

# **Annexes de l'étude TRM italien, édition 2014**

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

# ANNEXE 1

---

**« Plan National pour la logistique 2011/2020 »**

Ministère des infrastructures et des transports



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

*Consulta Generale per L'autotrasporto e per la Logistica*

# **Il Piano Nazionale della Logistica 2011/2020**

***Le linee politiche approvate dalla Consulta  
dopo il confronto con gli operatori, i territori e le audizioni parlamentari***

***Dicembre 2010***

*Presidente della Consulta*

Bartolomeo Giachino

*Segretario Generale*

Clara Ricozzi

*Comitato Scientifico*

Andrea Boitani

Sergio Bologna

Fabrizio Dallari

Rocco Giordano (*Presidente*)

Gian Maria Gros-Pietro

Ercole Incalza

Maurizio Riguzzi

Pier Paolo Bigone (*Segretario*)

Valeria Battaglia (*per i temi di approfondimento*)

Cristina Gimignani (*per la comunicazione*)

***“.....Il Paese, grazie all’azione ferma e lungimirante del Governo, si è difeso meglio di altri dalla crisi, ora dobbiamo pensare alla ripresa. Nel Piano della Logistica 2011-2020 si individuano le azioni per ridurre il costo della inefficienza logistica sull’economia - 4 miliardi di euro l’anno- e per acquisire nuovi volumi di traffico merci.***

***In questo modo il Piano darà un contributo alla maggiore crescita del Paese”***

**Bartolomeo Giachino**

## SOMMARIO

INTRODUZIONE DEL MINISTRO ALTERO MATTEOLI.....	10
UN PIANO OPERATIVO: NON UN LIBRO DEI SOGNI DI B.G. ....	15
1. La condivisione interministeriale delle scelte.....	18
2. IL CONFRONTO INTERNAZIONALE .....	21
2.1 Indice di competitività della logistica: l'Italia a confronto.....	21
2.1.1. La velocità delle procedure doganali e i fattori della competizione logistica.....	21
2.2. La logistica italiana nella competizione mondiale.....	22
3. I VALICHI.....	25
3.1 Le aree di crisi per l'attraversamento delle Alpi, misure di intervento e valutazione degli impatti .....	26
4. LE POLITICHE FERROVIARIE PER LE MERCI .....	29
4.1. Le azioni a breve termine .....	32
5. INTEGRAZIONE MODALE: INTERMODALITÀ E CO-MODALITÀ.....	33
6. I PORTI: QUELLO CHE VA BENE PER I PORTI, VA BENE PER IL PAESE .....	38
6.1. Il ruolo della portualità nel contesto euromediterraneo.....	39
6.2. Il tema della competitività.....	41
6.3. Le misure necessarie.....	42
6.4. Il tema delle risorse .....	43
6.5. Il tema della governance.....	43
7. TRASPORTO MERCI SU STRADA: IL CONTO PROPRIO .....	45
7.1. Il cabotaggio stradale.....	46
7.2. Normalizzazione degli Albi provinciali e nazionale e crescita dimensionale delle imprese.....	46
7.3. Controlli più efficaci e banca dati dell'autotrasporto .....	47
8. IL TRASPORTO AEREO.....	49
8.1. Gli obiettivi prioritari per una politica di sviluppo dell'air cargo negli aeroporti italiani .....	50
9. IL SISTEMA FLUVIALE.....	51
10. LE LINEE DI INTERVENTO PRIORITARIE DELLE PIATTAFORME LOGISTICHE .....	52
11. L'OUTSOURCING LOGISTICO E LE POLITICHE DI FILIERA.....	55
11.1. La Supply Chain e i processi logistici di filiera.....	57
11.1.1. Best practice per la filiera dei beni di largo consumo .....	57
11.1.2. Best practice per la filiera della sanità pubblica.....	60
11.1.3. Il programma di filiera per la reverse logistics .....	64
La filiera degli elettrodomestici .....	65
La filiera automotive .....	67
12. LE POLITICHE DI CITY LOGISTICS .....	68
Premessa .....	68
12.1. La logistica urbana delle merci.....	69
12.2. Dal piano delle merci a quello della mobilità urbana.....	72
12.3. I criteri di intervento.....	72
13. UN PRIMO PASSO PER L'AMMODERNAMENTO DEI PARCHI ROTABILI.....	74
14. PIATTAFORMA TELEMATICA PER IL TRASPORTO MERCI, LOGISTICA E AMBIENTE .....	75
Premessa .....	75
14.1. Obiettivi.....	76
14.2. Le azioni necessarie.....	76
14.3. Sistema satellitare.....	77
15. PROGETTO FORMAZIONE PER I TRASPORTI E LA LOGISTICA.....	79
16. LE MISURE DI INTERVENTO, IL MONITORAGGIO E LA VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI.....	80

## **LE DIECI LINEE STRATEGICHE PER IL PROGRAMMA DI ATTUAZIONE DEL PIANO DELLA LOGISTICA**

Il Piano della Logistica è stato definito attraverso 10 linee strategiche di intervento caratterizzate da 51 azioni che interessano i diversi settori dei trasporti e della logistica nonché le norme, le regole e le valutazioni degli effetti degli interventi che saranno realizzati.

Il Piano della Logistica, in questa logica, sarà costantemente aggiornato e monitorato ed ogni 6 mesi sarà portato all'attenzione del Comitato esecutivo della Consulta per gli opportuni affinamenti ed aggiornamenti che si rendessero necessari.

### **1) I riferimenti strategici del Piano**

- Il Piano della Logistica parte del "Programma nazionale di riforma per l'attuazione della Strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva - Europa 2020"
- Decisione Finanza Pubblica 2011: Piano Strategico delle Infrastrutture e Linee di intervento della Consulta
- Piano per il Sud
- Expo 2015
- I Piani della rete TEN-T: protocollo delle Alpi e Società di corridoio
- Rete portante ferroviaria
- Trasporto aereo: una prima sperimentazione da FOB a CIF con estensione agli altri settori di trasporto
- Le piattaforme logistiche e gli interventi di scala nazionale
- Authority per i trasporti e la logistica

### **2) Gli accordi interministeriali per un programma condiviso degli interventi:**


- Accordo con il Ministero dell'Interno
- Accordo con il Ministero degli Affari Esteri
- Accordo con il Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali
- Accordo con il Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del mare – Piattaforma telematica
- Accordo con il Ministero della Economia e Finanze
- Accordo con il Ministero per le Politiche Europee
- Accordo con il Ministero dello Sviluppo Economico
- Accordo con il Ministero del Lavoro e Politiche sociali
- Accordo con il Ministero per i Rapporti con le Regioni
- Accordo con il Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della ricerca
- Accordo con il Ministero per la Pubblica Amministrazione e l'Innovazione
- Accordo con il Ministero della salute
- Patto per la Logistica 2

### **3) Il contributo delle Commissioni parlamentari per il monitoraggio delle politiche di intervento**

- Coordinamento con la 8<sup>a</sup> Commissione del Senato della Repubblica
- Coordinamento con la IX Commissione della Camera dei Deputati
- Riforma Autorità Portuali (8<sup>a</sup> Commissione Senato della Repubblica)

### **4) Le politiche di settore nella logica di un sistema portante dei trasporti per il Paese**

- Riforma Autorità portuali
- Intermodalità, co-modalità e sistema a rete degli interporti: sollecitazioni e priorità
- Il ruolo del sistema portuale ed il finanziamento
- Le vie del mare
- Il sistema fluviale
- Sportello unico doganale

- 
- 5) I processi di riforma e di rilancio del settore dell'autotrasporto
    - Autotrasporto conto proprio-conto terzi-cabotaggio-stradale
    - Normalizzazione Albi provinciali e nazionale
    - Controlli e banca dati dell'autotrasporto
    - Autotrasporto: regolamentazione tempi di carico e scarico, tempi di pagamento, regolarità contributiva, corresponsabilità
    - L'Osservatorio dei costi in seno alla Consulta
    - Realizzazione di un "Atlante per la logistica"
    - Ferrobonus ed Ecobonus
    - Pallets
    - Trasporti eccezionali - semplificazione operativa
  
  - 6) I processi di filiera
    - Distribuzione urbana delle merci e processi di premialità
    - Best practice per la filiera dei beni di largo consumo
    - Best practice filiera del farmaco
    - Best practice Elettrodomestici
    - Best practice Automotive
    - Dal piano delle merci a quello della mobilità urbana
  
  - 7) Norme e regole e le politiche: disincentivi e premialità
    - Premialità all'outsourcing logistico
    - Misure per la riduzione del costo del lavoro nel settore dei trasporti e della logistica
    - Ammodernamento parchi rotabili
    - Misure per le politiche di intervento nei diversi settori
    - Norme e regole per l'attuazione del Piano
    - Politica fiscale per la logistica (Riforma Iva, credito Iva, Iva in dogana)
    - Tremonti-Ter per le aggregazioni con estensione agli altri settori di trasporto
    - Disincentivi per ridurre i viaggi a vuoto e procedure definite per i divieti di circolazione
    - Attivazione di un tavolo di esperti per la semplificazione normativa nel settore dei trasporti e per le norme di accompagnamento al Piano
  
  - 8) Piattaforma telematica, sistema di ICT e Progetto Galileo
    - Sistemi intelligenti di trasporto: Piattaforma telematica nazionale
    - Progetto Galileo
  
  - 9) Programma di formazione per una diversa "cultura" dei trasporti e della logistica
    - Progetto formazione per i trasporti e la logistica
    - Attivazione master nazionale per i trasporti e la logistica
  
  - 10) Attuazione del Piano e per la promozione della logistica
    - Le priorità: tempi e modalità di promozione ed attuazione del Piano della Logistica; Agenzia per la logistica
    - Le valutazioni degli effetti degli interventi da attuare ed attuati
    - Le misure di intervento, monitoraggio e valutazione degli effetti

# ANNEXE 2

---

**« Logistique Italienne »**

CONFETRA, étude réalisée par AT Kearney





# LA LOGISTICA ITALIANA

**66<sup>a</sup> ASSEMBLEA ANNUALE**  
Sessione Pubblica  
Roma, 1 febbraio 2011



Con il patrocinio della  
Camera di Commercio  
Roma

**ATKEARNEY**

## SOMMARIO

<b>1</b>	<b>OBIETTIVI DELLA RICERCA.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>LE PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEL SISTEMA LOGISTICO ITALIANO .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>GLI SVANTAGGI COMPETITIVI RISPETTO AL CONTESTO EUROPEO .....</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>LE NUOVE SFIDE E LE TENDENZE FUTURE.....</b>	<b>9</b>
<b>5</b>	<b>VERSO L'ECCELLENZA PER LA LOGISTICA ITALIANA: POSSIBILI LINEE GUIDA DI INTERVENTO .....</b>	<b>11</b>

## 1 Obiettivi della ricerca

Il Centro Studi di Confetra, con il supporto di A.T.Kearney, ha condotto nella seconda metà del 2010 uno studio dello stato attuale e degli scenari evolutivi del trasporto merci e della logistica in Italia, con l'obiettivo di fornire un quadro chiaro del mercato di riferimento, delle dinamiche competitive, delle evoluzioni attese e delle implicazioni per i principali settori industriali presenti nella filiera, anche rispetto al contesto europeo.

