

FLEET magazine

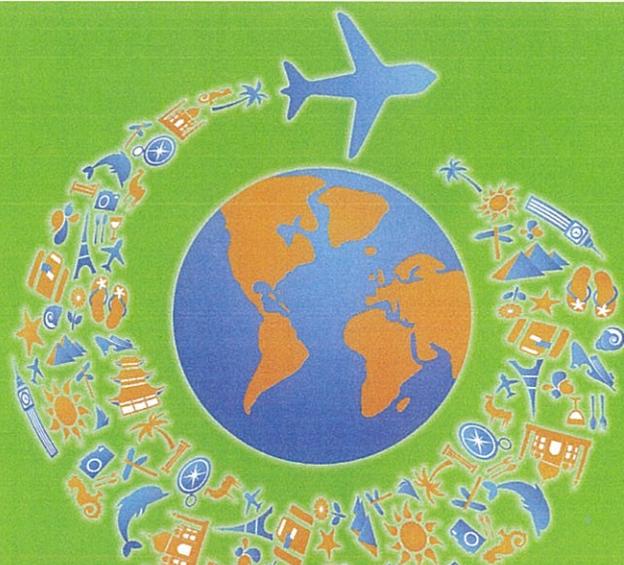
n68

Con il Patrocinio
 ANIASA

L'AUTO AZIENDALE GUARDA AL FUTURO



**ALIMENTAZIONE ELETTRICA
VERSO LE EMISSIONI ZERO**



**TURISMO & RENT A CAR
SULLA STRADA DELLA RIPRESA**



**FISCALITÀ
UN PESO DA ALLEGGERIRE**

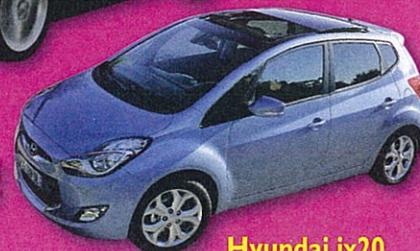
Peugeot 508



Lexus
CT 200h



**ANTEPRIME
FLOTTE**



Hyundai ix20



Ciascuno faccia la sua parte

P iù 31%. Avete letto bene: trentuno per cento. A tanto ammonta la crescita delle immatricolazioni a imprese e società registrata a gennaio, rispetto allo stesso mese del 2010. Un dato che colpisce, specie se paragonato alle perduranti difficoltà del mercato auto nel suo complesso, che nello stesso periodo fa segnare un altro arretramento di oltre il 20%. Dopo aver pagato l'inevitabile dazio alla crisi, insomma, le flotte proseguono spedite nel loro recupero, dando seguito alle buone performance messe a segno già nella seconda parte dell'anno scorso. Lo fanno soprattutto sul fronte del noleggio, che a gennaio compie un balzo in avanti addirittura del 37%, ma anche il +26% delle auto acquisite in proprietà rappresenta un segnale confortante per l'intero comparto. Un comparto che, ancora una volta, ha saputo superare un momento difficile, ribadendo la propria funzione di volano non solo per l'automotive, ma per l'intero sistema produttivo nazionale. E che c'è riuscito, ci preme sottolinearlo, potendo contare solo su se stesso e sulle proprie risorse imprenditoriali, a dispetto di un quadro economico ancora tutt'altro che consolidato e, soprattutto, di una normativa fiscale che pare concepita apposta per

penalizzare la mobilità d'impresa. È una storia vecchia, certo. Che però si è recentemente arricchita di un nuovo capitolo con la richiesta, avanzata dal Governo italiano e accolta dal Consiglio Ue, di prorogare fino al 2013 la detraibilità dell'Iva al 40% sulle vetture aziendali. Una decisione che sconcerta, per nulla giustificata dalla ventilata necessità di prevenire un'improbabile evasione tributaria di massa. E che rischia di aggravare ulteriormente il deficit di competitività delle nostre imprese rispetto alle concorrenti europee, su un asset così importante come i trasporti. Correre ai ripari, quindi, appare oggi più che mai urgente. Non a caso, proprio in queste settimane le diverse associazioni della filiera dell'auto, a cominciare da Aniasa, sono al lavoro per approfondire e valorizzare il nuovo strumento messo a punto da Unrae e Assilea: un "cruscotto informatico" che permette di misurare in tempo reale gli effetti, in termini di gettito per l'Erario, di qualsiasi ipotesi di modifica della normativa fiscale. Obiettivo: definire una serie di proposte di riforma condivise, supportate da numeri certi, da poter poi presentare agli interlocutori istituzionali. Una volta di più, quindi, il settore delle flotte sta facendo la sua parte. Viene da chiedersi se l'Esecutivo saprà, o vorrà, fare altrettanto.

