Les surtaxes régionales et municipales

Tous les contribuables à l'IRPEF, résidents et non-résidents, sont imposés par une surtaxe régionale et municipale dont le taux est appliqué sur la base imposable déterminée par l'IRPEF. L'exemption faite au contribuable de payer l'IRPEF le déduit de payer également ces surtaxes.

Le taux de la surtaxe régionale est fixé à 0,9 %. Toutefois, certaines régions appliquent un taux majoré de 1,4 %, en particulier celles pour lesquelles le budget de santé est en déficit.

Néanmoins, cette surtaxe payable en année  $n$  fait référence au budget santé de  $n-1$  alors même que celui-ci n'est pas arrêté comptablement. Ainsi le décret 159/2007 prévoit que les régions puissent rétroactivement appliquer un taux plus faible dans le cas d'une estimation erronée du budget à la défaveur des contribuables et ainsi réduire la pression fiscale.

Concernant la taxe municipale, les communes ont le droit d'introduire une variation de la taxe dont le taux peut être compris entre 0,2 et 1,2 %. Chaque municipalité peut réglementer des procédures d'exemption pour certaines catégories de contribuables. Toutefois, les communes ne respectant pas « l'accord de stabilité » voient leur taux automatiquement augmenter de 0,3 % sans pouvoir dépasser le taux de 1,2 %. La taxation immobilière et foncière communale est assise sur la base du revenu cadastral.

## 3.5 Impôts sur les revenus financiers (sur les personnes physiques et morales)

Au regard du système d'imposition, les revenus financiers peuvent recouvrir :

- les revenus capitalistiques : intérêts, dividendes et revenus acquis par l'utilisation du capital (intérêts bancaires, prises de participation)
- les autres revenus de nature financière : gains en capitaux, remboursement de capitaux et bénéfices divers.

### 3.5.1 Les revenus capitalistiques

Les revenus capitalistiques sont imposés sur le principe dit « cash », autrement dit sans qu'aucun coût lié à leur production ne soit déductible, à moins de choisir l'option « épargne en gestion » au travers de laquelle l'impôt s'applique sur la base des produits financiers effectivement réalisés.

Dans la majorité des cas, l'impôt est retenu à la source. Le taux varie de 12,50 à 27 % selon le type de revenu et le système d'imposition choisi (cash ou en gestion). Dans les cas les plus fréquents, l'impôt appliqué est le suivant :

**Tableau 8 - Imposition des revenus financiers**

<b>Type de revenus</b>	<b>Taux d'imposition</b>
Intérêts d'épargne et des comptes courants bancaires et postaux	27%
Intérêts d'hypothèques	12,50%
Intérêts et bénéfices consécutifs à la détention d'obligations	
Si les obligations sont émises par des entreprises cotées en bourse et qu'elles expirent dans les 18 mois	27%
Si les obligations sont émises par des entreprises cotées en bourse et qu'elles n'expirent pas dans les 18 mois (durée supérieure) : sous la forme d'une taxe pour les personnes physiques non entrepreneurs et sous la forme d'une avance pour les entrepreneurs	12,50%
Si les obligations sont émises par des entreprises non cotées en bourse	27% ou 12,50% selon leur durée d'expiration (18 mois ou au delà) et du taux d'intérêt appliqué
Intérêts et bénéfices consécutifs à la détention d'obligations émises par l'Etat	12,50%
Capital perçu au terme d'une assurance vie	12,50% calculé sur la différence entre le capital produit au terme et le capital de départ

### 3.5.2 L'imposition des dividendes

Le système d'imposition appliqué aux dividendes perçus par les personnes physiques diffère selon leur source et le rôle de la personne les percevant.

Pour les personnes morales, l'avoir fiscal sur les dividendes distribués est supprimé depuis 2004. Les dividendes de source italienne ou étrangère sont imposés, au nom de l'entreprise, à hauteur de 5 % au moment de leur production. Sous certaines conditions, les dividendes perçus par une société mère, non résidente mais implantée dans un pays de l'Union, sont exemptés de retenue lorsqu'entre autres, la société mère détient au moins 10 % des parts sociales de la société italienne émettrice (% retenu pour l'année 2009).

Pour les personnes physiques et dans le cas de dividendes provenant de participation dans des entreprises étrangères, le système d'imposition (c.f. tableau ci-après) est appliqué lorsque sont remplies ces deux conditions :

- a) le montant perçu résulte exclusivement de la part due sur les résultats économiques de l'entreprise émettrice,
- b) le montant perçu est absolument non déductible du revenu de l'entreprise émettrice conformément aux lois et règlements de son pays de résidence.

**Tableau 9 - Imposition des dividendes**

Imposition des dividendes perçus par les personnes physiques			
Emetteur	Bénéficiaire	Type de participation dans l'entreprise	Taux d'imposition
<b>Entreprise non résidente en Italie</b>	Individuel non entrepreneur	Participation qualifiée <sup>36</sup>	49,72% sur la part des dividendes perçus contribuant au revenu total (cette part est définie comme étant de 40% maximum)
	Individuel non entrepreneur	Participation qualifiée non	Retenue à la source au taux de 12,50% sur l'intégralité des dividendes perçus
	Entrepreneur	Qualifiée et non qualifiée	49,72% sur la part des dividendes perçus contribuant au revenu total (cette part est définie comme étant de 40% maximum)
<b>Entreprise résidente en Italie et non référencée dans la « liste noire » des entreprises (liste référant à des implantations dans des paradis fiscaux)</b>	Individuel non entrepreneur	Qualifiée	Retenue de 12,50% sur 49,72% des dividendes perçus
	Individuel non entrepreneur	Non qualifiée	Retenue de 12,50% sur l'intégralité des dividendes perçus
	Entrepreneur <sup>37</sup>	Qualifiée et non qualifiée	49,72% sur la part des dividendes perçus contribuant au revenu total (cette part est définie comme étant de 40% maximum)
	Individuel non entrepreneur	Qualifiée, entreprise cotée en bourse	Retenue de 12,50% sur 49,72% des dividendes perçus
	Individuel non entrepreneur	Qualifiée entreprise non cotée en bourse	Retenue de 12,50% sur l'intégralité des dividendes perçus
	Individuel non entrepreneur	Non qualifiée, non négociée, entreprise cotée en bourse	Retenue de 12,50% sur l'intégralité des dividendes perçus
	Individuel non entrepreneur	Non qualifiée, non négociée, entreprise cotée en bourse	Retenue de 12,50% sur l'intégralité des dividendes perçus
	Individuel non entrepreneur	Non qualifiée, entreprise cotée en bourse	Retenue de 12,50% sur l'intégralité des dividendes perçus
	Entrepreneur	Qualifiée ou non, non négociée, entreprise cotée en bourse	49,72% sur la part des dividendes perçus contribuant au revenu total de l'entreprise bénéficiaire (cette part est définie comme étant de 40% maximum)
	Entrepreneur	Qualifiée ou non, non négociée, entreprise non cotée en bourse	Retenue de 12,50% sur l'intégralité des dividendes perçus
Entrepreneur	Non qualifiée mais négociée	49,72% sur la part des dividendes perçus contribuant au revenu total de l'entreprise bénéficiaire (cette part est définie comme étant de 40% max.	

<sup>36</sup> Définition d'une participation dite « qualifiée » : droits de vote dans une assemblée générale ordinaire compris entre 2 et 20 % pour une entreprise cotée en bourse ou entre 5 et 25 % dans les autres cas.

<sup>37</sup> Pour les entreprises bénéficiaires non résidentes et elles-mêmes assujetties à l'impôt sur les sociétés dans leurs pays de résidence (appartenant à la « liste blanche »), le taux d'imposition est ramené à 1,375 %.

### 3.5.3 Imposition des royalties

Concernant les royalties, s'ils sont générés en Italie et perçus par une personne physique non résidente, en terme fiscal, une retenue égale à 30 % est opérée à titre de compensation pour l'utilisation ou la subvention à l'utilisation d'équipements industriel, commercial ou scientifique sur le territoire italien.

Dans certains cas, la base taxable est réduite à 25 % du total des royalties. La retenue est ainsi appliquée à un taux réduit en particulier en cas d'accord bilatéral destiné à éviter la double taxation.

### 3.5.4 Des accords pour éviter la double taxation

L'Italie a passé des accords bilatéraux avec un certain nombre de pays au sein et en dehors de l'Union européenne, afin d'éviter la double taxation des revenus et droits de propriété. Selon le type de revenus, ces accords établissent la possibilité pour les deux Etats concernés de répartir entre eux l'impôt dû sur le même revenu ou parfois d'assujettir exclusivement à un seul Etat l'impôt dû.

Concernant les principales catégories de revenus (dividendes, intérêts, royalties), la règle veut que le bénéficiaire paie l'impôt dans son pays de résidence. Toutefois, cela n'exclut pas que le pays source du revenu procède à un prélèvement d'impôt mais dans des limites bien définies ; ces limites consistent en l'application d'un taux d'imposition réduit comparé à celui en application au niveau national.

La France et l'Italie sont liées par deux conventions de non double imposition :

- l'une en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune et en prévention de l'évasion et la fraude fiscale (convention de Venise 05/10/89)
- l'autre en matière d'impôts sur les successions et sur les donations (convention de Rome 20/12/90).

Ces conventions et la transposition de la directive européenne y étant associée conduisent à exempter intégralement la distribution d'intérêts et de royalties de source européenne. L'imposition s'effectue de fait dans le pays membre de résidence du bénéficiaire. Toutefois, cette exemption est tout de même soumise à conditions :

- la société bénéficiaire doit précisément être le bénéficiaire final et non un intermédiaire,
- les entreprises émettrices et réceptrices des royalties doivent réciproquement détenir au moins 25 % des droits de vote aux assemblées générales ordinaires des deux entités,
- cette détention des droits de vote doit être effective, sans interruption, depuis au moins un an.