In particolare, sono state identificate le possibili linee di intervento e definite le priorità per garantire un recupero di competitività ed un posizionamento di eccellenza del settore, focalizzando l'attenzione su azioni concrete e realizzabili già nel breve / medio termine, sulle quali far convergere obiettivi ed impegni operativi degli attori della filiera.

L'analisi è stata condotta integrando diverse fonti, nazionali ed internazionali, con interviste a esperti ed operatori del settore, e facendo leva sul capitale intellettuale proveniente da analisi analoghe condotte da A.T.Kearney, considerando i principali paesi europei come perimetro di riferimento.

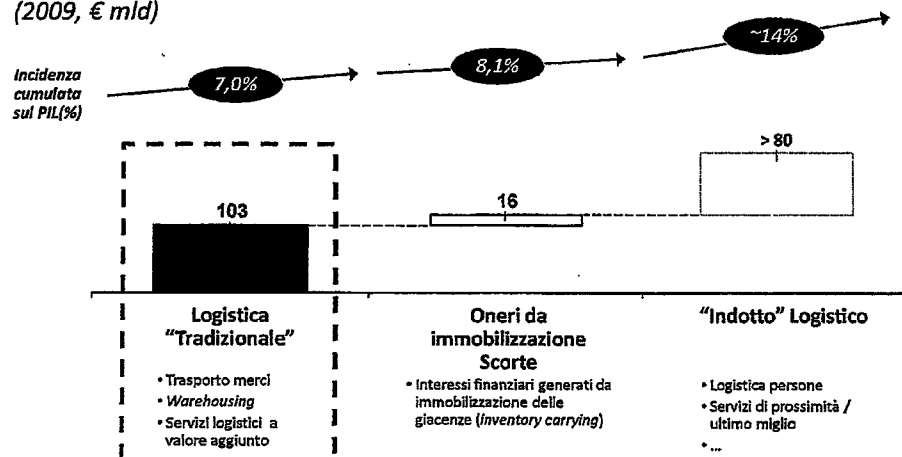
## 2 Le principali caratteristiche del sistema logistico italiano

Con il termine "logistica" vengono spesso identificate una serie di attività molto ampie e composite, che rendono quindi non immediato un confronto omogeneo; abbiamo quindi focalizzato l'attenzione sulla logistica "tradizionale" delle merci, ossia quella relativa al contesto manifatturiero e distributivo, che può essere articolata in attività di trasporto, magazzinaggio e servizi a valore aggiunto.

Anche così, la "logistica" emerge come una componente importante del sistema economico italiano, per un valore di oltre €100mld (nel 2009), pari a circa il 7,0% del PIL, un valore di poco superiore alla media EU (6,8%).

### La Logistica è una componente importante del sistema economico italiano, che arriva a pesare fino al 14% del PIL

#### Spesa Logistica Italiana (2009, € mld)



Nota: secondo altre fonti, l'impatto può arrivare al 20% del PIL, con una definizione ancora più ampia di "Logistica" (ad es. includendo Real Estate ...)  
Fonte: Analisi A.T. Kearney

Il peso sul Prodotto Interno Lordo indica l'importanza di questa "industria" per l'economia nazionale, ed è influenzato da diversi fattori, che spaziano dalla vocazione industriale del paese, all'orografia o alla dinamica dei flussi industriali e di consumo.

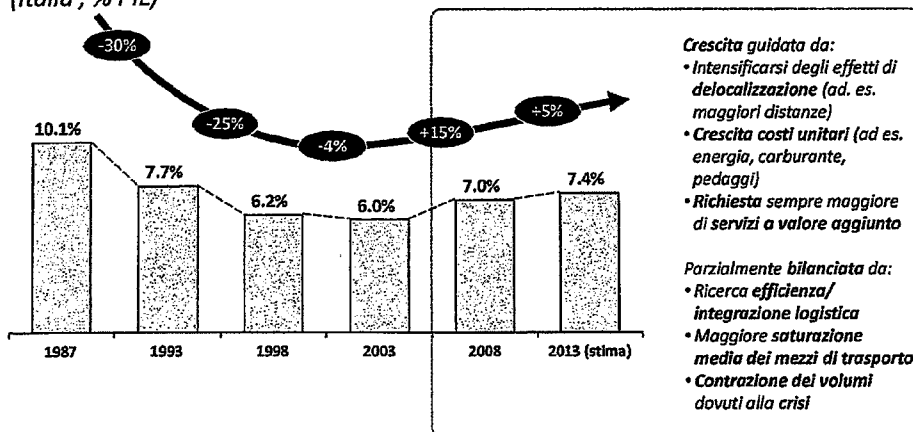
Negli ultimi anni, l'incidenza della logistica rispetto al PIL ha registrato una dinamica in crescita, in Italia così come nel resto d'Europa, contrariamente a quanto era avvenuto negli scorsi decenni, quando il recupero di efficienza sui fattori di produzione e l'ottimizzazione delle reti distributive avevano generato una riduzione del peso relativo.

Il trend crescente è dovuto a diversi fattori concomitanti, tra i quali spiccano:

- l'intensificarsi degli effetti di **delocalizzazione e ridefinizione dei flussi** per le principali filiere industriali, che implicano maggiori distanze percorse mediamente dalle merci finite (mercati di sbocco) e dalle loro componenti (mercati di approvvigionamento)
- la **crescita di alcuni costi unitari** (ad es. energia, carburante, pedaggi), dovuti sia alla dinamica delle materie prime che all'introduzione di normative stringenti, solo parzialmente bilanciati da una maggiore efficienza dei fattori produttivi (saturazione dei mezzi di trasporto, efficienza delle reti distributive)
- la richiesta sempre maggiore di **servizi a valore aggiunto, che la riconfigurazione della catena del valore** in alcuni settori industriali ha reso sempre più comuni (ad es. personalizzazione dei prodotti / confezioni ...)

## L'incidenza della logistica sul PIL ha registrato un trend crescente negli ultimi anni

Evoluzione "Logistica Tradizionale"  
(Italia, % PIL)



Nota: "Logistica Tradizionale" include Trasporto, Warehousing e VAS  
Fonte: Analisi A.T. Kearney

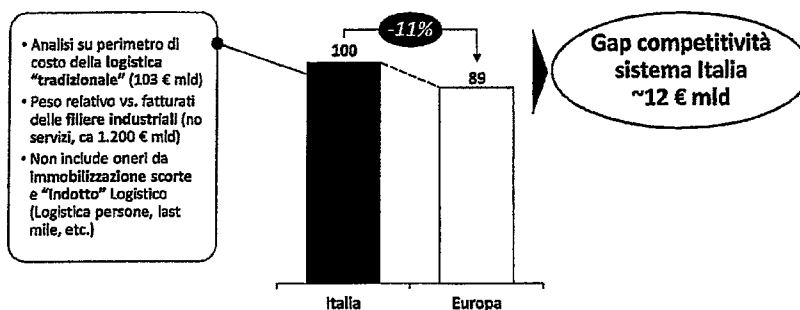
La logistica è un elemento chiave di competitività per le aziende: si può quindi considerare la diversa incidenza del costo logistico sul fatturato di un settore industriale come un indicatore di efficienza del sistema logistico. L'analisi mostra come l'Italia presenti un peso della logistica sul fatturato superiore alla media europea, che si traduce in un extra-costo di filiera, penalizzante per la competitività delle aziende italiane: complessivamente, l'Italia presenta un **costo della logistica "tradizionale" maggiore dell' 11%** rispetto alla media europea, con un **aggravio** per il sistema stimabile in circa **12mld€**.

Il gap italiano è dovuto sia a delle inefficienze operative e di sistema ma anche a caratteristiche peculiari del paese. Infatti, l'Italia è caratterizzata da un tessuto industriale con forte peso delle piccole e medie imprese, che genera una frammentazione del reticolo logistico ed una minore densità strutturale delle tratte di trasporto, ulteriormente complicata da una orografia complessa, con una forte

presenza di rilievi montuosi ed una generale carenza di infrastrutture di sistema; le specificità di paese, non indirizzabili da azioni di efficientamento, sono valutate in circa il 30% del gap complessivo.

## L'Italia presenta un peso del costo logistico "tradizionale" sul fatturato industriale superiore alla media europea

**Confronto Incidenza Logistica "Tradizionale" sul fatturato aziendale**  
(Italia vs. EU, base100 = Incidenza Costo logistica "tradizionale" in Italia, 2009)

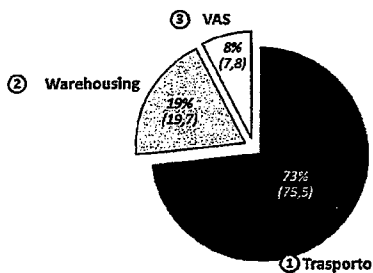


(1) Simile sul 2009 a partire da Istat 2008 (considerata solo categoria "Industria")  
 (2) Costo che non sostarrebbero le aziende Italiane se avessero un'incidenza sul fatturato pari a quella della media europea  
 Fonte: Analisi A.T. Kearney

Queste caratteristiche influenzano anche la distribuzione complessiva della spesa logistica per l'Italia, che presenta una maggiore componente di trasporto rispetto al resto d'Europa, che oltretutto è prevalentemente sbilanciato sul trasporto stradale (73% del totale), anche a causa dell'elevato peso del trasporto leggero (< 3,5ton), particolarmente adatto alle specificità geografiche, demografiche e di flussi sopra elencate.

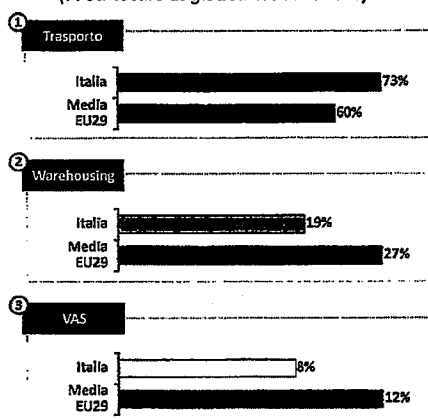
## Per l'Italia la componente "trasporto" ha un peso maggiore rispetto agli altri paesi UE

**Ripartizione "Logistica Tradizionale"**  
(Italia, 2009; %, € mld; 100% = 103 € mld)



Fonte: Analisi A.T. Kearney

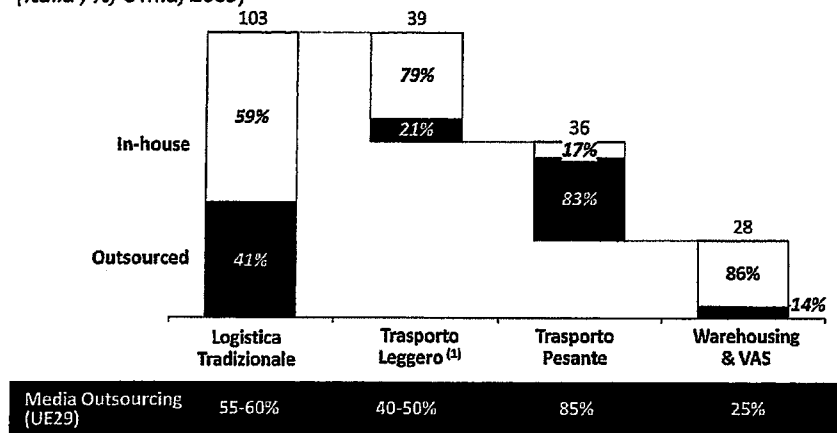
**Confronto Italia vs. Europa**  
(% su totale Logistica Tradizionale)



Infine, il ricorso all'esternalizzazione (outsourcing, integrato o puntuale) è in media meno sfruttato, essenzialmente a causa della componente di trasporto leggero e, in misura minore, delle attività di magazzino.