Marco De Rosa
(marco.derosa@fleetmagazine.com)

FISCALITÀ

COME USCIRE DALL'IMPASSE

A fronte di un **quadro impositivo** che per le flotte continua a essere il **più penalizzante d'Europa**, le associazioni dell'automotive si mobilitano per individuare **percorsi di riforma** condivisi, capaci di salvaguardare anche le casse dell'Erario. La fotografia della **situazione** e le diverse **ipotesi** sul tappeto

di Marco De Rosa

Che sia penalizzante, non ci sono dubbi. Lo dicono i numeri e lo ribadiscono da anni le prese di posizione delle diverse anime della filiera automotive, dalle Case costruttrici alle società di noleggio, a quelle di leasing.

Tutte concordi nel sottolineare come, nel nostro Paese, il settore dell'auto aziendale viva in condizioni di cronico sottodimensionamento non in conseguenza di particolari asperità del mercato, ma a causa di una

normativa fiscale che racchiude forti tratti di peculiarità, ovviamente in negativo, rispetto a quelle in vigore nei principali Stati europei. Si tratta di un fenomeno tutto italiano che, a ben vedere, non riguarda solo le flotte, ma la mobilità individuale nel suo complesso: "Occorre partire da una considerazione preliminare - avverte **Pietro Teofilatto**, direttore di Aniasa, l'associazione di Confindustria che riunisce le società di noleggio - in

Italia l'imposizione fiscale sull'auto è da sempre particolarmente elevata. Basti pensare che nel 2009, nonostante la crisi, ha superato i 67 miliardi di euro, pari al 4,5% del Pil. Una percentuale d'incidenza assai più alta della media europea, che si ferma al 3,4%. Non stupisce, quindi, che questa logica di contribuente da 'pressare' attraverso una super-tassazione trovi riscontro anche sul versante delle vetture aziendali".





Il confronto con l'Europa

E proprio concentrandoci su quest'ultimo versante, i dati contenuti nella tabella di pagina 10 testimoniano quanto sia profonda, a livello di trattamento fiscale, la differenza che oggi intercorre tra l'Italia e il resto d'Europa. Una differenza che riguarda tanto le imposte sui redditi (ammortamenti), quanto l'applicazione dell'Iva. "Il confronto è impietoso - evidenzia **Gianni Filippini**, direttore generale dell'Unrae, l'associazione delle Case automobilistiche estere che operano in Italia -, soprattutto dal punto di vista dell'ammortamento: da noi la quota ammortizzabile è del 40% su un tetto massimo di 18mila euro, mentre in ambito Ue è del 100% e in alcuni casi, come in Germania e Spagna, senza alcun limite deducibile. C'è poi la questione della detraibilità dell'Iva al 40%: una percentuale che nei maggiori Paesi del continente è invece quasi sempre del 100%, e comunque mai inferiore al 50%". Si tratta di un disallineamento evidente, che va a comprimere le potenzialità di un settore che, non a caso, in Italia "vale" il 28% dell'immatricolato complessivo, a fronte di una media europea oscillante attorno al 40%. E il bello (anzi, il brutto) è che un simile quadro normativo non impatta negativamente solo sul mondo automotive: "Finisce invece per pesare sull'intero sistema-Paese - sottolinea Teofilatto -, determinando una situazione di minore competi-

tività delle imprese nazionali rispetto alle concorrenti europee su un asset importante come i trasporti, che rappresentano in media il 6-8% dei costi aziendali complessivi".

Lotta all'evasione? No, bisogni di cassa

Strangolare fiscalmente le flotte rischia quindi di rivelarsi per lo Stato un autogol clamoroso, specie in una fase in cui gli operatori economici avrebbero invece bisogno di tutto il supporto per lasciarsi alle spalle la crisi. Anche perché, ormai da tempo, per giustificare un tale furore impositivo non basta più la motivazione addotta in origine, vale a dire la necessità di combattere l'evasione. "L'attuale normativa è figlia di un percorso che nasce con il decreto 69 del 1989 - spiega in proposito **Giampaolo Giuliani**, docente presso la Scuola superiore dell'economia e delle finanze, l'istituto che da mezzo secolo forma il personale della Pubblica Amministrazione economica e finanziaria -: all'epoca il legislatore l'aveva presentata come uno strumento di lotta all'evasione d'imposta, finalizzato a contrastare gli abusi di quanti intestavano l'auto all'attività imprenditoriale pur non utilizzandola effettivamente per il suo svolgimento. Si diceva insomma di voler perseguire un principio di equità, impedendo per esempio a soggetti che non ne avevano il diritto di detrarre integralmente l'Iva. Il quadro è però cambiato