## 3.6 Les charges sociales et conditions d'emploi

### 3.6.1 La sécurité sociale en Italie : envergure et mise en œuvre

#### 3.6.1.1 *Le régime italien de sécurité sociale (organisme collecteur : INPS)*

Le régime italien de sécurité sociale protège contre les risques maladie, maternité, invalidité, vieillesse, décès (survivants), le chômage et les prestations familiales.

Les taux de cotisation varient en fonction du secteur auquel appartient l'entreprise, du nombre de salarié et leur qualification professionnelle. On distingue d'une part la cotisation au titre de l'assurance invalidité, vieillesse et survivants (IVS) qui fait l'objet d'une cotisation globale répartie entre l'employeur et le salarié et d'autre part, les autres assurances sociales (maladie, maternité, chômage et allocations familiales) appelées « cotisations mineures » pouvant faire l'objet de réduction ou suppression par

l'application d'un taux de réduction relatif au marché du travail appelé la « réduction du coût du travail ». Dans la majorité des cas, ces cotisations mineures sont à la seule charge de l'employeur. Les cotisations IVS ne font jamais l'objet de réduction.

Ainsi, pour les entreprises commerciales employant jusqu'à 200 salariés, au titre de la sécurité sociale (vieillesse, invalidité, survivants, prestations en espèces de maladie ou de maternité, chômage, prestations familiales), le taux de cotisation est de :

- 30,88 % pour sa part patronale
- 9,19 % pour sa part salariale.

Les cotisations sont calculées sur la totalité du salaire.

Pour les artisans, les contributions INPS sont calculées en considérant un revenu minimum de 14 240 € et un revenu maximum de 70 115 € (au delà duquel les cotisations ne s'appliquent pas). Le taux des contributions varie en fonction également de l'âge de l'entrepreneur : moins ou plus de 21 ans.

**Tableau 10 - Taux de cotisation INPS**

Taux de cotisations INPS		
Revenus de l'entreprise	Entrepreneur de + de 21 ans	Entrepreneur de - de 21 ans
De 14 240 à 42 069 EUR	20%	17%
De 42 069,01 à 70 115 EUR	21%	18%

#### ➤ *Indemnités journalières de maladie*

Elles représentent 50 % du salaire réel pendant les vingt premiers jours et 66,66 % ensuite. Elles sont données après un délai de carence de trois jours pendant 180 jours maximum par an.

#### ➤ *Congé de maternité*

Il commence 2 mois avant la date présumée de l'accouchement et prend fin 3 mois après la naissance de l'enfant. Le congé parental est accordé tant au père qu'à la mère pour une durée maximale de 11 mois dans les huit premières années de vie de l'enfant.

#### ➤ *Invalidité – Vieillesse*

- Invalidité : la prestation d'invalidité est liquidée pour trois ans, renouvelable deux fois (soit un total de 9 ans). Ensuite elle est reconduite automatiquement sous réserve de contrôles. Le montant se calcule selon la formule suivante :

Nombre d'années d'assurance dans la limite de 40 ans x moyenne des salaires<sup>38</sup> x un pourcentage variant de 2 à 0,9 %, dégressif en fonction de l'importance du salaire<sup>39</sup>.

<sup>38</sup> Calculée sur la base des rémunérations des 5 dernières années pour les personnes validant au moins 15 ans de cotisations ou sur la base des rémunérations perçues sur une période variable de 5 à 10 ans pour les personnes ayant moins de 15 ans de cotisations.

<sup>39</sup> 2 % jusqu'à 40 725 EUR / 1,6 % entre 40 725 et 54 164,25 EUR / 1,35 % entre 54 164,25 et 67 603,50 EUR / 1,1 % entre 67 603,50 et 77 377,50 EUR / 0,9 % au delà de 77 377,50 EUR.

- Vieillesse : à la suite de la réforme de 2007 et à compter de Juillet 2009, le départ à la retraite sera possible à la condition que la somme de l'âge du cotisant (ex : 59 ans d'âge) et du nombre d'années de cotisations (ex : 36 années de cotisations) soit égale à 95 ans.

**Tableau 11 - Conditions de départ à la retraite**

Durée de cotisations minimale : 35 ans				
Période	Employés		Indépendants	
	Somme d'âge et nombre d'années de cotisations	Age minimum	Somme d'âge et nombre d'années de cotisations	Age minimum
Du 01/07/2009 au 31/12/2010	95	59	96	60
Du 01/01/2011 au 31/12/2012	96	60	97	61
A partir du 01/01/2013	97	61	98	62

**La retraite est possible à tout âge, à la condition d'avoir cotisé au moins 40 ans.**

#### ☞ *Chômage*

- Chômage total ordinaire (indennità ordinaria di disoccupazione) : il faut avoir été licencié depuis au moins 5 jours consécutifs, justifier de deux ans d'assurance et de cinquante-deux semaines de cotisation au cours des deux dernières années. Le salaire de référence pris en compte pour le calcul des indemnités équivaut au salaire moyen perçu pendant les trois mois précédant le chômage dans la limite de 858,58 EUR par mois pour les salaires inférieurs à 1 857,48 € et de 1 031,93 € pour les salaires supérieurs. Le chômeur âgé de moins de 50 ans reçoit une indemnité égale à 60 % du salaire moyen pendant les six premiers mois et 50 % les deux mois suivants. S'il a plus de 50 ans, l'indemnité est égale à 60 % du salaire moyen pendant les six premiers mois, 50 % les deux mois suivants puis 40 % les quatre suivants.
- Chômage partiel extraordinaire<sup>40</sup> (cassa integrazione guadagni straordinaria) : les prestations sont servies à condition que l'employeur en ait fait la demande auprès de l'INPS dans un délai de 25 jours qui suivent la réduction de l'horaire de travail des salariés et qu'un décret du Ministère soit publié à cet effet. Le montant de la prestation est égal à 80 % de la rémunération totale correspondant aux heures non travaillées dans la limite de 40 heures par semaine. Le montant de l'indemnité est plafonné dans les mêmes conditions que pour le chômage total.

#### **3.6.1.2 Accidents du travail et maladies professionnelles (Organisme collecteur : INAIL) :**

Les cotisations pour les accidents du travail et les maladies professionnelles sont supportées exclusivement par l'employeur. Elle varie de 0,5 à 16 % en fonction des risques de la branche professionnelle à laquelle l'entreprise appartient.

- en cas d'incapacité temporaire : l'employeur continue à verser le salaire pendant les trois premiers jours d'arrêt de travail. A compter du 4<sup>ème</sup> jour, l'INAIL verse une indemnité journalière égale à 60 % du salaire jusqu'au 90<sup>ème</sup> jour, à partir du 91<sup>ème</sup> jour, l'INAIL verse une indemnité égale à 75 % du salaire (indemnités pour incapacité temporaire absolue)

<sup>40</sup> Le chômage partiel ordinaire n'est applicable que pour les entreprises industrielles.



- en cas d'incapacité permanente : le montant de la rente dépend du taux d'incapacité et des salaires moyens versés durant l'année précédant la cessation d'activité. Si le taux d'incapacité est inférieur à 6%, aucune prestation n'est attribuée. De 6 à 15 %, la liquidation de la rente se fait sous forme de capital. Au delà de 15 %, une rente mensuelle est versée. A partir de 65 % d'incapacité permanente, la rente est égale à la rémunération perçue au cours de l'année précédente multipliée par le taux d'incapacité. La rémunération moyenne prise en compte est comprise entre un minimum annuel de 13 078,80 € et un maximum de 24 289,20 €, la rente est majorée de 5 % pour le conjoint et pour chacun des enfants à charge de moins de 18 ans.
- en cas de décès du salarié, un rente égale à 50 % du salaire de l'assuré pour le conjoint survivant, à 40 % pour les orphelins de père et de mère, à 20 % pour les orphelins de père ou de mère, à 20 % pour chacun des autres bénéficiaires (en l'absence de conjoint et descendants directs) est versée aux susnommés bénéficiaires (sans que cela puisse excéder 100 % du salaire du défunt).

### 3.6.2 Les conditions d'emploi d'un conducteur de transport routier de marchandises en Italie

#### 3.6.2.1 *Les formalités d'embauche d'un salarié*

L'Italie a mis en œuvre des conditions d'embauche (décret 276/03) destinées à attirer les investisseurs étrangers. Ces nouvelles conditions ont vocation à augmenter la flexibilité dans le marché du travail. Les deux principaux changements concernent :

- la création de nouveaux contrats de travail permettant aux entreprises de faire face à des surcroûts temporaires d'activité et de réduire les coûts salariaux en période de baisse d'activité,
- un nouveau régime pour les contractants indépendants permettant l'emploi de personnel lorsque nécessaire pour la conduction d'une mission spécifique.

Les conditions d'emploi sont régulées par la Constitution, le Code Civil, le droit du travail (statuto di Lavoratori), diverses lois et décrets. Les termes et conditions d'emploi sont aussi spécifiquement et périodiquement fixés au travers des conventions collectives.

#### ➡ *Les nouveaux contrats de travail*

##### 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.

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'agréant.

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.

i) Agences intérimaires

Les agences intérimaires ne peuvent fonctionner qu'après autorisation ministérielle. Ainsi le Ministère du travail a établi une liste des agences accréditées.

j) Services publics à l'emploi

Tout comme les pôles emploi en France, les Services à l'Emploi italiens sont une interface entre personnes en recherche d'emploi et entreprise et offrent des services de conseils aux entreprises en demande.

### 3.6.2.2 *La Législation en matière d'emploi*

#### ☞ *Forme du contrat de travail*

De façon générale, aucune exigence législative n'indique que les contrats de travail doivent être écrits. Toutefois, la plupart des conventions collectives l'exigent. Les contrats à durée déterminée et à temps partiel sont les seuls à devoir être écrits.

Les contrats à durée déterminée sont permis sous certaines conditions comme l'emploi saisonnier ou le remplacement de personnel en congés.

Tout comme en France, les salariés ont un devoir de confidentialité et de non concurrence pendant la durée de leur contrat de travail pour ce dernier point.