### Minor ricorso all'outsourcing

Esternalizzazione per tipologia di servizio logistico  
(Italia, %, € mld, 2009)



(1) Include veicoli merci sino a 3,5 t  
Fonte: Analisi A.T. Kearney

### 3 Gli svantaggi competitivi rispetto al contesto europeo

L'analisi complessiva delle prestazioni e delle caratteristiche del sistema logistico italiano, anche in confronto alle "best-practices" in essere in altri paesi europei, evidenzia delle aree di debolezza e di miglioramento che possono essere così sintetizzate:

- La presenza di numerosi "colli di bottiglia" amministrativi/operativi, che riducono notevolmente la velocità e l'affidabilità del servizio negli snodi critici
- Un'offerta poco "aperta" al processo di cambiamento in atto, inadeguata nel complesso per rispondere all'evoluzione della domanda sempre maggiore di servizi logistici integrati
- Una generale frammentazione del tessuto infrastrutturale ed una carenza di approccio infrastrutturale di "sistema" che limita la capacità competitiva in un settore in cui le economie di scala e la capacità sistemica fanno la differenza

Le complessità ed i vincoli amministrativo/operativi sono un fattore che penalizza fortemente la nostra capacità di servire efficacemente i comparti industriali e di attrarre nuovi flussi internazionali, soprattutto a causa della limitata affidabilità nel rispetto dei tempi e criticità sugli snodi critici.

Ad esempio, un'analisi mirata sulla portualità italiana mostra, in un confronto con *best practice* europee, dei tempi di attraversamento mediamente più lunghi a cui si aggiunge una minore affidabilità nel rispetto delle date promesse, che, come confermato dalle interviste, costituisce un fattore primario di criticità, visto l'impatto in termini di costi aggiuntivi ed inefficienze che questo genera su flussi industriali sempre più tesi ed ottimizzati.

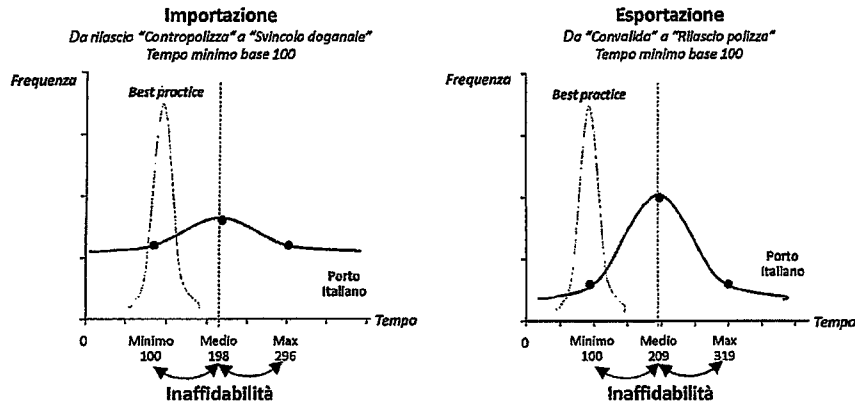
Di fatto una quota significativa e sempre maggiore di flussi internazionali, anche con merci da/per l'Italia, non transita più nei nostri porti, in quanto il vantaggio geografico italiano (3-4 giorni sui flussi

dal Far-East) si può annullare completamente nell'attraversamento dei sistemi porto-retroporto italiani, rispetto ai modelli integrati del Nord-Europa.

## Elevati tempi di attraversamento degli snodi logistici chiave a cui si aggiunge una carenza di affidabilità

Esempio: confronto distribuzione tempi per espletamento doganale

esempio



Elevata dispersione dei tempi, impatto sulla competitività

Fonte: Analisi A.T. Kearney su dati Associazione Spedizionieri

Gli operatori evidenziano limiti nella struttura normativo-operativa, soprattutto in termini di coordinamento e complessità, con un sistema spesso burocratico e sovradimensionato, che fatica ad interagire con il mondo industriale (*no market oriented*), mostra una mancanza di coordinamento amministrativo ed ha normative (o loro interpretazioni) spesso non uniformi.

Il risultato è una disomogeneità in termini di efficacia ed efficienza, che limita la competitività del sistema Italia e si va accentuando con la crescente introduzione di nuovi requisiti (es. security), anche considerando la bassa integrazione dei sistemi di supporto (ICT): l'inefficiente gestione dell'informazione genera infatti un'elevata manualità nella gestione documentale.

Sono evidenti le potenzialità di recupero di efficienza attraverso la diffusione, a livello di sistema, di piattaforme informatiche abilitanti, ma rimangono ancora forti barriere all'adozione dovute ad una visione individualistica e miope del problema, accentuata dall'eterogeneità e parcellizzazione degli operatori, che implica una serie di progetti locali sconsiderati, con soluzioni parziali nel flusso complessivo.

L'analisi dell'offerta mostra un mercato italiano della logistica poco consolidato, con i primi 10 operatori (prevalentemente filiali di grandi gruppi internazionali) che pesano meno del 20% del totale del mercato espresso.

Concentrando l'attenzione sulla principale componente a valore del mercato, l'autotrasporto, l'offerta appare estremamente polverizzata, con un numero di imprese attive 3 volte superiore rispetto ai principali paesi europei (Germania, Francia, UK), anche se il trend è in lenta ma progressiva riduzione. Questa struttura di mercato si espone naturalmente a fenomeni di competizione al ribasso, vista la scarsa indirizzabilità di una interlocuzione comune, ed è sotto pressione anche da parte di operatori esteri che possono agire con una struttura di costi più vantaggiosa ed una diversa struttura normativa.

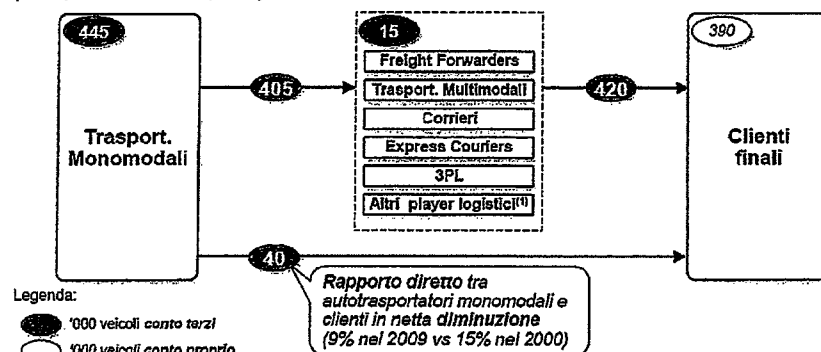
Inoltre, se analizziamo la relazione lungo la filiera, il rapporto diretto tra autotrasportatori monomodali e clienti è in netta diminuzione (9% nel 2009 vs 15% nel 2000), con una situazione in cui l'offerta di trasporto stradale viene integrata nel 90% dei casi da operatori in grado di offrire servizi diversificati, il che evidenzia come l'offerta attuale sia inadeguata per rispondere al cambiamento in atto, visto che

L'aumento della sub-vezione è prevalentemente legato ad una crescente domanda di servizi integrati da parte dei clienti finali, rispetto al puro trasporto.

## Oltre il 90% dell'offerta di trasporto stradale viene integrata da operatori in grado di offrire servizi diversificati

Stima

Analisi flussi autotrasporto italiano  
(2009, numero veicoli, '000)



L'aumento della sub-vezione è legato ad una crescente domanda di servizi integrati da parte dei clienti finali, rispetto al puro trasporto

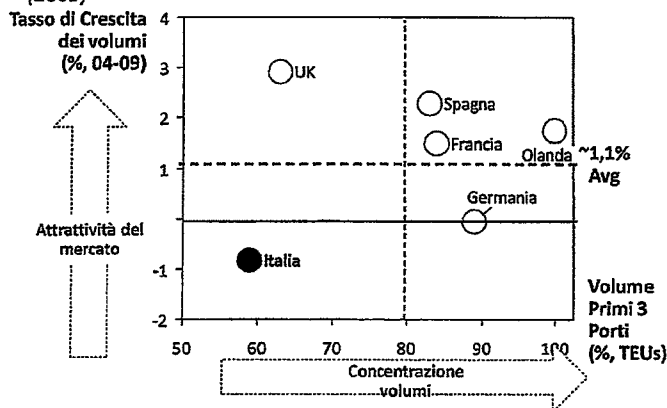
(1) Include i Gestori di Magazzino ed altre tipologie di player a presidio territoriale  
Fonte: Analisi A.T. Kearney

La recente crisi economica ha causato, oltre alla riduzione temporanea dei volumi movimentati, anche un incremento della richiesta di flessibilità, polarizzando ulteriormente il trasporto sulla modalità stradale; questo fenomeno, evidente in tutta Europa, ha avuto un peso maggiore in Italia, soprattutto a scapito del trasporto ferroviario, che paga anche una ridotta offerta integrata competitiva.

L'Italia presenta infatti una elevata frammentazione delle infrastrutture ed una conseguente bassa concentrazione dei volumi, accompagnata da una scarsa integrazione in logica intermodale /di sistema, che contribuisce a ridurre la capacità competitiva del sistema Italia nel contesto europeo

## Elevata frammentazione delle infrastrutture e bassa concentrazione dei volumi, che riduce la capacità competitiva del sistema Italia

Confronto crescita mercato e concentrazione dei volumi<sup>(1)</sup>  
(2009)



Esempio porti

La dispersione delle infrastrutture italiane rende difficile il conseguimento di economie di scala per competere

(1) Considerati porti industriali con volume di traffico superiore a 50.000 TEU/anno; TEU: Twenty-Foot Equivalent Unit  
Fonte: Analisi A.T. Kearney



Gli investimenti già pianificati, di varia rilevanza, sono notevoli, ma purtroppo a fronte di una disponibilità solo parziale di risorse pubbliche. Secondo il Programma Infrastrutture Strategiche Italia del Ministero Infrastrutture e Trasporti (Luglio 2010), per il prossimo triennio vi sono esigenze da coprire per €64mld, di cui al momento un 30% circa risulta potenzialmente reperibile. Appare quindi evidente che, per garantire sostenibilità ed efficacia del programma, sia necessario garantire una coerenza nella allocazione delle risorse e nella identificazione delle priorità, agevolando partnership pubblico-privato e prevedendo modelli di gestione “misti”, che valorizzino il ritorno dell’investimento.

I principali gap competitivi del sistema Italia sono confermati anche da una recente statistica di World Bank, che ha analizzato alcuni indicatori di performance logistica per i principali paesi internazionali, con l’Italia stabilmente al di sotto la media europea e mai tra le prime 10 nazioni.

#### 4 Le nuove sfide e le tendenze future

Guardando in prospettiva, una particolare attenzione deve essere rivolta ai principali trend evolutivi, calati nel contesto italiano, sia in termini di evoluzione del modello operativo sia di crescente **sensibilità dei governi e dell’opinione pubblica**, che possono avere forti ricadute ed implicazioni sul settore logistico.