PIETRO TEOFILATTO
ANIASA



GIANNI FILIPPINI
UNRAE



GIAMPAOLO GIULIANI
SCUOLA SUP. ECONOMIA E FINANZE



MAURIZIO LAZZARONI
ASSILEA

AUTO AZIENDALI: IL TRATTAMENTO FISCALE IN EUROPA

PAESI	Deducibilità	Quota ammortizzabile	Costo ammortizzabile	Detraibilità Iva
Italia	18.076 euro	40%	7.200	40%
Francia	18.300 euro	100%	18.300	100%
Germania	illimitata	100%	Illimitato	100%*
Gran Bretagna	18.200 euro	100%	18.200	100%
Spagna	illimitata	100%	illimitato	100%

* 50% per i professionisti e/o per i casi estranei all'attività di impresa
Fonte: Unrae - Leaseurope

radicalmente nel 2006 allorché, in seguito alla sentenza della Corte di giustizia europea che obbligava l'Italia a restituire l'Iva indebitamente applicata fino a quel momento in regime di sostanziale indetraibilità, si è deciso di recuperare le somme necessarie rendendo più gravosa l'imposizione diretta. Di fronte a una scelta simile, è chiaro, qualsiasi discorso di equità

“

Un maggiore ammortamento risponderebbe a criteri di equità, visto che il limite di 18mila euro non è mai stato modificato dal 1997 a oggi

Giampaolo Giuliani

”

viene a cadere, visto che a muovere il legislatore è stata solo la volontà di fare cassa, attraverso una tassazione fin troppo alta per quelle che sono le normali caratteristiche di una vettura aziendale”.

Riforme sì, ma a costo zero

Ma se questa è la situazione, come correre ai ripari per rilanciare un comparto che, ribadiamolo, costituisce un importante volano per l'intera economia nazionale? Da tempo, i rappresentanti della filiera evidenziano la necessità di un pacchetto di misure ad hoc, in grado di correggere gli elementi di maggiore iniquità. Il

box sotto riassume per esempio le richieste avanzate dall'Unrae. Richieste fatte proprie dalle altre associazioni di settore, con l'aggiunta magari di un aumento anche della detraibilità dell'Iva, dall'attuale 40 al 50%, e che lo stesso professor Giuliani ritiene ragionevoli: “Un maggiore ammortamento risponderebbe a criteri di equità - commenta -, così come un innalzamento della franchigia: non dimentichiamo che il limite di 18mila euro (corrispondente ai vecchi 35 milioni di lire - ndr) non è mai stato modificato dal 1997 a oggi, nonostante la norma contenesse l'esplicita indicazione di rivederlo al rialzo”. Tra queste istanze e il loro accoglimento rimane però un ostacolo, e bello grosso: la necessità di dimostrare agli interlocutori istituzionali che, a conti fatti, le riforme risulterebbero “a costo zero” per l'Erario. Una mission non semplicissima. A mettere un primo punto fermo a questo proposito ha contribuito l'anno scorso uno studio commissionato da BMW Italia al Certet (Centro di economia regionale,

trasporti e turismo) dell'università Bocconi. Obiettivo: formulare ipotesi di modifica della normativa che rendano più conveniente per le imprese l'acquisizione di vetture aziendali, salvaguardando allo stesso tempo l'esigenza dello Stato di non perdere risorse. Due gli scenari sviluppati: il primo prevedeva di innalzare tanto la detraibilità dell'Iva (dal 40 al 50%) quanto il limite fiscalmente rilevante per la deducibilità (da 18mila a 25.800 euro); il secondo, mantenendo invariate le percentuali di detraibilità, cancellava il limite di deducibilità. Le conseguenze? In entrambi i casi, i ricercatori del Certet hanno calcolato benefici sostanziali per le aziende, in particolare per quelle con flotte premium, sulle quali il risparmio di tassazione toccherebbe un massimo di 2.400 euro all'anno per ogni vettura. Certo, tutti e due gli scenari prevedevano anche minori entrate per l'Erario, pari rispettivamente a 494 e 444 milioni di euro. Niente paura, però: a far quadrare i conti provvederebbe l'aumento delle immatricolazioni che simili misure porterebbero inevitabil-

CHE COSA CHIEDE L'UNRAE

- **Innalzamento della quota ammortizzabile dal 40 al 100%.**
- **Accrescimento del tetto deducibile dagli attuali 18.076 a 25.823 euro (con una rivalutazione del 33,3%, ottenuta applicando gli indici Istat dal 1997 a oggi).**
- **Ripristino della possibilità di anticipare gli ammortamenti da 4 a 2 anni (per gli autoveicoli) e da 5 a 3 anni (per i veicoli commerciali).**

mente con sé. Secondo i calcoli, nel primo caso servirebbero 74mila veicoli in più all'anno, mentre nel secondo ne basterebbero 49.500. Cifre che appaiono alla portata, se si pensa che da tempo le stime dell'Unrae indicano in circa 100mila unità le nuove immatricolazioni attivabili con politiche fiscali a favore delle flotte.