#### ☞ *Salaire minimum*

La législation italienne ne définit pas de salaire minimum mais la Constitution garantit le droit à un salaire « honnête ». Les conventions collectives établissent les niveaux minimum de rémunération.

#### ☞ *Temps de travail*

Concernant le temps de travail, il est généralement convenu qu'une journée est constituée de huit heures de travail. Le nombre maximum d'heures travaillées par semaine est de 48 (incluant les heures supplémentaires) en prenant comme base de calcul de référence le nombre moyen d'heures travaillées sur les quatre derniers mois.

Concernant les heures supplémentaires, elles sont régies par les conventions collectives. En l'absence de clause spécifique conventionnelle, il est établi que les heures supplémentaires ne pourront excéder 250 heures par an.

Concernant les jours fériés et congés, l'Italie compte onze jours fériés religieux ou pas. La Constitution garantit un repos hebdomadaire au moins d'une journée (généralement le dimanche). Les salariés bénéficient de quatre semaines de congés annuels.

En cas de maladie du salarié, l'employeur doit maintenir son poste initial, son ancienneté, et pour quelques catégories de travailleurs son salaire pendant une durée de 6 mois ou plus (selon la convention collective).

Concernant les congés exceptionnels, les salariés ont le droit à 15 jours pour se marier, pour assumer des responsabilités familiales exceptionnelles (décès d'un ascendant ou descendant, maladie d'un enfant).

En cas de maternité, la salariée reçoit 80 % de son salaire à la charge de la sécurité sociale italienne. En cas de décès de la mère en cours de congés de maternité, le père salarié peut prendre le congé de maternité dû initialement à la mère dans les mêmes conditions.

#### ☞ *Rupture du contrat de travail*

- **Licenciement**

La loi italienne permet le licenciement d'un salarié pour :

- « juste cause » : manquement du salarié à ses obligations ou tout comportement rendant la continuation du contrat de travail impossible.
- « motif justifié » : dans le cas où le manquement du salarié à ses obligations n'est pas suffisant pour constituer une juste cause mais réfère à un refus d'obtempérer aux instructions de ses supérieurs ou à des dommages matériels sur des équipements de l'entreprise ou une

performance médiocre par rapport aux objectifs fixés ou dans le cas de restructuration d'entreprise.

Les licenciements doivent toujours être présentés de forme écrite et détaillée quant à leurs motivations, dans le cas contraire, le licenciement sera jugé nul et non avenu.

En cas de contestation du salarié licencié approuvée par une décision du tribunal des prud'hommes :

- si l'entreprise emploie moins de 60 salariés sur le territoire italien ou moins de 15 salariés par établissement, elle peut choisir soit de réintégrer le salarié soit de lui payer une indemnité (entre 2,5 et 6 mois de salaire)
- dans les autres cas, le salarié est automatiquement réintégré à l'entreprise et une compensation de dommages et intérêts d'un montant égal à 5 mois de salaire (au mois) est accordée.

Tout licenciement implique pour l'entreprise le paiement au salarié d'une prime de précarité égale au salaire brut annuel divisé par 13,5 (et exemptée de charges sociales patronales), des indemnités pour congés non pris, prorata du 13<sup>ème</sup> mois si applicable..., et de la période de préavis (soumise à charges sociales).

- **Licenciement collectif**

Si le licenciement concerne au moins 5 salariés sur une période de 120 jours et que l'entreprise emploie plus de 15 salariés, elle doit consulter les unions de commerce pour appliquer la procédure de licenciement collectif.

Les salariés employés par certains types d'entreprises et ayant au moins 12 mois d'ancienneté reçoivent une indemnité de chômage durant une période limitée par l'agence de sécurité sociale INPS.

Pour chaque salarié licencié, l'entreprise doit s'acquitter d'une contribution financière égale à 30 fois le versement mensuel à l'INPS et payable d'avance.

### 3.6.3 Les conventions collectives pour le TRM ou « Négociables »

Les « négociables » définissent et régissent les droits et devoirs des salariés et de leurs employeurs ainsi que les rémunérations à appliquer.

#### 3.6.3.1 Dispositions générales

Ainsi, concernant la convention collective appliquée au transport routier de marchandises, les dispositifs précédemment mentionnés sont précisés :

- les périodes d'essai : elles sont conventionnellement de 6 mois pour un cadre (niveau 1 supérieur), 4 mois pour les employés de premier niveau (comptable, superviseur, secrétaire de direction...), 3 mois pour les employés de second niveau (agents en douane, certains grutiers...) et les conducteurs classés au niveau 3 SUPER (ou 3<sup>ème</sup> niveau du négociable Assologistica)<sup>41</sup>, 2 mois pour les conducteurs classés au niveau 3 (ou 4<sup>ème</sup> niveau du négociable Assologistica)<sup>42</sup>, 10 jours pour les autres catégories d'employés.

---

<sup>41</sup> Conducteur de véhicules PL

<sup>42</sup> Conducteur de véhicules articulés jusqu'à 20T de PTR

- les préavis pour démission :
  - moins de 5 ans d'ancienneté : 2,5 mois pour un cadre et employé de premier niveau, 1,5 mois pour un second niveau, 1 mois pour les niveaux 3 SUPER, 3 et 4
  - de 5 à 10 ans d'ancienneté : 3,5 mois pour un cadre et employé de premier niveau, 2 mois pour un second niveau, 1,5 mois pour les niveaux 3 SUPER, 3 et 4
  - plus de 10 ans d'ancienneté : 4,5 mois pour un cadre et employé de premier niveau, 2,5 mois pour un second niveau, 2 mois pour les niveaux 3 SUPER, 3 et 4
  - pour les conducteurs travaillant en double équipage : 15 jours
  - pour les ouvriers : 6 jours
  
- le temps de travail du personnel sédentaire est fixé à 39 heures par semaine et 8 heures par jour.

### **3.6.3.2 Formation continue : Transposition de la directive 2003/59 CE 2003/59 CE**

En application de la loi n° 32/2005, le gouvernement italien a donné effet à la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés au transport de marchandises ou de passagers.

Ainsi, l'emploi de conducteurs professionnels affectés aux transports routiers de personnes et de marchandises, pour lesquels la conduite nécessite des permis de conduire dans les catégories C, C + E, D et D + E, est soumis à une obligation de qualification initiale et de formations continues périodiques pour obtenir une carte de qualification professionnelle.

Tout conducteur routier professionnel étant muni d'un permis de conduire, mais pas d'un certificat de compétence ou de qualification professionnelle de conducteur autrement dit de sa carte de qualification ou d'une déclaration appropriée de substitution est soumis à une sanction administrative matérialisée par le paiement d'une somme comprise entre 143 € et 573 €

### 3.6.3.3 Grille de salaires conventionnels et composants de coût du personnel de conduite

#### ☛ Salaires minima

La Convention Collective fixe les salaires minima par catégorie de personnel :

**Tableau 12 - Salaires minima**

Niveaux	Salaire minimum au 01.07.2008 en €
1 <sup>er</sup> niveau supérieur (cadre)	1 812,83
1 <sup>er</sup> niveau	1 702,41
2 <sup>ème</sup> niveau	1 564,21
3 <sup>ème</sup> niveau Super	1 412,37
3 <sup>ème</sup> niveau	1 375,07
4 <sup>ème</sup> niveau	1 307,67
5 <sup>ème</sup> niveau	1 247,27
6 <sup>ème</sup> niveau	1 164,54

A cette base minimum, le salaire est valorisé par une prime d'ancienneté rétribuée en fonction de la catégorie de personnel (applicable depuis le 29/01/2005) :

**Tableau 13 - Prime d'ancienneté**

Niveaux	Montant
1 <sup>er</sup> niveau supérieur (cadre)	EUR 30,99
1 <sup>er</sup> niveau	EUR 29,44
2 <sup>ème</sup> niveau	EUR 26,86
3 <sup>ème</sup> niveau Super	EUR 24,79
3 <sup>ème</sup> niveau	EUR 24,27
4 <sup>ème</sup> niveau	EUR 23,24
5 <sup>ème</sup> niveau	EUR 22,21
6 <sup>ème</sup> niveau	EUR 20,66

Le salaire comporte également un composant variable au titre de l'intégration régionale et variable selon les régions d'implantation :

**Tableau 14 - Intégration régionale**

	1° super	1°	2°	3° super	3°	4°	5°	6°	Mensa
Campania	51,65	51,65	51,65	49,58	49,58	47,51	47,41	47,31	6,20
Emilia-Romagna	62,39	60,64	57,83	58,20	52,40	50,58	48,28	46,87	3,62
FVG-Trieste	42,12	40,57	40,84	40,02	39,12	38,58	37,12	36,50	-
FVG-Udine	35,44	35,44	35,76	34,87	33,96	33,43	31,99	31,30	-
Lazio	50,10	47,51	45,96	43,90	42,87	41,32	40,28	38,73	11,36
Liguria	69,72	66,36	64,56	61,46	60,43	58,88	57,33	57,33	-
Lombardia	77,53	75,21	67,83	63,28	61,90	59,21	57,44	55,88	8,26
Marche	53,92	52,88	52,65	49,75	46,95	46,28	44,20	42,29	-
Piemonte	68,69	65,07	59,91	56,29	55,26	53,20	50,10	50,10	-
Puglia	19,69	18,66	17,58	16,90	23,89	23,32	22,79	22,47	3,62
Sicilia/Sardegna	26,33	24,78	19,63	15,23	14,17	12,20	11,01	9,36	-
Toscana	58,10	57,16	56,64	57,71	57,87	57,04	57,73	54,83	4,28
Toscana-Livorno	57,66	56,06	56,13	56,68	56,32	55,49	57,73	54,31	4,19
Trentino Alto Adige	15,61	14,19	12,43	10,44	9,93	8,96	8,38	8,89	-
Veneto	21,41	19,45	17,00	14,29	13,61	12,40	11,27	9,73	-
Veneto-PD-VR-TV	42,22	40,68	38,26	37,44	36,54	35,99	34,54	33,92	2,27
Veneto-Venezia	67,14	67,14	67,14	67,14	67,14	67,14	67,14	67,14	51,65

Legenda: FVG=Friuli Venezia Giulia, PD=Padova, VR=Verona, TV=Treviso

Enfin, il convient de signaler l'application d'accords d'entreprise qui impacte de façon non négligeable sur les niveaux de salaire puisque pouvant atteindre 400 à 500 € par mois. Ces montants sont variables d'entreprise à entreprise mais également au sein d'une même entreprise, de catégorie de personnel à catégorie de personnel.