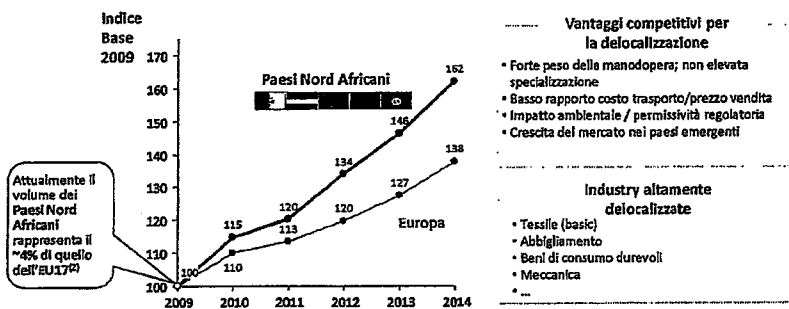
In particolare l’analisi ha evidenziato l’importanza dei seguenti temi:

- **una strutturale attenzione alla sostenibilità e sicurezza ambientale.** L’impegno sulla sostenibilità (e le condizioni normative sempre più stringenti) avranno sempre più un forte impatto sul mondo del trasporto. Gli assi di intervento verteranno su un ri-bilanciamento del mix delle modalità di trasporto e su azioni mirate a ridurre l’inquinamento del trasporto su gomma, come ad esempio lo svecchiamento della flotta (l’Italia, ad esempio, ha un parco veicoli stradale non particolarmente nuovo, con il 42% dei veicoli merci con oltre 10 anni di anzianità, rispetto alla media EU5 del 37%), l’accesso limitato in determinate aree urbane (che ripropone il tema del *city logistics*) o le normative a proposito del trasporto di merci pericolose
- **una crescente importanza dei temi di security:** l’instabilità dello scenario socio politico internazionale sta generando richieste non prevedibili sulla sicurezza con impatti spesso strutturali sulle performance logistiche (normative sui container internazionali, imbarco del traffico aereo, etc.). La “*security*” costituirà una delle variabili aleatorie più critiche con cui il sistema logistico dovrà fare i conti ed interagire, enfatizzando la necessità di modelli operativi flessibili ed adattativi, per far fronte a questo tipo di scenari in continuo mutamento
- **il ruolo dei mercati emergenti:** nella costruzione degli scenari evolutivi è inoltre basilare analizzare i fenomeni globali che stanno modificando i **flussi logistici internazionali** (es. ri-localizzazione della produzione, crescita di nuovi paesi emergenti, evoluzione degli scambi import/export) per comprenderne i rischi e coglierne le eventuali opportunità. Per quanto riguarda l’area del Mediterraneo, è opportuno rivolgere una particolare attenzione al fenomeno emergente di ri-localizzazione industriale di diversi settori verso paesi del Nord Africa, che

beneficiano di condizioni favorevoli allo sviluppo industriale; tale flusso può trovare nel sistema Italia, considerandone la posizione geografica, un potenziale attore logistico di rilievo. politiche di intervento nelle infrastrutture, barriere all'ingresso per operatori italiani, accordi e programmi di cooperazione.

### Esempio: crescita del commercio e dei flussi nei paesi Nord-africani favorita, anche dai trend di ri-localizzazione industriale

Evoluzione commercio internazionale  
(UE vs Paesi Nord Africani<sup>(1)</sup>)



La porta Nord Africa può costituire un'opportunità per il rilancio dell'Italia nel Mediterraneo

(1) Algeria, Egitto, Libia, Marocco e Tunisia

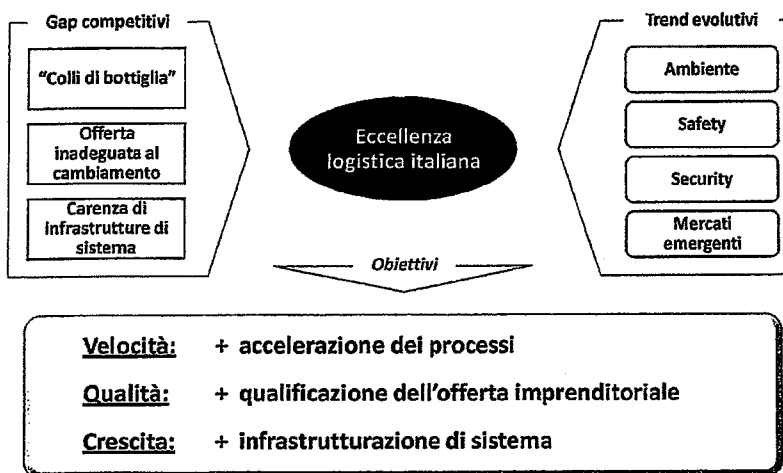
(2) Stima effettuata considerando il commercio internazionale del 2009 dei Paesi Nord Africani (206 Bn\$) rispetto a quello degli EU17 (5.465 Bn\$)

Fonte: Analisti A.T. Kearney su dati EU

## 5 Verso l'eccellenza per la logistica italiana: possibili linee guida di intervento

Per identificare le linee guida che devono guidare nel rilancio del settore in Italia, è fondamentale partire dai gap competitivi del mercato italiano, rispetto allo scenario europeo e mondiale, che vanno letti attraverso i trend evolutivi che influenzeranno il settore nei prossimi anni, anche per cogliere le nuove opportunità.

### Le direttive per guidare la logistica italiana nella ripresa



A nostro avviso, è essenziale un approccio pragmatico, che ci permetta di formulare proposte concrete, concentrandoci, come sistema Italia, su pochi ma fondamentali e chiari obiettivi, quali:

- **Accelerare e rendere efficienti i processi:** i "colli di bottiglia" operativi si stanno dimostrando un fattore estremamente penalizzante, generando maggiori costi lungo la filiera e contemporaneamente un livello di servizio più basso per il cliente, che spesso è disorientato dal livello di aleatorietà e di complessità del sistema. Questo è uno dei motivi dichiarati per cui ad oggi non riusciamo a gestire tutti i flussi "naturali" da/per l'Italia, perdendo anche una quota significativa del traffico internazionale di potenziale transito. Il poter agire efficacemente come sistema ci consentirebbe anche di rispondere meglio alle nuove esigenze, che comunque implicano una complessità crescente del modello, come ad esempio tutti i temi legati alla sicurezza delle merci e dei traffici
- **Garantire una offerta imprenditoriale sempre più qualificata:** la domanda dei diversi settori industriali, anche alla luce della continua riconfigurazione della catena del valore da parte delle aziende, richiede prestazioni sempre più articolate ed in molti casi sofisticate, che vanno oltre i servizi tradizionali, come il puro trasporto punto-punto. La nostra capacità di offerta non può che evolvere coerentemente, per rispondere efficacemente alle aspettative dei nostri clienti e proporci come validi interlocutori nella creazione di valore lungo la filiera, attraverso soluzioni mirate ed specifiche, seguendo il modello europeo ed evitando di rimanere sempre più schiacciati su offerte elementari a basso valore, dove la nostra struttura di costo non ci permette di essere competitivi e dove le nostre competenze non vengono valorizzate
- **Infine, puntare su investimenti infrastrutturali mirati, in una logica di sistema:** sappiamo tutti che le risorse finanziarie sono limitate e vanno quindi destinate e concentrate su operazioni veramente prioritarie, evitando interventi a pioggia e che non rispondono a pure logiche di ritorno industriale per il sistema Italia; l'approccio non può quindi che essere di sistema, garantendo quella visione

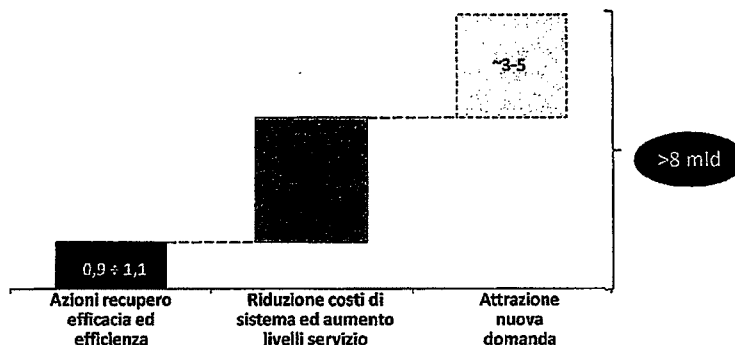
multimodale e integrata di filiera, che non sempre ha prevalso nel passato, ma che è l'unica che permette di massimizzare l'utilizzo delle risorse impegnate e garantire un ritorno positivo degli investimenti, tale da poter anche attrarre investitori privati e innescare quel circolo virtuoso che permetta di attirare capitali aggiuntivi, anche al di fuori dei confini nazionali.

Riteniamo che si possa partire da subito ad agire sui "colli di bottiglia", sulla semplificazione dei processi, per alimentare un percorso virtuoso che generi dei benefici immediati e rimetta in circuito le energie sviluppate. Per arrivare a ridurre i costi strutturali e aumentare la qualità di servizio, puntando ad attrarre nuova domanda, a cominciare dal recupero dei flussi da/per l'Italia che oggi toccano altri lidi.

### Il potenziale di recupero può superare gli 8mld di euro

Recupero valore potenziale  
(€ mld, stime rispetto P.I.L. 2009)

Stima



La posta in gioco ed il potenziale di recupero per il sistema Italia è imponente, può superare gli 8mld di euro. Da una parte un importante recupero di efficienza (fino ad oltre €3mld), con il valore generato che potrà essere distribuito lungo la catena in termini di riduzione dei costi per il cliente finale e di miglioramento dei margini del settore. Dall'altra (fino ad oltre €5mld) la potenzialità concreta di recuperare la domanda italiana non servita oggi e di indirizzare nuova domanda che oggi non ci vede come possibili interlocutori.

## ANNEXE 3

---

Liste des membres de CONFETRA

**CONFETRA**  
**CONFEDERAZIONE GENERALE ITALIANA**  
**DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA**  
(Italian General Confederation for Transport and Logistics)

## **SCHEDA ORGANIZZATIVA**

**AL 1° AGOSTO 2013**

## **NATIONAL FEDERATIONS**

- **FEDESPEDI**
- **FEDIT**
- **ASSOLOGISTICA**
- **AIS**
- **AITE**
- **AITI**
- **ANAMA**
- **ANASPED**
- **ANTEP**
- **ASSOFERR**
- **ASSISCORTE**
- **FISI**
- **IFA**
- **UNASCA**

**FEDESPEDI**

**Federazione Nazionale Imprese di Spedizioni Internazionali** (National Federation of International Shipping Companies). It joins almost all companies working in the international shipping sector. Many of these companies have now developed and turned into Multimodal Transport Operators (MTOs) – as their major European competitors did. It includes the following sections and committees: shipping agents section; forwarding agents section; railway section; insurance/legal committee; customs committee; employment relations committee; external relations committee; tax/currency committee; consolidators/deconsolidators committee; E.D.I. committee. Its headquarters are located in Milan, via Cornalia 19, tel. 02671541, fax 0267072285.

<http://www.fedespedi.it> – e-mail: [fedespedi@fedespedi.it](mailto:fedespedi@fedespedi.it)

President: Piero Lazzeri

Secretary-General: Piera Marini

**FEDIT**

**Federazione Italiana Trasportatori.** (Carrier National Federation). It was created as a result of the transformation of **Feder-corrieri**, which has extended its representation to full load transport, and it joins the companies which perform land, maritime, air and/or combined cargo services; goods road transport on third parties' behalf; logistic activities and similar or related activities. The Fedit companies own the largest Italian commercial fleets (roughly a total fleet worth 300,000 tons of vehicles). Fedit is member of the Central Committee of the Road Haulers Association. Its seat is located in Rome, via di Priscilla 101, tel. 0686399800, fax 0686398895.

<http://www.fedit.it> – e-mail: [segreteria@fedit.it](mailto:segreteria@fedit.it)

President: Stefania Pezzetti

Secretary-General: Enzo Solaro

**ASSOLOGISTICA**

**Associazione Italiana delle Imprese di Logistica, Magazzini Generali, Terminal Operators Portuali, Interportuali ed Aeroportuali** (Italian Association of the Logistic Companies, General Warehouses and Port, Interport and Airport Terminal Operators). It represents companies which – by following an integrated business strategy – carry out goods storage, handling and distribution activities, as well as any other activities pertaining to goods preservation, handling and distribution on third parties's behalf. Its registered seat is located in Milan, via Cornalia 19, tel. 026691567, fax 0266714245. It has its operational headquarters in Rome, via Panama 62, tel. 068412897, fax 068844824.

<http://www.assologistica.it> – e-mail: [milano@assologistica.it](mailto:milano@assologistica.it)

President: Carlo Mearelli

Secretary-General: Jean François Daher



**AIS**

**Associazione Imprese di Self-Storage** (Association of Self-Storage Companies). This association, which was created in March 2003, represents companies specialized in the provision of self-storage services, which consist in providing closed areas and reinforced cupboards for goods storage – after signing users' contracts with customers. These services may include additional services such as transport, handling, removal and reaching of insurance contracts, etc.. Its seat is located in Rome, via Panama 62 and its secretariat in Varese, via Buccari 9, tel. 0332491050, fax 0332491086.

e-mail: [carcanotrasporti@carcanologistics.com](mailto:carcanotrasporti@carcanologistics.com)

President: Luigi Carcano

**AITE**

**Associazione Italiana Trasporti Eccezionali** (Italian Association of exceptional transport). It joins the leading companies which carry out exceptional transport. Its seat is located in Rivoli, Corso Primo Levi 63, tel. 0119571866, fax 0119575366.

<http://www.aite.org> – e-mail: [info@aite.org](mailto:info@aite.org)

President: Antonio Catiello

Secretary-General: Sandra Forzoni

**AITI**

**Associazione Imprese Traslocatori Italiani** (Italian Association of Removal Companies). It joins the leading companies which carry out national and international removal activities. Its seat is located in Rome, via Panama 62, tel. 065404900, fax 068415576.

<http://www.associazionetraslocatori.it> - [aiti.traslocatori@tiscali.it](mailto:aiti.traslocatori@tiscali.it)

President: Sandro Gobbi

National Secretary: Marta Santamaria

**ANAMA**

**Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree** (National Association of Goods Air Shipping Agents). It represents the companies which carry out goods air shipping and transport activities. It is located in Milan, via Cornalia 19, tel. 02671541, fax 0267072285.

<http://www.fedespedi.it> – e-mail: [anama@fedespedi.it](mailto:anama@fedespedi.it)

President: Biagio Bruni

Secretary-General: Andrea Cappa

**ANASPED**

**Federazione Nazionale Spedizionieri Doganali** (National Federation of customs brokers). It represents the specialized brokers in customs proceedings, enrolled in proper professional Register. It is located in Rome, via XX Settembre 3, tel. 0642013720, fax 0642004628.

e-mail: [info@cnsd.it](mailto:info@cnsd.it)

President: Cosimo Ventucci

Secretary-General: Giuseppe Bianculli

**ANTEP**

**Associazione Nazionale Terminalisti Portuali** (National Association of Port Terminal Operators). It was founded in 1999 as an independent section of Fedespedi dedicated to the specific needs of companies which carry out port terminal operator activities. It is located in Milan, via Cornalia 19, tel. 02671541, fax 0267072285.

<http://www.fedespedi.it> – e-mail: [antep@fedespedi.it](mailto:antep@fedespedi.it)

President: Ferrero Cafaro

Secretary-General: Antonella Straulino

**ASSOFERR**

**Associazione Operatori Ferroviari e Intermodali** (Association of Railway and Intermodal Operators). It represents the companies which carry out rail transport activities in Italy and abroad, both with the traditional system and with the rail-road and rail-sea intermodal transport system. It also represents about 80% of the private railway wagons registered in Italy and the last mile railway operators. Its seat is located in Rome, via Panama 62, and its secretariat in piazza Cola di Rienzo 80a, tel.0648913899, fax 064883028.

<http://www.assoferr.it> - e-mail: [segreteria@assoferr.it](mailto:segreteria@assoferr.it)

President: Guido Nicolini

Secretary-General: Mauro Pacella

**ASSISCORTE**

**Associazione Imprese di Assistenza e Scorte ai Trasporti Eccezionali** (Association of Assistance and Escort Companies for Exceptional Transports). Founded in 1998 the Association represents companies providing escort and consulting services to heavy haulage operations, including by procuring all necessary licenses and permits from the agencies administering the relevant road networks. Its registered office is located in Milano, via Settala 11, tel. 0227303430, fax 0227303510.

<http://www.assoscorte.it> - e-mail: [info@assoscorte.it](mailto:info@assoscorte.it)

President: Dardo Cesare Brambilla

**FISI**

**Federazione Italiana Spedizionieri Industriali** (Italian Federation of Industrial Shipping Agents). It represents companies specialized in national shipping and transport of industrial products, raw materials, semifinished products and agricultural products. It is located in Milan, via Cornalia 19, tel. 02671541, fax 0267072285.

e-mail: [fisi@fisi.bizt](mailto:fisi@fisi.bizt)

President: Andrea Vezzosi

Secretary-General: Stefano Brambilla

**IFA**

**Imprese Fumigatrici Associate (Association of Fumigation and Pest Control Companies).** The Association, founded in 1994, represents companies specialized in the provision of fumigation and pest control services by using toxic gases on ships, import and exports goods, timber and wood packaging. IFA also represents operators specialized in disinfestations treatment of foodstuffs and various structures and facilities. It is located in Rome, via Panama 62, tel. 068559151, fax 068415576.  
President: Alessandro Rapone

**UNASCA**

**Unione Nazionale Autoscuole e Studi di Consulenza Automobilistica (National Union of Driving Schools and Car Consulting Firms).** It is the leading association of driving schools, boating schools and agencies and car consulting firms. It is present throughout the national territory by provincial offices in all Italian regions. It is located in Rome, p.zza Marconi 25, tel. 0654210629, fax 065916542.  
<http://www.unasca.it> – e-mail: [unasca@unasca.it](mailto:unasca@unasca.it)  
President: Vincenzo Cannatella  
National Secretary for Car Consultancy Firms: Ottorino Pignoloni  
National Secretary for Driving Schools: Emilio Patella

## SPREADING AT LOCAL LEVEL

### REGIONAL OFFICES

1. AMSEA (Ass.ne Marchigiana Spedizionieri e Autotrasportatori) - via De Bosis 9 - Ancona - 60100 - Tel. 071/204156 - President: Alberto Rossi - Secretary: Carlo Rossolini
2. ASSOCIAZIONE SPEDIZIONIERI PUGLIESI - via Gentile 53/c - Bari - 70126 - Tel.080/5583477 - President: Silvio Panaro - Secretary: Aldo Recalcati
3. ABSEA (Ass.ne Bolognese Spedizionieri e Autotrasportatori) - Centro Direzionale Interporto Scala A - Interporto di Bologna - 40010 - Tel.051/6653911 - President: Adriano Vaia - Secretary: Claudio Poggi Longostrevi
4. ASSOSPEDIZIONIERI SARDEGNA - viale Elmas km 6 - Elmas (Cagliari) - 09030 - President: Cristina Parodi - Secretary: Salvatore Plaisant
5. ASSO.TO.S.C.A. (Ass.ne Toscana Spedizionieri, Corrieri ed Autotrasportatori) via Gordigiani 42 - Florence - 50127 - Tel.055/352225 - President: Alberto Bartolozzi - Secretary: Carlo Chinnici
6. SPEDIPORTO (Ass.ne Spedizionieri, Corrieri e Trasportatori di Genova) - via Roma 9, 4° p. - Genoa - 16121 - Tel.010/5451986 - President: Maurizio Fasce - Director: Giampaolo Botta
7. ALSEA (Ass.ne Lombarda Spedizionieri e Autotrasportatori) - via Cornalia 19 - Milan - 20124 - Tel.02/671541 - President: Pietro Vavassori - Secretary: Andrea Cappa
8. ACCSEA (Ass.ne Campana Corrieri, Spedizionieri ed Autotrasportatori) - via Reggia di Portici 69 - Naples - 80146 - Tel.081/5592512 - President: Antonio Sticco - Secretary: Giovanni Montella
9. ALAS (Ass.ne Laziale Spedizionieri, Corrieri ed Autotrasportatori) - p.le Roberto Ardigò 30/A - Rome - 00142 - Tel.06/5940855 - President: Raimondo Soria - Secretary: Francesco Damato
10. APSACI (Ass.ne Piemontese Spedizionieri, Autotrasportatori e Corrieri) - Corso Unione Sovietica 612/15/A - Torino - 10135 - Tel.011/3975542 - President: Ivana Cecconi - Secretary: Elsa Donadello
11. ASPT (Ass.ne Spedizionieri Porto Trieste) - via Mercadante 1 - Trieste - 34122 - Tel.040/365209 - President: Guido Valenzin - Secretary: Ampelio Zanzottera