➤ *Coût du personnel de conduite : synthèse*

Au delà des minimas sociaux établis par la convention collective, compte tenu des accords d'entreprise, de l'ancienneté et des négociations salariales individuelles, le conducteur PL coûte, pour l'entreprise et charges sociales patronales comprises, généralement environ 21 € de l'heure payée, soit 3 528 € par mois sur une base de 168 heures payées, soit 42 336 € par an. Cela correspondant à une rémunération nette d'impôt (sur le revenu) pour le conducteur d'un montant de 1 886 € par mois, soit 22 632 € par an.

➤ *Frais de déplacements*

En janvier 2006 (inchangé depuis), un nouveau barème pour les frais de déplacements a été fixé comme suit :

**Tableau 15 - Les frais de déplacement**

	FRAIS EN ITALIE	FRAIS A L'ETRANGER
6 à 12 heures	19,81 €	27,64 €
De 12 à 18 heures	30,60 €	40,24 €
De 18 à 24 heures	38,42 €	57,01 €

Les frais de déplacement sont ainsi remboursés à hauteur de 1,96 € pour le petit déjeuner, 24,49 € pour le déjeuner, 24,49 € pour le dîner et 57,09 € pour la nuitée.

### 3.6.4 Règlement 561/2006 et Directive 2002/15 : mise en œuvre

La réglementation européenne est fondée essentiellement sur le règlement (CE) n. 561/2006 du 15 mars 2006, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, qui a modifié les règlements (CEE) n. 3821/85 et (CE) n. 2135/98 du Conseil relatif aux dispositifs de contrôle dans le domaine des transports par route. Le règlement n. 561/06 s'applique aux transports routiers effectués dans la Communauté et aux transports entre la Communauté, la Suisse et les pays liés à l'accord sur l'Espace économique européen. Il fixe les règles relatives aux durées de conduite, dont le respect est contrôlé par le tachygraphe numérique, appareil expressément conçu pour enregistrer les pauses et les temps de repos.

Au niveau national, les décrets ministériels du 31 octobre 2003 (n. 361) et du 11 mars 2005 (amendé par le décret ministériel du 21 février 2006) ont intégré la législation européenne concernant l'implémentation du tachygraphe numérique en indiquant les modalités et les conditions pour la délivrance des homologations de l'appareil et des cartes tachygraphes.

Les conditions de travail des conducteurs et les horaires de travail qu'ils doivent respecter sont indiqués dans la Directive CE 15/2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, à laquelle l'Italie a donné exécution avec le Décret législatif du 19 novembre 2007 n. 234, en vigueur depuis le 1er janvier 2008.

Cette directive fixe la durée maximale hebdomadaire du travail en quarante-huit heures (art. 4), en disposant aussi l'interdiction de travailler pour plus de six heures consécutives sans pause (art. 5). L'horaire de travail doit être interrompu par une pause d'au moins trente minutes lorsque le totale des heures de travail est compris entre six et neuf heures, et d'au moins quarante-cinq minutes lorsque le total des heures de travail est supérieur à neuf heures.

L'art. 3 de la Directive donne la définition d'horaire de travail, selon laquelle le temps de travail comprend chaque période comprise entre le début et la fin du travail pendant laquelle le travailleur mobile est à disposition de l'employeur en exerçant ses fonctions et activités, c'est à dire le temps dédié à toutes les opérations de transport routier qui comprennent: la conduite, le chargement et le déchargement, l'assistance aux passagers à la montée et à la descente du véhicule, le nettoyage et l'entretien technique de ce dernier, chaque autre opération destinée à assurer la sécurité du véhicule, de sa charge et de ses passagers ou chaque autre opération destinée à accomplir aux obligations légales ou réglementaires directement liées au transport spécifique en cours, y compris les formalités administratives avec les autorités policières et douanières (enfin parfois décomptées en tant que temps de travail pour ces dernières).

Sont exclus du temps de travail les temps de pause visés à l'article 5 de la Directive, c'est à dire les périodes de repos intermédiaire de trente ou quarante-cinq minutes selon que le total des heures de travail soit compris entre six et neuf heures ou soit supérieur à neuf heures et les ainsi appelés temps de mise à disposition, pendant lesquels le conducteur, même en n'étant pas obligé à rester sur le lieu du travail, doit être disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux (ces temps de mise à disposition, bien que non comptabilisés dans le temps de travail, sont toutefois rémunérés au tiers de la valeur du temps passé).



### 3.6.4.1 *Activité des conducteurs*

#### ☞ *Temps de conduite et de repos*

Les nouveaux temps de conduite et de repos fixés par le règlement CE 561/2006 sont en vigueur depuis le 11/04/07 sur le territoire des 27 états membres de l'Union Européenne (dont l'Italie), de la Suisse et des pays de l'Espace Economique Européen (Islande, Liechtenstein, Norvège). Les autres pays tombent sous l'application du régime AETR.

**Tableau 16 - Application du règlement CE 561/2006 (conduite et repos)**

<b>Disposition</b>	<b>561/2006</b>	<b>AETR</b>
Temps conduite journalier	9h (10h 2 x /semaine)	9h (10h 2 x /semaine)
Temps conduite hebdomadaire	56h	---
Temps conduite 2 semaines	90h	90h
Temps conduite ininterrompu	4h30'	4h30'
Pause	45' (ou 15' + 30')	45' (ou 3 x 15')
Temps repos journalier 1 chauffeur	11h/24h (9h 3 x/semaine) ou 12h/24h (3h + 9h)	11h/24h (9h 3 x/semaine avec compensation avant fin 2 <sup>e</sup> semaine) ou 12h/24h (8h + 4h)
Temps repos journalier 2 chauffeurs	9h/30h	8h/30h
Temps repos hebdomadaire	45h (réduction à 24h avec compensation dans les 3 semaines)	45h (réduction à 36 h au domicile et 24h hors du domicile avec compensation dans les 3 semaines)
Nombre jours conduite consécutifs	6	6 (12 en services occasionnels internationaux)

#### ☞ *La notion d'amplitude*

Lors d'un service occasionnel (inter)national – et également lors des excursions y afférentes – le règlement CE 561/2006 est en vigueur depuis le 11/04/07 sur le territoire des 27 états membres de l'Union Européenne (dont l'Italie), de la Suisse et des pays de l'Espace Economique Européen (Islande, Liechtenstein, Norvège). Les autres pays tombent sous l'application du régime AETR.

La notion d'amplitude n'y est pas mentionnée, mais peut être déduite des temps de repos à respecter :

**Tableau 17 - Repos et amplitudes**

<b>Règlementation</b>	<b>561/2006</b>	<b>AETR</b>
Temps de repos	Amplitude maximale	Amplitude maximale
<b>1 chauffeur</b>		
11 h sur 24 h (règle générale)	13 h	13 h
9 h sur 24 h (exception, applicable 3 fois par semaine)	15 h	15 h
12 h sur 24 h (avec fractionnement en 2 ou 3 périodes dont 1 période de min. 8 h consécutives)		16 h
12 h sur 24 h avec fraction en 1 x 3 h et 1 x 9 h consécutives	15 h	
<b>2 chauffeurs</b>		
8 h sur 30 h		22 h
9 h sur 30 h	21 h	

### **3.6.4.2 Le cas des conducteurs non nationaux : Application du règlement 484/2002**

Ce règlement<sup>43</sup> a pour objectif d'instaurer une attestation communautaire uniforme permettant de vérifier efficacement la régularité du statut professionnel des conducteurs de pays tiers employés par des transporteurs des Etats membres effectuant des transports internationaux de marchandises.

L'impossibilité de vérifier la légalité de l'emploi ou de la mise à disposition des conducteurs, en dehors du territoire de l'Etat membre d'établissement du transporteur, a donné naissance à un marché dans lequel des conducteurs des pays tiers sont parfois engagés irrégulièrement et uniquement pour assurer des transports internationaux à l'extérieur de l'Etat membre dans lequel le transporteur est établi. C'est pour contrevenir à ces pratiques que ce règlement a été conçu.

Souvent, ces conducteurs engagés irrégulièrement travaillent dans des conditions précaires et ils sont sous-payés, ce qui met en péril la sécurité routière. Cette situation engendre d'importantes distorsions de concurrence entre les transporteurs qui utilisent de telles pratiques et ceux qui recourent uniquement à des conducteurs employés légalement.

Le règlement 881/92/CE soumet déjà les transports internationaux par route à l'obtention d'une licence communautaire. Le règlement 484/2002 prévoit désormais que le conducteur ressortissant d'un pays tiers soit en possession d'une attestation de conducteur.

L'attestation doit certifier que le conducteur répond aux conditions d'emploi prévues dans les dispositions législatives et réglementaires applicables sur le territoire de l'Etat membre d'établissement du transporteur. Le champ d'application du règlement est limité aux conducteurs ressortissants des pays tiers. Il est envisagé l'extension du champ d'application, sur la base d'une évaluation par la Commission, aux conducteurs ressortissants des Etats membres.

L'attestation de conducteur est délivrée par l'Etat membre à la demande du titulaire de la licence communautaire pour chaque conducteur ressortissant d'un pays tiers qu'il emploie légalement. Cette attestation doit être conforme au modèle figurant dans l'annexe du règlement.