PROVINCIAL OFFICES

1. UNISPETRA (Unione Imprese Spedizione, Trasporti e Depositi della Provincia di Bolzano) - via Macello 29 - Bolzano - 39100 - Tel.0471/324511 - President: Hugo Hartmann - Secretary: Maria Rosa Mauceri
2. ASSOSPED (Ass.ne Spedizionieri di Pontebba e Tarvisio) - Autoporto di S.Leopoldo - Pontebba (Udine) - 33016 - Tel.0428/90271 - President: Aldo Da Ros - Secretary: Armando Cojaniz
3. APSACI DOMODOSSOLA (Ass.ne Piemontese Spedizionieri, Autotrasportatori e Corrieri) - c/o Transnova Scalo Ferroviario DOMO 2 - Beura Cardezza (Novara) - 28040 - Tel.0324/236073 - President: Paolo Braggio
4. ASCA (Ass.ne Spedizionieri, Corrieri ed Autotrasportatori) - via Innsbruck 20 - C.P. 536 - Trento - 38014- Tel.0461/967500 - President: Giorgio Loner
5. ASPT (Ass.ne Spedizionieri Porto Trieste) - via Mercadante 1 - Trieste - 34122 - Tel.040/365209 - President: Guido Valenzin - Secretary: Ampelio Zanzottera
6. ASEA (Ass.ne Spedizionieri e Autotrasportatori della Provincia di Varese) - v.le Aguggiari 8 - Varese - 21100 - Tel. 0332/836501 - President: Emanuela Bertoni - Secretary: Mauro Ghiringhelli
7. ALSEA (Ass.ne Lombarda Spedizionieri e Autotrasportatori) - via A. Manzoni 19 - Palazzina M - Montano Lucino (Como) - 22070 - Tel.031/4492996 - President: Fulvia Bianchi Longo - Secretary: Laura Rodella
8. ASCO (Ass.ne Spedizionieri, Corrieri e Autotrasportatori Orobici) - via Lombardia 3/a - Bergamo - 24124 - Tel.035/222160 - President: Angelo Colombo - Secretary: Franco Facchetti
9. ASSOSPED (Ass.ne Imprese di Spedizione Venezia) - via Fapanni 37/6 - Venice Mestre - 30174 - Tel.041/950235 - President: Andrea Cosentino - Secretary: Paolo Salvaro
10. ASCAB (Ass.ne Spedizionieri, Corrieri e Autotrasportatori Bresciani) - via Zara 105/107 - Brescia - 25125 - Tel.030/2426651 - President: Andrea Brighenti - Secretary: Piera Taglietti
11. ALSEA (Ass.ne Lombarda Spedizionieri ed Autotrasportatori) - via Cornalia 19 - Milan - 20124 - Tel.02/671541 - President: Pietro Vavassori - Secretary: Andrea Cappa
12. AVAS (Ass.ne Veronese Autotrasportatori e Spedizionieri) - via Sommacampagna 63 - Quadrante Europa - Verona - 37137 - Tel.045/953422 - President: Maurizio Veghini - Secretary: Giovanni Venturini
13. AVICS (Ass.ne Vicentina Case di Spedizione) - p.zza Castello 3 - Vicenza - 36100 - Tel.0444/232500 - President: Manuel Scortegagna - Secretary: Giuseppe Lupi

14. ATACS (Ass.ne Territoriale Autotrasportatori, Corrieri e Spedizionieri) – Registered seat: via S.Lucia 27 - Padua - 35129 – Secretariat: via Galante 25 – Padua – 35129 – Tel.049/775584 - President: Giacomo De Luca - Secretary: Pier Luigi Trezza
15. APSACI (Ass.ne Piemontese Spedizionieri, Autotrasportatori e Corrieri) – Corso Unione Sovietica 612/15/A – Torino - 10135 - Tel.011/3975542 - President: Ivana Cecconi - Secretary: Elsa Donadello
16. ASTRA (Ass.ne Trasportatori) – via della Motorizzazione 11 – Cuneo – 12100 – Tel.0171/413978 – President: Claudio Isolano – Secretary: Guido Rossi
17. ASSOTRASPORTI (Ass.ne Imprese Trasporto Merci) – c.so Cavour 60 - Modena - 41100 - Tel.059/238372 - President: Italo Leonardi - Secretary: Giorgio Rebecchi
18. SPEDIPORTO (Ass.ne Spedizionieri, Corrieri e Trasportatori di Genova) - via Roma 9, 4° p. - Genoa - 16121 - Tel.010/5451986 - President: Maurizio Fasce - Director: Giampaolo Botta
19. ABSEA (Ass.ne Bolognese Spedizionieri e Autotrasportatori) - Centro Direzionale Interporto Scala A - Interporto di Bologna - 40010 - Tel.051/6653911 - President: Adriano Vaia - Secretary: Claudio Poggi Longostrevi
20. ARSI (Associazione Ravennate Spedizionieri Internazionali) - via Candiano 1 - Ravenna - 48100 - Tel. 0544/422198 - President: Marco Migliorelli – Secretary: Cristina Cannone
21. ISOMAR (Ass.ne Agenti Marittimi Racc. Agenti Aerei Mediatori Marittimi e Sped.delle Provincie di Imperia e Savona) - via Orefici 3 - Savona - 17100 - Tel.019/8484518 - President: Alessandra Orsero - Secretary: Franco Minuto
22. ASSOCIAZIONE SPEDIZIONIERI DEL PORTO DI LA SPEZIA - via Don Minzoni 2 - C.P.354 - La Spezia - 19100 - Tel.0187/725213 - President: Bruno Pisano - Secretary: Monica Fiori
23. ASSOSPED - c/o Dante Ghirlanda srl – via Ingolstadt 19 - Marina di Carrara - 54033 - Tel. 0585/633424 – President: Andrea Ghirlanda
24. ASS.NE PRATESE SPEDIZIONIERI INTERNAZIONALI – via Valentini 14 – Prato – 59100 – Tel.0574/4551 – President: Lorenzo Meoni – Secretary: Gianluca Bigagli
25. ASSO.TO.S.C.A. (Ass.ne Toscana Spedizionieri e Autotrasportatori) – via Gordigliani 42 – Florence – 50127 – Tel.055/352225 – President: Alberto Bartolozzi – Secretary: Carlo Chinnici
26. AMSEA (Ass.ne Marchigiana Spedizionieri e Autotrasportatori) - via de Bosis 9 – Ancona – 60100 – Tel.071/204156 – President: Alberto Rossi - Secretary: Carlo Rossolini
27. SPEDIMAR – via Strozzi 1 – Leghorn – 57123 – Tel.0586/884561 – President: Gloria Dari – Secretary: Giovanna Zari
28. ALAS (Ass.ne Laziale Spedizionieri, Corrieri ed Autotrasportatori) – p.le Roberto Ardigò 30/A – Rome – 00142 – Tel.06/5940855 – President: Raimondo Soria – Secretary: Francesco Damato

29. ACCSEA (Ass.ne Campana Corrieri, Spedizionieri ed Autotrasportatori) - via Reggia di Portici 69 - Naples - 80146 - Tel.081/5592512 - President: Antonio Sticco – Secretary: Giovanni Montella
30. ASTRA (Ass.ne Trasportatori) - via S.Leonardo 120 – Salerno – 84131 – Tel. 089/5223219 – Secretary: Carmine Noschese
31. ASSOCIAZIONE SPEDIZIONIERI PUGLIESI - via Gentile 53/c - Bari - 70126 - Tel.080/5583477 - President: Silvio Panaro - Secretary: Aldo Recalcati
32. ASSOSPEDIZIONIERI SARDEGNA – viale Elmas km 6 – Elmas (Cagliari) - 09030 - President: Cristina Parodi - Secretary: Salvatore Plaisant

#### REGIONAL CONFETRA

1. CONFETRA CAMPANIA - via Reggia di Portici 69 - Naples - 80146 - Tel.081/5592512 - President: Francesco Tavassi
2. CONFETRA FRIULI VENEZIA GIULIA - via Mercadante 1 - Trieste - 34122 - Tel.040/365209 - President: Guido Valenzin - Secretary: Ampelio Zanzottera
3. CONFETRA LAZIO - p.le Roberto Ardigò 30/A - Rome - 00142 - Tel.06/5940855 - President: Raimondo Soria - Secretary: Francesco Damato
4. CONFETRA LOMBARDIA – via Cornalia 19 – Milan – 20124 – Tel. 02/671541 – President: Pietro Vavassori – Secretary: Andrea Cappa
5. CONFETRA NORD-EST - via Fapanni 37/6 - Venice Mestre - 30174 - Tel.041/950235 - President: Paolo Salvaro

**Total number national Federations: 14**

**Total number of local offices: 48**

## ANNEXE 4

---

**« Coûts d'exploitations des entreprises de transport pour  
compte de tiers »**

L'Observatoire du transport routier

Ministère des infrastructures et des transports





# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici  
Direzione Generale per il Trasporto Stradale e per l'Intermodalità*

**Pubblicazione periodica dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto per conto di terzi (Articolo 83 bis della legge 6 agosto 2008, n. 133 di conversione del decreto legge 25 giugno 2008, n. 112 e s.m.i.)**

**Determinazione mensile del costo medio del carburante per chilometro di percorrenza e della relativa incidenza.**

L'Amministrazione, ai sensi dell'articolo 83 bis legge 6 agosto 2008, n. 133 di conversione del decreto legge 25 giugno 2008, n. 112 e s.m.i., ha determinato l'adeguamento dei costi di esercizio delle imprese di autotrasporto con riferimento all'andamento del costo del carburante, così come rilevato dal Ministero dello Sviluppo Economico, per il mese di Settembre 2013.

Si precisa, inoltre, che:

- a. i dati relativi al prezzo del gasolio sono riferiti all'ultima rilevazione disponibile (**mese di Settembre 2013**), sul sito del Ministero dello Sviluppo Economico  
<http://dgerm.sviluppoeconomico.gov.it/dgerm/prezzimedi.asp?prodcod=2&anno=2013>
- b. per i veicoli di massa complessiva superiore alle 7,5 tonnellate, i dati relativi al prezzo al consumo del gasolio sono stati depurati dello sconto sull'accisa<sup>1</sup> e del valore dell'IVA<sup>2</sup>;
- c. per i veicoli di massa complessiva inferiore alle 7,5 tonnellate i dati stessi sono stati depurati della sola IVA;
- d. il valore del prezzo medio in euro per litro del gasolio al netto dell'IVA e, ove previsto, anche dello sconto delle accise, è stato arrotondato alla terza cifra decimale;
- e. non si è tenuto conto dell'incidenza, sul prezzo del carburante, della fonte di rifornimento dello stesso (impianti di distribuzione ordinari, o extra-rete);
- f. nel caso venga utilizzato un mezzo particolare o per utilizzo specifico (quali, ad esempio, quelli adibiti al trasporto di contenitori, al trasporto di prodotti in ADR su cassonato/centinato, i veicoli frigoriferi di massa complessiva a pieno carico inferiore alle 26 ton, ecc.), per il quale non sia ancora stata redatta specifica tabella di riferimento, troverà applicazione la tabella relativa al generico veicolo della corrispondente macrocategoria;
- g. nel caso di utilizzo di veicoli cisternati adibiti al trasporto di prodotti petroliferi o di leganti idraulici e prodotti affini, alla lunghezza della tratta da intendersi quale distanza fra il punto di presa in carico e di scarico delle merci, viene sommata la distanza chilometrica fra l'ultimo luogo di riconsegna delle merci ed il primo luogo di successiva presa in consegna delle merci stesse.

<sup>1</sup>il valore dello sconto dell'accisa risulta, allo stato, complessivamente pari a 214,18609 euro/1000 litri per effetto delle disposizioni che, di volta in volta, hanno riconosciuto agli esercenti l'attività di autotrasporto il diritto al rimborso degli aumenti dell'aliquota di accisa sul gasolio usato come carburante. Per il mese di settembre 2013 non è stato applicato alcun maggior onere.

<sup>2</sup> pari al 21% applicato all'importo derivante dalla somma del prezzo industriale e del valore dell'accisa.