L'attestation est délivrée pour une durée à déterminer par l'Etat membre qui la délivre, ne pouvant pas toutefois excéder cinq ans. Elle sera présentée à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

L'attestation peut être retirée par l'autorité compétente de l'Etat membre qui l'a délivrée lorsque le transporteur a notamment:

- omis de respecter toutes les conditions auxquelles l'utilisation de l'attestation était soumise;
- fourni des informations inexactes au sujet de données qui étaient nécessaires pour la délivrance ou le renouvellement de l'attestation.

Une copie certifiée conforme de l'attestation doit être conservée par l'entreprise de transport.

L'original de l'attestation doit se trouver à bord du véhicule et doit être présenté par le conducteur à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

---

<sup>43</sup> Règlement (CE) N° [484/2002](#) du Parlement européen et du Conseil du 1er mars 2002 modifiant les règlements (CEE) n° [881/92](#) et (CEE) n° 3118/93 du Conseil afin d'instaurer une attestation de conducteur [Journal officiel L 76 du 19.03.2002].

### 3.6.5 Pénalités et amendes en Italie

Le contrevenant étranger a la possibilité de payer **immédiatement** une amende à tarif réduit, notamment 25 % du montant maximum de l'amende prévu par la loi.

S'il n'opte pas pour cette solution, il doit verser un **cautionnement** (consignation) à l'agent, égal à la moitié de l'amende maximale pour cette infraction. Il peut aussi délivrer un **acte de cautionnement** en garantie du paiement des sommes dues.

Si le montant n'est pas payé, le contrôleur procède au retrait immédiat du permis. En cas de défaut d'un permis, le véhicule sera immobilisé jusqu'au paiement de la somme (avec un délai maximum de 60 jours).

**Tableau 18 - Italie Tarifs (montants en EUR)**

Arrêt sur les voies ou les aires réservées aux transports en commun	36 à 148
- Dépassement de la vitesse autorisée	
Jusqu'à 10 km/h	72 – 296
De plus de 10 km/h jusqu'à 40 km/h	296 – 1188
De plus de 40 km/h	740 – 2.970
Circulation sans éclairages	36 – 148
Passage au feu rouge	143 – 570
Dépassement du temps de conduite autorisé	143 – 570
Contrôle technique du véhicule non effectué	148 – 594
Non utilisation du triangle de pré signalisation	36 – 148
Circuler sans carte grise	35 – 143
- Dépassement du poids autorisé	
1 t	36 – 148
2 t	74 – 296
3 t	148 – 594
plus de 3 t	370 – 1 485
Non utilisation ou utilisation incorrecte du tachygraphe	742 – 2 970
Non utilisation ou utilisation incorrecte du limiteur de vitesse	829 – 3 315

\*Si l'infraction est commise 2 fois en 2 ans : suspension du permis et de la carte grise. A noter également que l'Italie a adopté en mai 2004 le permis de conduire à points. Ce système s'applique également aux chauffeurs étrangers. Chaque chauffeur dispose de 20 points en tout et des points lui sont retirés en cas d'infraction au code de la route. Les points sont inventoriés dans un registre central. Les chauffeurs qui perdent la totalité des points dans une période d'un an seront sanctionnés par une interdiction de circuler de deux ans en Italie ceux qui perdent leur vingt points dans une période de deux ans, seront interdit de circuler pendant un an.

Source : CONFETRA, mai 2006

## 4 Organisation et structure du marché

Nous avons traité en introduction de la question centrale du nombre d'entreprises.

Il reste que plusieurs thèmes reviennent de manière récurrente dans les analyses portant sur le marché italien. Il s'agit de la sous-traitance, du regroupement d'entreprises, des relations avec les donneurs d'ordre, et de la place des grands groupes dans le secteur en Italie, question qui nécessite une analyse plus fine en termes de métiers.

### 4.1 Recours à la sous-traitance<sup>44</sup>

La question du recours à la sous-traitance est présente dans les débats autour de la réforme des transports routiers.

De fait les données d'analyse fournies au titre de l'année 2006 par « l'agenzia Entrate » (qui est l'une des agences de l'administration fiscale) confirment l'importance de la sous-traitance.

L'analyse de l'agence repose sur une catégorisation des firmes selon des critères comme la taille, le type de véhicules et le métier.

L'une de ces catégories (la 39<sup>ème</sup>) regroupe 434 entreprises (sur un total étudié de 87 013) ayant un recours à la sous-traitance moyen de 53 % relativement à son chiffre d'affaires. Par ailleurs, dans l'ensemble, on constate des recours apparents à la sous-traitance assez importants en particulier pour les petits véhicules (distribution).

Le groupe Federtrasporti<sup>45</sup> avait par exemple proposé en 2005 que la sous-traitance soit limitée réglementairement à 50 %. Son opinion est désormais différente, et vise à demander que les firmes ayant recours à la sous-traitance aient une responsabilité en ce qui concerne le respect des règles sociales, poursuivant ainsi dans le sens des dispositions relatives à la coresponsabilité introduites par le décret législatif 286/2005, mais allant au-delà<sup>46</sup>.

Des organisations comme Confartigiano mettaient d'ailleurs en cause, dans le courant des années 1990 un modèle de développement reposant massivement sur le recours à la sous-traitance en direction d'entreprises unipersonnelles. Ce constat – en face duquel il n'est pas possible de donner une évaluation précise – est crédible compte tenu de l'importance considérable des entreprises de ce type, et du nombre global d'entreprises inscrites au registre des transporteurs.

A l'heure actuelle on peut considérer que les dispositions prises en ce qui concerne la feuille de route traitent directement de la question, en précisant les règles à respecter en cas de sous-traitance, la fonction de « chargeur » passant dès lors au transporteur sous-traitant son fret. Dans le cas d'une feuille de route étant déjà remplie, il convient dès lors d'en remplir une seconde.

---

<sup>44</sup> Se dit en italien Subvezione ou sub-appalto

<sup>45</sup> <http://www.gruppofedertrasporti.it/>

<sup>46</sup> Encore que certains semblent interpréter le texte sur la feuille de route en considérant que les dispositions relatives aux chargeurs s'appliquent aux transporteurs sous-traitant leur activité.

## 4.2 Structuration et concentration du secteur : les groupes en Italie

Les analystes italiens considèrent généralement leur système de transport routier comme étant peu efficace et perdant des parts de marché en Europe<sup>47</sup>, celui-ci n'étant pas encore véritablement réformé, tandis que la pénétration des grands groupes est très importante<sup>48</sup>. On connaît par ailleurs l'importance en nombre des PME et des firmes artisanales, et le rythme des concentrations est considéré comme plus modeste qu'en Europe du Nord. Les « images » que l'on peut avoir du marché sont par conséquent relativement contrastées :

- Importance croissante des grands organisateurs et de la sous-traitance – dans un contexte d'externalisation croissante –
- Marché encore très réglementé, mais régulation laxiste ;
- Prix élevés, mais concurrence parfois sauvage au détriment des conditions de travail etc.

Une étude plus précise des groupes permet de mieux décrire cette réalité.

**Tableau 19 - Top 20 des groupes de transport et de logistique**

Rang	Société	CA 2007 (M€)	Pays	Activité principale
1	DHL Gruppo	1 622,3	D	Operatori multimodali
2	Savino Del Bene (consolidé)	808,3	I	Operatori multimodali
3	Ceva Gruppo	7797,8	ND	Operatori multimodali
4	TNT Group	779,5	ND	Express courier
5	Bartolini SPA	764	I	Express courier
6	Saima Avandero	773,1	Da	Operatori multimodali
7	Kuehne+ Nagel	466,4	CH	Operatori multimodali
8	Fercam (consolidé)	438,9	I	Operatori logistici
9	Schenker Italia	436,5	D	Operatori multimodali
10	SDA	413,7	I	Express courier
11	UPS Italia	404,4	USA	Express courier
12	Arcese Trasporti (consolidé)	404,7	I	Operatori logistica
13	JAS (consolidé)	390,7	I	Spedizionieri et Case di spedizioni
14	Geodis Zust Ambrosetti	373,8	F	Operatori multimodali
15	Italsempione (consolidé)	369,5	I	Spedizionieri e Case spedizioni
16	Number 1 Logistics Group	291,9	I	Operatori logistica
17	Argol Villanova Gruppo	288	I	Operatori logistica
18	Panalpina	260,3	CH	Operatori multimodali
19	Albini & Pitigliani (consolidé)	249,8	I	Operatori multimodali
20	Cemat	215,5	I	Operatori del trasporto combinato

Source : Centre Studi Confetra

<sup>47</sup> Voir « Scenari dei trasporti L'internazionalizzazione del trasporto : la posizione dell'impresa italiana » Federtrasporto décembre 2003

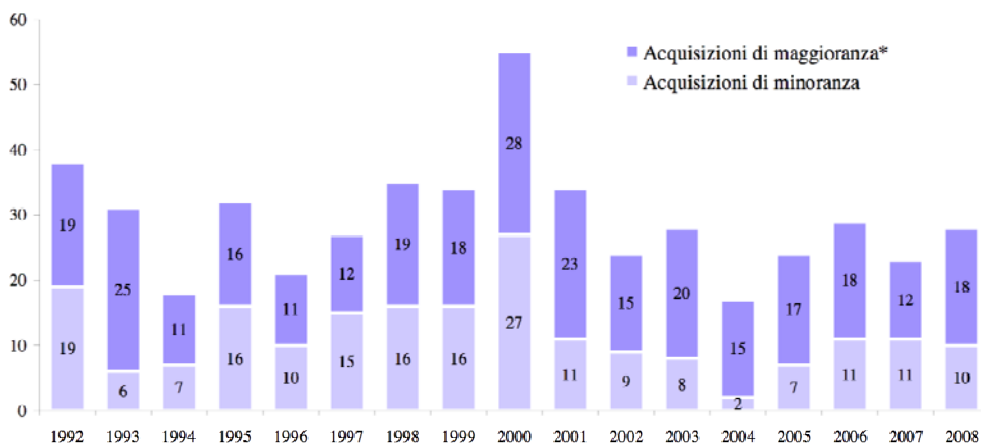
<sup>48</sup> Selon une étude de Politecnico Milano, la progression du chiffre d'affaires des prestataires de services logistique et transport contrôlé par des firmes étrangères a été de 41 % entre 2000 et 2003, le nombre d'entreprises contrôlées passant de 241 à 296.