# ANNEXE 5

---

## « Catalogue des amendes »

Ministère des infrastructures et des transports

**ALLEGATO 2**

**SANZIONI all'1.1.2013 con l'indicazione art/comma in cui sono citate**

Vecchio min	Vecchio max	Nuovo min	Nuovo max	Articoli in cui si trova la sanzione
€ 23	€ 92	€ 24	€ 97	158/6 (per violazioni commesse con ciclomotori e motoveicoli a due ruote), 182/10 primo periodo (limitatamente alle violazioni del comma 9-bis dello stesso articolo)
€ 24	€ 94	€ 25	€ 99	6/13, 7/15, 15/3, 51/2, 68/6, 95/7, 99/3, 100/13, 115/5, 141/10, 142/10, 160/2, 166/2, 175/16, 180/7, 181/3, 182/10, 183/5, 190/10
€ 38	€ 152	€ 40	€ 160	174/4 primo periodo, 178/4 primo periodo
€ 38	€ 154	€ 40	€ 162	172/11
€ 38	€ 155	€ 40	€ 163	158/5 (per violazioni commesse con ciclomotori e motoveicoli a due ruote), 182/10 secondo periodo (limitatamente alle violazioni del comma 9-bis dello stesso articolo)
€ 39	€ 159	€ 41	€ 168	6/14, 7/14, 10/20, 15/2, 22/12, 60/6, 64/3, 65/3, 66/5, 67/5, 68/7, 70/4, 84/7, 99/4, 102/7, 104/12, 109/5, 110/8, 115/4 e 5, 141/11, 142/7, 143/13, 144/4, 146/2, 149/4, 150/4, 152/2, 153/11, 154/8, 155/5, 156/5, 157/8, 158/6 (escluse le violazioni commesse con ciclomotori e motoveicoli a due ruote), 161/4, 162/5, 163/3, 167/2 lett. a), 167/11, 169/9, 175/14 e 16, 177/5, 180/7, 182/10, 184/8, 188/5
€ 48	€ 94	€ 51	€ 99	179 (L. 727/78 artt. 13, 18 e 19)
€ 72	€ 292	€ 76	€ 308	97/8 e 13
€ 76	€ 306	€ 80	€ 323	7/14, 148/15, 170/6, 171/2, 172/10, 173/3
€ 78	€ 311	€ 82	€ 328	97/10, 115/1-quater, 189/9-bis quarto periodo
€ 79	€ 312	€ 83	€ 329	85/4-bis, 86/3
€ 80	€ 318	€ 84	€ 335	6/14, 7/13, 9/9, 27/11, 34/5, 60/6, 63/5, 67/6, 70/4, 71/6, 72/13, 73/3, 79/4, 82/8, 92/3 e 4, 93/8, 95/6, 98/3, 99/5, 100/11, 102/6, 110/7, 111/6, 112/4, 115/3, 118/13, 122/8 e 9, 125/4, 132/5, 133/4, 134/2, 135/4, 141/8, 147/5, 149/5, 150/5, 153/10, 154/7, 158/5 (escluse le violazioni commesse con ciclomotori e motoveicoli a due ruote), 164/8, 165/3, 167/2 lett. b), 167/11, 169/10, 176/21, 177/4, 185/6, 188/4, 189/9, 192/6
€ 94	€ 191	€ 99	€ 201	179 (L. 727/78 art. 17)
€ 100	€ 400	€ 105	€ 422	15/3-bis
€ 120	€ 239	€ 126	€ 252	179 (L. 727/78 artt. 12 e 14)
€ 146	€ 584	€ 154	€ 616	97/7, 9 DLG 144/2008
€ 147	€ 590	€ 155	€ 622	10/19
€ 148	€ 594	€ 156	€ 626	115/1-quinquies
€ 152	€ 608	€ 160	€ 641	117/5, 170/6-bis, 173/3-bis,
€ 154	€ 613	€ 162	€ 646	143/11, 145/10, 146/3, 148/16, 168/9-ter, 191/4
€ 155	€ 620	€ 163	€ 653	174/8
€ 155	€ 624	€ 163	€ 658	7/13-bis, 77/3-bis primo periodo, 128/2, 136/6-bis, 186-bis/2
€ 159	€ 639	€ 168	€ 674	6/12, 9/8 e 9, 16/4, 18/5, 20/4, 22/11, 29/3, 31/2, 32/6, 33/7, 71/6, 80/14, 83/4, 85/4, 93/9, 98/4, 103/5, 104/11, 105/4, 110/6, 115/3, 116/15, 118/11 e 12, 123/12, 125/3, 126/7, 135/5, 136/7, 138/12 (con rif. 125/3), 141/9, 142/8, 167/2 lett. c), 167/7, 167/11, 169/7, 176/18,

€ 200	€ 800	€ 211	€ 843	174/4 secondo periodo, 178/4 secondo periodo
€ 205	€ 410	€ 216	€ 432	157/7-bis
€ 250	€ 1.000	€ 264	€ 1.054	174/7 primo periodo, 178/7 primo periodo, 178/8
€ 269	€ 1.075	€ 284	€ 1.133	126-bis/2
€ 279	€ 1.114	€ 294	€ 1.174	189/5
€ 300	€ 1.200	€ 316	€ 1.265	174/5 primo periodo, 178/5 primo periodo
€ 302	€ 1.207	€ 318	€ 1.272	143/12, 148/16
€ 307	€ 1.228	€ 324	€ 1.294	174/9, 174/14, 178/9, 178/13
€ 314	€ 1.256	€ 331	€ 1.324	10/25-ter
€ 335	€ 1.672	€ 353	€ 1.762	94/4
€ 350	€ 1.400	€ 369	€ 1.476	174/5 secondo periodo, 174/7 secondo periodo, 178/5 secondo periodo, 178/7 secondo periodo
€ 365	€ 1.460	€ 385	€ 1.539	97/12
€ 382	€ 1.534	€ 403	€ 1.617	168/9 e 9-bis
€ 389	€ 1.559	€ 410	€ 1.643	38/13, 39/3, 94-bis/3, 96/2-bis, 97/6, 115/1-septies, 189/9-bis secondo periodo
€ 398	€ 1.596	€ 419	€ 1.682	6/12, 8/2, 10/21, 10/22, 17/3, 23/11, 24/7, 25/6, 30/8, 45/7, 61/7, 68/8, 78/3, 80/15 e 17, 82/9, 84/7, 85/4, 87/6, 90/2, 92/3, 93/7, 101/5, 104/10, 108/6, 109/4, 116/12, 122/7 e 8, 149/6, 150/5, 167/2 lett. d), 167/11, 169/8, 175/13 e 15, 176/17 e 20, 180/8
€ 400	€ 1.600	€ 422	€ 1.686	174/6, 174/7 terzo periodo, 178/6, 178/7 terzo periodo, 94-bis/2, 142/9, 186/2 lett. a)
€ 500	€ 2.000	€ 527	€ 2.108	116/13-bis
€ 555	€ 2.220	€ 585	€ 2.340	62/7
€ 628	€ 2.514	€ 662	€ 2.650	94/3, 94/4-bis
€ 669	€ 3.345	€ 705	€ 3.526	7/15-bis
€ 726	€ 2.918	€ 765	€ 3.076	179/3 (rif. 142/11, secondo periodo)
€ 730	€ 2.921	€ 769	€ 3.079	214/1 e 8
€ 731	€ 2.928	€ 770	€ 3.086	10/18
€ 732	€ 2.955	€ 772	€ 3.115	45/9-ter
€ 761	€ 3.047	€ 802	€ 3.212	179/3
€ 767	€ 3.068	€ 808	€ 3.234	77/3-bis secondo periodo, 97/5 secondo periodo, 142/9-bis
€ 779	€ 3.119	€ 821	€ 3.287	9/8, 19/2, 21/4, 24/6, 25/5, 45/9, 76/8, 77/3, 171/4, 172/12, 179/2, 193/2
€ 798	€ 3.194	€ 841	€ 3.366	179/2-bis (rif. 142/11, secondo periodo)
€ 849	€ 3.395	€ 895	€ 3.578	179/2-bis
€ 891	€ 3.565	€ 939	€ 3.758	120/6
€ 1.000	€ 3.000	€ 1.054	€ 3.162	97/5 primo periodo
€ 1.000	€ 4.000	€ 1.054	€ 4.216	79/4
€ 1.114	€ 11.139	€ 1.174	€ 11.741	192/7
€ 1.256	€ 5.030	€ 1.324	€ 5.302	86/2
€ 1.671	€ 6.684	€ 1.761	€ 7.045	97/9 e 11, 213/2-ter
€ 1.725	€ 6.903	€ 1.818	€ 7.276	174/11, 178/11
€ 1.769	€ 7.078	€ 1.865	€ 7.460	80/14 quinto periodo
€ 1.842	€ 7.369	€ 1.941	€ 7.767	100/12, 168/8, 176/19, 213/4, 216/6, 217/6, 218/6
€ 1.886	€ 7.546	€ 1.988	€ 7.953	74/6, 124/4
€ 2.514	€ 10.061	€ 2.650	€ 10.604	23/13-bis
€ 4.455	€ 17.823	€ 4.696	€ 18.785	123/11, 123/11-bis
€ 10.240	€ 15.360	€ 10.793	€ 16.189	

**ALLEGATO 3**

DISPOSIZIONI PREVISTE DAL CODICE DELLA STRADA CHE SONO ESCLUSE DALL'AGGIORNAMENTO DELL'IMPORTO DELLE SANZIONI

Articolo 1, comma 3 L. 33/2012 e articolo 6, comma 7 (ciclomotori e motoveicoli a due ruote)	€ 38 - € 155
Articolo 1, comma 3 L. 33/2012 e articolo 6, comma 7 (per tutti gli altri veicoli)	€ 80 - € 318
Articolo 23, comma 12 (mod. D.I.98/2011 conv. L. 111/2011)	€ 1.376,55 - € 13.765,50
Articolo 115, comma 1-ter (L.35/2012, art. 11-bis)	€ 80 - € 318
Articolo 122, comma 5-bis (L.35/2012, art. 11-bis)	€ 80 - € 318
Articolo 167, comma 2-bis (L. 27/2012) eccedenza di carico fino a 1 tonn.	€ 39 - € 159
eccedenza di carico fino a 2 tonn.	€ 80 - € 318
eccedenza di carico fino a 3 tonn.	€ 159 - € 639
eccedenza di carico oltre 3 tonn.	€ 398 - € 1596
Articolo 167, comma 2-ter (L. 27/2012) eccedenza di carico fino al 10%	€ 39 - € 159
eccedenza di carico fino al 20%	€ 80 - € 318
eccedenza di carico fino al 30%	€ 159 - € 639
eccedenza di carico oltre il 30%	€ 398 - € 1596
Articolo 167, comma 5 sec. periodo (L.27/2012) eccedenza di carico fino a 1 tonn.	€ 39 - € 159
eccedenza di carico fino a 2 tonn.	€ 80 - € 318
eccedenza di carico fino a 3 tonn.	€ 159 - € 639
eccedenza di carico oltre 3 tonn.	€ 398 - € 1596