Comme le montre le tableau, les grands groupes européens et mondiaux sont largement dominants en Italie, en termes de chiffre d'affaires. Pour autant, on trouve 10 groupes italiens dans le Top 20.

Et parmi les vingt suivant (jusqu'à 110 M€ de CA) on rencontre seulement trois groupes étrangers : Gefco Italie (CA : 199 M€), Cavalieri (CA : 122 M€), racheté par Stef-TFE et le Danois DSV Road (CA : 116 M€). Notons qu'en 2008, DSV se trouve parmi les leaders suite à la prise de contrôle de Saima Avendero, via le rachat du Belge ABX Logistics. Enfin, il faut rajouter Norbert Dentressangle qui réalise en Italie un chiffre d'affaires de 120 M€ dont 93 millions dans la logistique.

Le profil de ce peloton de tête est le produit d'un double mouvement : d'une part, celui de construction de groupes issus de l'histoire « interne » du secteur des transports de la péninsule ; d'autre part, celui produit par la dynamique européenne de concentration du transport et de la logistique qui se cristallise au tournant des années 2000 et dont on voit nettement les effets en Italie dans le graphique ci-dessous.

**Figure 8 - Acquisitions et fusions dans le secteur des transports en Italie - Années 1992-2008 • Source « Indagine congiunturale I semestre 2009 », Federtrasporto**



*Nota bene les acquisitions majoritaires sont en foncé. Les acquisitions minoritaires en clair.*

Ces deux mouvements se sont naturellement chevauchés, sans pour autant fusionner.

#### 4.2.1 Les groupes italiens

Au risque d'être un peu schématique, il faut souligner que, dans le passé, l'histoire du marché italien a généré deux principaux types de groupes. D'une part des grands « corrieri » (messagers), d'autre part des groupes que, faute de mieux, nous désignerons comme des conglomérats « multimétiers ».

Certains de ces groupes – par exemple Fercam – sont présents dans le transport de lot et le général cargo mais l'histoire du secteur n'a pas donné naissance à des grands opérateurs intégrés, comme en France au tournant des années 1990, avec Norbert Dentressangle, Giraud ou Transalliance.

Sans doute doit-on relier ce phénomène à une évolution réglementaire plus tardive en Italie.

#### 4.2.1.1 *Les grands « corrieri »*

Parmi eux on trouve Saima Avendero (CA : 773,1 M€), Bartolini (CA : 7 464 M€) et Geodis Züst Ambrosetti (CA : 373 M€). On pourrait ajouter Sifte-Berti (CA : 141 M€), qui n'apparaît pas dans le Top 20, correspondant de Mory TEAM en Italie. Dans le tableau, Bartolini est présenté comme « express courier » et les deux autres comme « operatori multimodali ». Ils ont pourtant une histoire et un profil communs. Si Bartolini dispose toutefois d'une offre logistique, il semble plus centré sur l'express et la messagerie rapide. Resté indépendant, mais uniquement présent en Italie, il est lié pour l'Europe au réseau DPD (petit colis rapide) et au réseau Euro express.

Züst Ambrosetti, filiale du groupe SNCF depuis 1989, est plus diversifié, avec notamment une activité overseas, mais « la distribution nationale » et la « distribution européenne » dépassent largement la moitié de l'activité. Cela dit, depuis à présent de nombreuses années, le groupe semble stagner. Il en allait de même pour Saima Avendero, présent dans la distribution, la logistique et l'overseas, dont le rachat par ABX Logistics (1999) n'avait pas relancé la dynamique. Toutefois, le Danois SDV est un opérateur dynamique et va sans doute renforcer le profil de messagerie « lourde » de l'opérateur et l'activité de groupage européen.

#### 4.2.1.2 *Les « conglomérats multimétiers »*

Ces opérateurs sont qualifiés dans le Top 20 de « operatori multimodali » ou d'« operati logistica ». Number 1 Logistics (CA : 291,9 M€), filiale de Barilla, a bien le profil de ce qu'en France on appelle un prestataire logistique. Et il est important de souligner que l'opérateur arrive en deuxième position sur le marché de la logistique (au sens « contract logistics » ou logistique contractuelle), derrière Ceva, mais devant DHL Exel Supply Chain et Kuehne+Nagel<sup>49</sup>.

Les autres apparaissent comme des conglomérats auxquels nous ne sommes pas habitués en France ; tout au moins aujourd'hui. L'on peut remarquer qu'ils n'ont pas fait l'objet d'une politique de rachat par les groupes internationaux. Il s'agit, notamment de Savino Del Bene (n°2), de Fercam (n° 8) d'Arcese (n° 12), Ital Sempione (n° 15), Vilanova (n° 17). On pourrait rajouter Transmec (CA : 150 M€) qui n'apparaît pas dans le Top 20.

Savino del Bene (CA : 808 M€) est celui dont le profil est le plus proche d'un transitaire. Selon certaines estimations, il réalise 60 % de son activité dans le fret maritime, 20 % dans le fret aérien et 20 % dans le fret routier. En 2008, le groupe annonce réaliser 65,24 % de son chiffre d'affaires en Europe (pour l'essentiel en Italie en fait), 16 % en Amérique du Nord, 8,3 % en Asie-Océanie, 3,8 % au Moyen-Orient-Afrique et 6,6 % en Amérique centrale et du sud.

Fercam (CA 438,9 M€) annonce une flotte de 2 200 véhicules de transport<sup>50</sup>, 55 « branches » au total dont 36 en Italie et 18 en Europe. Son offre touche tous les domaines : transport de lots complet (routier et intermodal), distribution européenne, distribution nationale, logistique et le fret aérien et maritime. Selon certaines estimations, le groupe réaliserait 20 % de son chiffre d'affaires en Europe (hors Italie), autour de la moitié dans le transport routier de lot et un peu moins de 20 % dans l'aérien et le maritime.

Italsempione (CA : 369,5 M€), qui réalise l'essentiel de son chiffre d'affaires en Italie, se présente comme un opérateur de « logistica integrata ». Le groupe est présent dans le transport routier, lot et groupage (membre de réseau européen System Alliance), l'aérien, le maritime et la logistique.

---

<sup>49</sup> DHL Exel Supply Chain Italie annonce un CA de 268,2 M€ et la logistique représente environ la moitié du CA de Kuehne+Nagel en Italie.

<sup>50</sup> Certains groupes annoncent des flottes importantes, mais il est difficile de connaître le rapport compte propre et sous-traitance. Dans les données officielles, le nombre de véhicules apparaît seulement au niveau des filiales qui sont nombreuses et hétérogènes.

### 4.2.1.3 *Le tournant des années 2000*

Certains commissionnaires comme Schenker et Danzas avaient une tradition de présence en Italie, notamment dans l'activité route export (voir plus haut). Toutefois le tournant de l'an 2000 est directement l'expression de la dynamique de concentration enclenchée au niveau de l'Europe par les postes hollandaises et allemandes. Même par la suite, la poste française ne cherche pas à s'implanter et la poste italienne dispose par ailleurs d'une filiale express, SDA (CA : 413,7 M€)

#### ➤ *Les postes hollandaises et allemandes*

En 2001, suite à diverses opérations de rachat, ces deux postes vont disposer d'une implantation équivalente en Italie, avec environ 1,5 milliard de chiffre d'affaires chacune. Mais les histoires (comme le devenir) sont différentes.

On sait que c'est la poste hollandaise qui opéra la première le tournant avec le rachat en 1996 du TNT, un intégrateur australien mais devenu de fait européen. TNT disposait d'une forte implantation en Italie avec, outre l'express, une activité de messagerie rapide et des prestations logistiques, notamment pour Fiat (pièces détachées). L'activité logistique (TNT logistics) va être renforcée par des rachats, en 1999, entre autre du prestataire logistique Technologistica (CA : 332 M€). Par la suite, la poste hollandaise se sépare en 2006 de TNT Logistics qui devient CEVA, rachète un transitaire US (EGL) et devient un leader mondial. La situation actuelle en Italie avec, d'une part, TNT Express (CA : 779, 5 M€) et, d'autre part Ceva (CA : 797,8 M€) est directement le produit de cette histoire, dont le chiffre d'affaires se réalise pour l'essentiel dans la logistique.

En cumulant ces deux chiffres, on approche d'ailleurs celui de DHL Italie aujourd'hui (CA : 1 622,3 M€). La poste allemande a commencé à s'implanter en 1998 par le rachat du groupe suisse Danzas, qui réalisait environ 500 millions d'euros de chiffre d'affaires en Italie ; un peu dans la logistique, mais l'essentiel dans l'overseas et la commission de transport routier. S'est rajouté, en 1998, le rachat d'une petite société de colis (MIT) et de messagerie et d'une autre en 2000 (SAV). Le rachat du groupe Exel, en 2005, n'a pas apporté une forte activité logistique dans la péninsule. En 2001 Exel Italie annonçait un chiffre d'affaires de 142 millions d'euros, pour l'essentiel dans le fret international ; toutefois en 2003 le Britannique avait racheté Cappelletti, un petit prestataire logistique (CA : 44 M€).

#### ➤ *Rachats d'entreprises de taille moyenne*

La pénétration des grands groupes (notamment des postes) sur le marché italien s'est réalisée en partie par le jeu de « poupées russes » lié au rachat de groupes européens : la poste hollandaise s'implante par le biais du rachat global de TNT et de sa présence en Italie, la poste allemande fait de même avec Danzas, puis Exel, SDV par le biais du rachat d'ABX Logistics, etc.

Toutefois, hormis la prise de contrôle de Saima Avandero, les groupes italiens ont été finalement peu concernés par cette politique de rachat. Ainsi, la poste allemande complète son réseau de messagerie par le rachat de deux sociétés de taille moyenne, UPS d'ailleurs procède de la même façon. Hays logistics, qui deviendra ACR logistics, s'implante par le rachat en 1998 du prestataire Sodibelco. En 2005, avant son rachat par Kuehne + Nagel, ACR affichait un chiffre d'affaires de 136 millions d'euros ; et son héritage représente l'activité logistique de Kuehne+Nagel Italie qui atteint environ 50 % de son chiffre d'affaires.

On retrouve ce mouvement pour des groupes étrangers moins importants. Ainsi, Norbert Dentressangle s'est implanté, essentiellement dans la logistique, par le rachat en 1999 de Soluzione logistica (CA : 43 M€) puis Cidem en 2003. Stef-TFE a pris le contrôle en 2007 de son partenaire italien, spécialiste du froid Cavalieri avec un chiffre d'affaires de 137,7 millions d'euros, dont 41,2 millions dans la logistique.

Ce mouvement de prise de contrôle de firmes intermédiaires par des opérateurs étrangers s'est poursuivi avec très récemment la reprise de Macron (Logistique de l'habillement) par le groupe Norbert



Dentressangle, celle de Spedimac (spécialiste du transport de messagerie de produits chers et fragiles, ex TNT express) et de Transitalia (distribution de livres) passée sous celui de Ceva.

### ➤ *Les limites des restructurations*

Durant la décennie passée, le secteur italien du transport et de la logistique a connu une profonde dynamique de restructuration et de concentration, comme les autres pays européens. Pour autant – comme d’ailleurs dans les autres pays –, cela n’a pas supprimé certains traits particuliers. On souligne en général et avec raison la forte atomisation du secteur. Mais l’analyse des groupes fait également ressortir certains traits.

La question essentielle n’est pas tant le niveau de concentration que celui de la structuration des différents marchés et métiers, structuration difficile hormis pour l’express et la messagerie, et encore avec des difficultés déjà soulignées dans la définition des activités<sup>51</sup>.

Ainsi, comme nous l’avons déjà signalé, aucun grand opérateur intégré dans le transport de charge complète n’a vu le jour. À cet égard, il est significatif que Norbert Dentressangle se soit développé essentiellement dans la logistique. Cela dit, le marché de la logistique (contract logistics) se structure lentement ; notamment à cause du développement relativement faible dans la grande distribution qui, dans de nombreux pays européens, a « tiré » le celui de la logistique de stockage-distribution des produits de grande consommation.

C’est peut-être cette relativement faible différenciation entre ces divers métiers qui permet de comprendre le profil de « conglomérats multimétiers » des groupes italiens, profil souvent modernisé par la référence à la « *logistica integrata* ». Et c’est cette situation qui, à son tour, permet de comprendre comment les grands opérateurs étrangers ont souvent – et continuent de le faire – mis l’accent sur le rachat d’entreprises moyennes, en fonction de leur spécialisation (au moins potentielle) dans des métiers précis.

## 4.3 Les coûts et leur structure : synthèse

### 4.3.1 Synthèse des coûts constitutifs du prix de revient d’un transport routier de marchandises en Italie

Avant de synthétiser les différents postes de coûts, il convient d’indiquer que le délai de paiement moyen en Italie est de 100 jours pour les prestations de transport.

La synthèse des coûts s’appuie sur l’analyse de l’exploitation d’un véhicule en zone longue internationale. Les données de référence prises en considération pour l’analyse proviennent des bases de la Confetra et sont les suivantes :

- kilométrage annuel du véhicule : 150 000 km
- ratio chauffeur / véhicule : 1,23
- hypothèse NETR de nombre de jours d’activité des conducteurs par an : 215 jours, d’où un nombre de jours d’exploitation des véhicules par an de 264 jours
- kilométrage du véhicule par jour d’exploitation : 568 km.

En l’absence de données précises, nous prenons un ratio tracteur / semi-remorque égal à 1.

---

<sup>51</sup> Les problèmes posés par la dénomination de l’activité principale dans le Top 20 illustrent bien la question.

#### 4.3.1.1 Détection des véhicules

En 2008, en consultant les tarifs de six constructeurs (IVECO, MERCEDES, RENAULT, VOLVO, SCANIA et DAF), le prix catalogue moyen d'un tracteur était d'environ 130 000 € celui d'une semi-remorque (de type BARTOLETTI, VIBERTI et ROLFO) de 35 000 €. Après ristourne commerciale, le prix d'acquisition moyen d'un tracteur est de 91 000 € et d'une semi 26 000 €.

Nous prenons l'hypothèse que la politique de renouvellement et de financement des véhicules des transporteurs italiens est similaire à celle de leurs homologues français. Il en sera de même pour les valeurs de revente des véhicules considérant qu'elles sont conditionnées par les conditions de demande internationale (et notamment des Pays de l'Est).

**Tableau 20 - Coût de détention des véhicules**

	valeur d'achat	nb. années de conservation	durée de financement (années)	montant remboursement	valeur de revente	coût réel du véhicule
Tracteur	91 000	7	4	103 000	15 000	88 000
Semi	26 000	10	4	30 000	3 000	27 000
			nb. de jour d'exploitation	coût journalier	kilométrage / jour d'exploitation	coût kilométrique
			264	47,62	568	0,0838
			264	10,23	568	0,0180
<b>Coût de détention d'un ensemble</b>				<b>57,85</b>	<b>568</b>	<b>0,1018 €</b>

#### 4.3.1.2 Poste Carburant

Selon une étude Conferta, la consommation aux 100 km des véhicules est sans surprise conforme aux observations des transporteurs français, soit une moyenne de 33 litres aux 100 km. N'ayant pas de données sur le prix livré en cuve en Italie, nous avons pris l'hypothèse haute d'une prise exclusive à la pompe.

**Tableau 21 - Poste carburants**

Prix moyen pompe en Italie (source: IRU - 08/01/10)	0,93
Consommation aux 100 kms	33
Consommation de gazole par jour	187,5
Coût de gazole par jour d'exploitation	174,38
Coût de gazole au kilomètre / jour	0,3069
Remboursement TIPP de 19,78609 EUR pour 1000l par an	979,41
Remboursement TIPP par jour d'exploitation	3,71
Coût de gazole net par jour d'exploitation	170,67
<b>Coût de gazole net au km / jour</b>	<b>0,30 €</b>

### 4.3.1.3 Assurance Flotte

Les coûts d'assurance varient fortement d'une région à une autre, ainsi la région de Naples accuse une surprime de 36 % par rapport à la moyenne nationale. De façon générale, les entreprises implantées dans le sud de l'Italie paient leurs assurances plus chères que dans le nord. La moyenne nationale du coût des assurances reste néanmoins très élevée, de l'ordre de 5 900 € par an ; ce coût ne concernant que l'assurance Flotte (RC, incendie et vol). En pratique, Confetra indique que seul 50 % de la valeur des véhicules est assurée (valeur résiduelle des véhicules en fonction de leur âge), ainsi le montant moyen observé de l'assurance Flotte est de 1 525 € par véhicule et par an.

### 4.3.1.4 Les pneumatiques

Le prix des pneumatiques observé en Italie est également similaire aux tarifs français. Sur la base d'une moyenne entre les fournisseurs PIRELLI, MICHELIN et BRIDGESTONE, on note :

- 315/70 R22.5 : 403 €HT
- 315/80 R22.5 : 437 €HT
- 385/65 R22.5 : 425 €HT.

Aucune donnée sur le rechapage n'a été trouvée. Néanmoins, compte tenu de la similitude dans le prix du pneu neuf et du coût de main d'œuvre d'entretien-réparations avec la France, nous avons pris des hypothèses de coûts similaires pour la tarification des pneus rechapés en Italie.

De même, observant un coût d'entretien-réparations (c.f. § suivant) des véhicules similaire, nous avons considéré que les performances des pneus étaient transférables à l'étude de cas italienne.

**Tableau 22 - Pneumatiques**

	coût d'un pneu neuf	coût d'un pneu rechapé	nb. pneu neuf uniquement sur véhicule	nb. pneu neuf puis rechapé sur véhicule	performance pneu neuf	performance rechapé
Tracteur	403	270	2	4	180 000	180 000
Semi	425	265	6	6	180 000	180 000
					<b>coût au km pneumatique</b>	<b>coût / jour</b>
				<b>Tracteur</b>	0,0120	6,79
				<b>Semi</b>	0,0115	6,53
					<b>Coût des pneumatiques / jour d'exploitation</b>	
						<b>13,33 €</b>

### 4.3.1.5 Entretien – Réparations des véhicules

Selon une étude Confetra, ce poste, incluant la main d'œuvre, les pièces de rechange et les huiles et lubrifiants, coûte (moyenne sur trois ans) pour :

- les véhicules roulant 150 000 km par an : en moyenne 10 492 € par an, soit 0,070 € du km
- les véhicules roulant 100 000 km par an : en moyenne 8 743 € par an, soit 0,087 € du km
- les véhicules roulant 75 000 km par an : en moyenne 5 246 € par an, soit 0,070 € du km.

**Tableau 23 - Entretien et réparations**

Coût entretien - réparations au km (€au km)	0,070
Coût entretien - réparations par jour d'exploitation	39,77 €

#### 4.3.1.6 Personnel de conduite

**Tableau 24 - Personnel - Base personnel permanent**

<b>Masse salariale annuelle par chauffeur</b>	<b>42 336 €</b>
Nb. de chauffeur par ensemble	1,23
Coût du personnel de conduite par ensemble et par an	52 073,28 €
Coût du personnel de conduite par ensemble et par jour d'exploitation	197,25 €
<b>Coût du personnel de conduite par ensemble au km et par jour d'exploitation</b>	<b>0,3472 €</b>

#### 4.3.1.7 Péages

Le coût supporté est bien évidemment directement dépendant du type de trafic, ainsi pour :

- un véhicule affecté à l'international (base 150 000 km par an), le coût en 2008 s'évaluait à 0,101 € du km total annuel parcouru, soit 15 200 € par véhicule et par an
- un véhicule affecté au transport national (base 100 000 km par an), le coût en 2008 s'évaluait à 0,114 € du km total annuel parcouru, soit 11 400 € par véhicule et par an
- un véhicule affecté au transport régional (base 75 000 km par an), le coût en 2008 s'évaluait à 0,081 € du km total annuel parcouru, soit 6 080 € par véhicule et par an.