# ANNEXE 6

---

## **Exemples de fiches de paie, Italie**

Entreprises anonymes

ANNEXE

LIBRO UNICO DEL LAVORO

DATORE LAVORO: \_\_\_\_\_

CAUSALE: \_\_\_\_\_

RETRIB. MES: \_\_\_\_\_

RIP. COMP.: \_\_\_\_\_

STR: \_\_\_\_\_

D.L. 304 FL. 0 C.C. 1 REP. 1 Q. 1 Q.P. 0 DESCR. OPERATO 0 MATR. 0

CODICE FISCALE: \_\_\_\_\_ DATA NASCITA: \_\_\_\_\_ COGNOME: \_\_\_\_\_ NOME: \_\_\_\_\_

COMUNE NASCITA: \_\_\_\_\_ PR. NAZ: \_\_\_\_\_ CENTRO DI COSTO - REPARTO: \_\_\_\_\_

COMUNE: \_\_\_\_\_ PR. CAP: \_\_\_\_\_ AUTISTI

ASSUNZIONE	ANZ. EFFETTIVA	POSIZIONE	RISOLUZIONE RAPPORTO	SCATTI (NR. % UZURUNCENZA)	APPRENDISTATO (COD. % DECORRENZA)
14012008	14012008	1 IN SERVIZIO	14012008		0 0 0 0
ELEMENTI DELLA RETRIBUZIONE					
100	MINIMO BASE O TABELLARE	A	1569,37		
102	ELEM. DIST. RETRIBUZIONE	G	10,00		
103	SCATTI ANZIANITA'	A	49,58		
161	INCR. RETRIB. REGIONALE	A	23,15		

CODICE	DESCRIZIONE	AMMONTARE	CALCOLO PREVID.	VAL. DIRT. O IMPOSTE	COMPETENZE	TOTALE
300	RETRIBUZIONE DEL MESE		168,00	9,8339	1652,10	1652,10
354	STRAORDINARI S'		23,00	12,7663	293,62	
374	IND. DISAGIO	130,00	25,00	0,9296	23,24	
563	TR ITALIA DA 12 A 18 ORE		1,00	38,0000	38,00	
564	TR ITALIA DA 6 A 12 ORE		1,00	27,0000	27,00	
565	TR ITALIA DA 18 A 24 ORE		8,00	48,0000	384,00	
566	TR. ESTERO DA 18 A 24 ORE		12,00	65,0000	780,00	
567	TR. ESTERO DA 06 A 12 ORE		1,00	35,0000	35,00	
568	TR. ESTERO DA 12 A 18 ORE		2,00	48,0000	96,00	
722	TFR F.TES. INPS	0,00	0,00	135,94		
900	ORE LAVORATE ORDINARIE	0,00	0,00	0,00		
1001	INPS	9,490	21230,00	1981,00		
1401	INAIL	6,464	21230,00	1981,00		
<b>TOTALE</b>						<b>1652,10</b>

IMPONIBILE MESE	IMPONIBILE PROGRESSIVO	IMPOSTA LORDA	DETRAZIONI	IMPOSTA NETTA	IMPOSTA MESI PREC.
1793,12	19216,18	434,14	89,75	344,39	0,00
REGIONALE ANNO PREC.	COMUNALE ANNO PREC.	COMUNALE ACCONTO	REGIONALE ANNO CORR.	COMUNALE ANNO CORR.	
37,21	7,94	0,00	0,00	0,00	
ANNI PRECEDENTI	RETRIBUZIONE MESE	QUOTA MESE	0,50% MESE	RETRIBUZIONE PROGR.	QUOTA PROGR.
7713,56	1968,96	145,85	9,91	20429,72	1513,30
FG	CG	AF	PR	CD	RIGLI
0	0	0	2	1	0,00
CONIUGE	ALTRI FAM.	PROD. REDD.	ONERI		
0,00	0,00	0,00	89,75	0,00	
NUCLEO TAB.	REDDITO COMPL.	REDDITO LAV.	LAV.	REPR.	MIN.
0			25	26	26

IMPOSTA NETTA: 344,39

IMPOSTA MESI PREC.: 0,00

REGIONALE ANNO CORR.: 37,21

COMUNALE ANNO CORR.: 7,94

RETRIBUZIONE PROGR.: 0,00

QUOTA PROGR.: 0,00

0,50% PROGR.: 0,00

TOTALE: 45,15

ARRONDATAZIONE M.F.: 3328,96

NETTO: 577,54

ARRONDATAZIONE MESE: 0,52

MESE E ANNO: 2751,00

DIFFERENZE ACCREDITO: 0,10

SETTIMANE ACCREDITO: \_\_\_\_\_

IL SOTTOSCRITTO DICHIARA DI RICEVERE L'IMPORTO "NETTO" E CHE LE SCRITTURE SONO CONFORMI ALLA REALTA'; EVENTUALI RECLAMI DEVONO ESSERE INOLTATI ENTRO IL TERMINE PREVISTO DAL CCNL.

FIRMA: \_\_\_\_\_



Ditta

# INAIL

Foglio N.

MESE RETRIBUZIONALE OCTOBRE 2013	COD. AZIENDA 53	COD. FIL. 3	MATRICOLA INPS AZIENDA	POSIZIONE INAIL	CODICE 47	COGNOME E NOME	DATA ASSUNZIONE 21/05/01
CODICE FISCALE		COMUNE DI RESIDENZA		DATA NASCITA 18/12/58	SITUAZIONE ANF.	NR. SCATTI ANZIANITA'	DOC. *
							DATA ASS. CONVENZ. 21/05/01

RETRIBUZIONE DI FATTO 1.786,31	QUAL. 21	QUALIFICA AUTISTA	C. COSTO 3	REPARTO	CARTELLINO	LIVELLO 3S	COD. LIV.	% P. TIME	ORE CCNL 168,00	GG. CCNL 22	DATA CESSAZIONE
-----------------------------------	-------------	----------------------	---------------	---------	------------	---------------	-----------	-----------	--------------------	----------------	-----------------

MINIMO C. 1.437,37	MINIMO C. 132,00	PR. OPER. 48,13	SCATTO ANZ 148,74	ELEM. DIST. 10,07
PREG. 1.437,37				
ATE			E.D.R.	
PREG.			10,00	
			10,00	

CODICE	DESCRIZIONE VOCE	ORIGINE	BASE	COMPETENZE	TRATTENUTE	DATI STATISTICI
5	STRAORDINARIO 30%	23,00	13,82264	317,92		
27	LAVORO ORDINARIO GG.	22,00	81,19591	1.786,31		
62	INDENNITA' DISAGIO ?	17,00	1,55000	26,35		
298	PERMESSI RET. SINDAC. ORE	2,00	10,63280	21,27		
371	R.O.L. 30%	4,00	13,82264	55,29		
374	TRASFERITA ESENTE 6/12 H.	3,00	56,18000	168,54		
375	TRASFERITA ESENTE 12/18 H.	1,00	61,97000	61,97		
376	TRASFERITA ESENTE 18/24 H.	17,00	74,88000	1.272,96		
1800	RATA ADDIZ. REGIONALE A.P.				38,63	
1802	RATA ADDIZ. COMUNALE A.P.				14,55	
5173	ACCONTO ADD. COMUN. 2010				5,95	
9108	FONDO C/DIPE				29,00	
9109	FONDO C/AZIENDA					14,00
9110	COMUNICAZIONE DIPENDENTE					29,00
9111	COMUNICAZIONE T.F.R.					2,00
9191	QUOTA TFR MESE INPS					150,47
9196	CREDITO FGTFR-INPS					10,37

TOTALE LORDO 3.710,61	IMPON. CONTR. SOC. 2.207,00	CONTRIBUTO 1 209,44	CONTRIBUTO 2	CONTRIBUTO 3	CONTRIBUTO 4	CONTRIBUTO 5	TOTALE CONTRIBUTI SOCIALI 209,44
--------------------------	--------------------------------	------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	-------------------------------------

IMP. T.S. TFR ANTE 2001 NETTO %	IRPEF	IMP. T.S. TFR DAL 2001 %	IRPEF NETTA	IRPEF SU RIVAL	IRPEF GIA' PAGATA	TOTALE TRATTENUTE IRPEF T.S.
---------------------------------	-------	--------------------------	-------------	----------------	-------------------	------------------------------

IMP. T.S. ARR. A.P. %	IRPEF A.P.	ONERI DEDUCIBILI 43,00	IMPONIBILE IRPEF 1.968,70	IRPEF LORDA 481,55	TOTALE DETRAZIONI 83,13	TOTALE TRATTENUTE IRPEF 198,42
-----------------------	------------	---------------------------	------------------------------	-----------------------	----------------------------	-----------------------------------

ACCONTO	RATA PRESTITO	RESIDUO PRESTITO	TRATT. SINDACALE 15,69	COVELCO	ARROTOND. PRECED. 0,26	TRATTENUTE CORPO 88,13	TOTALE TRATTENUTE 711,94
---------	---------------	------------------	---------------------------	---------	---------------------------	---------------------------	-----------------------------

CONGUAGLIO FINANZIARIO CESS. RAPPORTI	PROGR. ONERI DED.	PROG. IMPONIBILE IRPEF	IMPORTO IRPEF ANNUO	PROGR. DETR. IRPEF	PROGR. RT. IRPEF	ADDITIONALE IRPEF	CONGUAGLIO IRPEF %
---------------------------------------	-------------------	------------------------	---------------------	--------------------	------------------	-------------------	--------------------

IRPEF ERARIO	ADDITIONALE REGIONALE	ADDITIONALE COMUNALE	ARROTONDAMENTO ATTUALE 0,33	NETTO BUSTA 2.999,00
--------------	-----------------------	----------------------	--------------------------------	-------------------------

FERIE A.P. 25,00	FERIE MAT. 25,40	FERIE GOD. 20,50	FERIE RES. 29,90	PERMESSI A.P.	PERMESSI MAT.	PERMESSI GOD.	PERMESSI RES.	ROL A.P.	ROL MAT.	ROL GOD.	ROL RES.
---------------------	---------------------	---------------------	---------------------	---------------	---------------	---------------	---------------	----------	----------	----------	----------

FEST. A.P.	FEST. MAT.	FEST. GOD.	FEST. RES.	FLESS. A.P.	FLESS. MAT.	FLESS. GOD.	FLESS. RES.	B. ORE A.P.	B. ORE MAT.	B. ORE GOD.	B. ORE RES.
------------	------------	------------	------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

DATI STATISTICI	QUINPS 1	POS.	SETT.	ORE INPS 239,00	GG. INPS 26,00	GG. MINIM. 26	ORE INAIL 239,00	GG. INAIL 26	IMPONIBILE INAIL 2.207,00	IMPONIBILE SILICOSI	TFR MESE 150,47
-----------------	-------------	------	-------	--------------------	-------------------	------------------	---------------------	-----------------	------------------------------	---------------------	--------------------

DETRAZIONI SPETTANTI	LAVORO DIP. 83,13	CONIUGE	FIGLI	ALTRI CARICHI	ONERI	ULTERIORE DETRAZIONE	DIFFERENZA MINORI	DIFFERENZA APPRENDISTI
----------------------	----------------------	---------	-------	---------------	-------	----------------------	-------------------	------------------------

IMPEGNI ANNI	IMPONIBILE INAIL	IMP. CONTRIBUTI SOCIALI 22984,00	CONTRIBUTI SOCIALI 2181,18	ONERI DEDUC. 473,00	IMPONIBILE IRPEF 20223,93	IRPEF LORDA 4910,48	TOTALE DETRAZIONI 834,48	IRPEF PAGATA 4076,00
--------------	------------------	-------------------------------------	-------------------------------	------------------------	------------------------------	------------------------	-----------------------------	-------------------------

CIC	BANCA ACCREDITO	FIRMA
-----	-----------------	-------

eMod. Cardifino TS - Elaborazione Grafica © 2007 - La riproduzione, anche parziale, è vietata

del 16/01/2009

stampato il 27/11/13 alle ore 11:30:23 process