**Tableau 25 - Péages des véhicules de 4 et 5 essieux**

*Lunga percorrenza (>500 Km)*

	Km	4 assi (€)	5 assi (€)	€/Km 4 as	€/Km 5 as
MI-NA	778	92,00	109,60	0,118	0,141
MI-BA	893	103,60	123,40	0,116	0,138
TO-TS	526	65,00	77,30	0,124	0,147
TS-NA	843	98,40	117,10	0,117	0,139
TS-BA	940	108,00	132,00	0,115	0,140
BZ-BA	950	110,80	132,00	0,117	0,139
BZ-NA	835	99,20	118,20	0,119	0,142
<b>MEDIA</b>	<b>824</b>	<b>96,71</b>	<b>115,66</b>	<b>0,118</b>	<b>0,141</b>

*Breve percorrenza (<500 Km)*

	Km	4 assi (€)	5 assi (€)	€/Km 4 as	€/Km 5 as
MI-BO	194	23,70	28,20	0,122	0,145
MI-GE	141	15,90	18,90	0,113	0,134
MI-TO	123	16,80	20,00	0,137	0,163
MI-VE	261	31,90	37,90	0,122	0,145
RM-NA	198	22,80	27,10	0,115	0,137
NA-BA	242	30,80	36,60	0,127	0,151
BO-AN	191	22,40	26,70	0,117	0,140
<b>MEDIA</b>	<b>193</b>	<b>23,47</b>	<b>27,91</b>	<b>0,122</b>	<b>0,145</b>

#### 4.3.1.8 *Taxe à l'essieu*

Pour la synthèse, nous retenons la taxe pratiquée en région lombarde et d'un montant de 1 056 € par véhicule articulé et par an.

#### 4.3.1.9 *Frais Généraux*

Concernant les frais généraux, nous n'avons pas noté de différentiel important entre les coûts fixes d'entreprises françaises et ceux des italiennes, si l'on met de côté bien évidemment les impôts et taxes que nous avons largement traités et détaillés par ailleurs.

En résumé, les frais fixes sont composés de quatre grands postes, relativement comparables dans leur dotation, à la France :

##### ☞ *Les charges locatives*

Elles varient très fortement en fonction de la localisation de la structure et de l'entrepôt, ainsi on observe, à titre d'exemple, les coûts suivants :

<b>Ville</b>	<b>Prix de location d'un entrepôt €/ m<sup>2</sup></b>
Milan	64
Rome	64
Bologne	60
Piacenza	40
Vérone	62
Turin	56

##### ☞ *Les honoraires (comptable et avocat)*

Le coût d'un comptable pour la tenue des comptes et la déclaration annuelle (bilan, IRES, IRAP...) dépend de la taille de l'entreprise :

- pour une entreprise individuelle disposant d'une comptabilité simplifiée (régime possible pour un chiffre d'affaires inférieur à 308 874,14 € par an) : le coût des honoraires comptables s'élèvent en moyenne à 2 000 – 3 000 €par an
- pour une entreprise disposant d'une comptabilité dite « ordinaire », le coût est d'environ 5 000 €par an
- pour une PME (chiffre d'affaires de plus de 5 millions d'euro par an), le coût dépend des services demandés par l'entreprise à son comptable :
  - si la comptabilité et la tenue des comptes sont effectuées par l'entreprise elle-même, le comptable n'ayant qu'une activité de conseil, le coût est d'environ 4 000 €par an
  - si le comptable s'occupe de tout (tenue des comptes, déclaration annuelle...), le coût varie entre 15 000 et 20 000 €par an.

Concernant les honoraires d'avocats, l'activité de conseils (contrats de travail...), le coût s'élève à environ 4 000 €par an.

### ➤ *Les télécommunications*

Tout comme en France, les services « tout compris » internet et téléphonie sont prédominants (via ADSL), le coût varie d'un opérateur à un autre mais reste de l'ordre d'un abonnement de 100 € par mois plus 2 € par heure de connexion internet. Les coûts liés aux télécommunications via un téléphone cellulaire sont en sus.

### ➤ *Les services bancaires*

Hors intérêts bancaires liés au financement des véhicules, les services bancaires coûtent entre 600 et 800 € par an à l'entreprise.

Pour conclure sur ces frais généraux, on observe que le secteur du TRM en Italie est plus atomisé qu'en France et que de légers surcoûts peuvent être détectés dus précisément à cette atomisation ; toutefois, en additionnant les dotations des quatre grands postes susmentionnés on comptabilise un coût global de 18 000 € environ auquel on doit ajouter le salaire et charges du personnel sédentaire (hors mécanicien), les impôts et taxes et les dotations aux amortissements pour le matériel de bureau et les locaux.

Compte tenu de la similitude observée avec la France, on peut faire l'hypothèse d'une dotation d'environ 25 000 € par an et par véhicule pour les frais fixes :

**Tableau 26 - Frais généraux**

Coût de structure / véhicule / an	25 000
Taxe à l'essieu (en Lombardie)	1 056
Péages	15 150
Coût de structure / véhicule / jour d'exploitation	156,08 €
Coût de structure / véhicule au km / jour d'exploitation	0,27 €

De tous ces éléments de coûts, on en déduit la synthèse suivante :

**Tableau 27 - Synthèse des coûts par ensemble exploité en INTERNATIONAL par une entreprise ITALIENNE**

	coût par jour en €	coût par mois (base 21 jours) en €	coût au km en €	Part des postes dans le prix de revient (%)
Détention des véhicules	57,85	1 214,77	0,1018	9,03
Gazole	170,67	3 583,97	0,3004	26,64
Assurances (hors marchandises transportées)	5,78	121,31	0,0102	0,90
Pneumatiques	13,33	279,87	0,0235	2,08
Entretien - réparations	39,77	835,23	0,0700	6,21
Personnel de conduite (hors frais de déplacement)	197,25	4 142,19	0,3472	30,79
Frais Généraux	156,08	3 277,75	0,2747	24,36
<b>Total</b>	<b>640,72</b>	<b>13 455,08</b>	<b>1,1277</b>	<b>100,00</b>

Cette synthèse n'intègre pas néanmoins, et c'est loin d'être négligeable, les frais de route des conducteurs et l'assurance marchandises transportées pour lesquels des moyennes n'ont pas été trouvées.

## 5 Tableaux et illustrations

Tableau 1 - Transport routier de marchandises : inscrits par région années 2004, 2005, 2006, 2007. Source Movimprese.....	9
Tableau 2 - Transport routier de marchandises : répartition entre compte d'autrui et compte propre par marché en millions € - Année 2006 - Source : Centro Studi Confetra.....	11
Tableau 3 - Barème pour 2010 des cotisations à l'Albo.....	27
Tableau 4 - Table des tarifs pour les camions et tracteurs routiers – Région Marche.....	31
Tableau 5 - Table des tarifs pour les camions et tracteurs routiers – Région Lombardie.....	31
Tableau 6 - Remboursements de péages autoroutiers.....	32
Tableau 7 - Impôt sur le revenu.....	33
Tableau 8 - Imposition des revenus financiers.....	35
Tableau 9 - Imposition des dividendes.....	36
Tableau 10 - Taux de cotisation INPS.....	38
Tableau 11 - Conditions de départ à la retraite.....	39
Tableau 12 - Salaires minima.....	45
Tableau 13 - Prime d'ancienneté.....	45
Tableau 14 - Intégration régionale.....	46
Tableau 15 - Les frais de déplacement.....	46
Tableau 16 - Application du règlement CE 561/2006 (conduite et repos).....	48
Tableau 17 - Repos et amplitudes.....	48
Tableau 18 - Italie Tarifs (montants en EUR).....	50
Tableau 19 - Top 20 des groupes de transport et de logistique.....	52
Tableau 20 - Coût de détention des véhicules.....	57
Tableau 21 - Poste carburants.....	57
Tableau 22 - Pneumatiques.....	58
Tableau 23 - Entretien et réparations.....	59
Tableau 24 - Personnel - Base personnel permanent.....	59
Tableau 25 - Péages des véhicules de 4 et 5 essieux.....	59
Tableau 26 - Frais généraux.....	61
Tableau 27 - Synthèse des coûts par ensemble exploité en INTERNATIONAL par une entreprise ITALIENNE.....	61

Figure 1 - Comparaison de la structure du transport sous pavillon français et italien. - Transport national et international. Source : SoeS et Istat pour 2005.....	3
Figure 2 - Comparaison de la structure du transport sous pavillon français et italien. - Compte propre et compte d'autrui - SoeS et Istat pour 2005.....	4
Figure 3 - Evolution comparée des trafics de poids lourds sur autoroute en Italie et en France – Source : Estimation en indices base 100 en 2002 d'après CCTN et Federtrasporto.....	5
Figure 4 - Entreprises de TRM en Europe. Répartition sur la base de la moyenne des données observées entre 2003 et 2007 - Source Eurostat.....	6
Figure 5 - Entreprises de Transport routier de marchandises : années 2004, 2005, 2006, 2007. Source Movimprese.....	10
Figure 6 - Zones de "crise" dans lesquelles la loi 181 est applicable.....	17
Figure 7 - Modèle de feuille de route publié au Journal Officiel en juillet 2009.....	24
Figure 8 - Acquisitions et fusions dans le secteur des transports en Italie - Années 1992-2008 • Source « Indagine congiunturale I semestre 2009 », Federtrasporto.....	53