Un cruscotto per le Istituzioni

Ma le stime, insegna l'esperienza di questi anni, rischiano di non essere sufficienti per ottenere la giusta considerazione da parte del ministero dell'Economia e delle Finanze. Occorre qualcosa di più "scientifico" e incontrovertibile. Che ora c'è, grazie agli sforzi congiunti di Unrae e Assilea, l'associazione italiana leasing: "Abbiamo unito le rispettive competenze - spiega **Maurizio Lazzaroni**, presidente di Assilea - per mettere a punto un modello microeconomico di simulazione degli effetti di gettito conseguenti a modifiche della disciplina fiscale dell'auto aziendale che possano interessare vetture nuove acquisite direttamente dall'impresa, o concesse alla stessa in leasing o noleggio". "La simulazione prende in considerazione le oltre 750mila auto immatricolate nel 2009 a società e professionisti - aggiunge Filippini -: le abbiamo analizzate una a una, valutandone il contributo all'Erario e catalogandole secondo 10 categorie impositive, le cui diverse combinazioni portano a una cinquantina di sottocategorie fiscali". Il risultato di tale lavoro, durato oltre 5 mesi, è un cruscotto informatico a disposizione delle Istituzioni, battezzato Fiscauto, grazie al quale è possibile misurare in tempo reale le conseguenze di qualsiasi ipotesi di riforma: "Se, per



esempio, si immagina di estendere la quota ammortizzabile dal 40 all'80% per una certa categoria di contribuenti - prosegue Filippini -, il sistema calcola immediatamente l'impatto che la cosa avrebbe per l'Erario e quante auto in più dovrebbero essere immatricolate a quella specifica categoria per compensare il minor gettito". Il cruscotto è attualmente al vaglio dei funzionari del ministero dell'Economia e delle Finanze, che comunque, in un incontro tenutosi alla fine di dicembre, hanno già manifestato il loro interessamento. E intanto, dal mese scorso Unrae e Assilea hanno avviato una serie di presentazioni del sistema alle diverse associazioni della filiera dell'auto, oltre che a Confindustria e Confcommercio. "L'obiettivo - interviene Lazzaroni - è individuare le richieste prioritarie da avanzare per poi portare avanti, tutti insieme, proposte di adeguamento della normativa orientate al progressivo allineamento della fiscalità italiana a quella degli altri Paesi europei".

Una proroga che preoccupa

A proposito d'Europa, però, non induce all'ottimismo l'accoglimento, da parte del Consiglio Ue, della richiesta del Governo italiano di prorogare fino al 2013 la deroga che permette di limitare al 40% la detraibilità dell'Iva sulle vetture di flotta. Motivo addotto per tale richiesta: la difficoltà di controllare la divisione tra uso aziendale e privato e il conseguente rischio di evasione. "È un segnale negativo - conclude Teofilatto - per due motivi: si continua a ignorare il divario di competitività tra le nostre aziende e il resto d'Europa, reso più evidente dalle modifiche al principio di territorialità dell'Iva in vigore dal 2010, e si persiste a ritenere l'auto aziendale strumento di evasione fiscale. È invece vero il contrario. Il noleggio, per esempio, con le oltre 60mila aziende e le 2.400 P.A. clienti, è promotore di correttezza fiscale in tutta la filiera, dai fornitori di servizi agli utilizzatori, dalle carrozzerie alle officine. In sintesi, con il noleggio emerge il nero".

A dispetto di una **crisi economica** non ancora alle spalle, nel 2010 il **breve termine** ha ritrovato la strada della **crescita**. Merito soprattutto del **comparto leisure**, così come delle nuove abitudini di chi viaggia

di Gabriele Ghidoni

Una crescita dell'8% nel 2010 e previsioni ottimistiche anche per l'anno in corso. Sono questi i dati del Rent a car.

Un successo in controtendenza, a fronte della crisi dell'intero comparto auto. A raccontare il fenomeno è **Giuseppe Benincasa**, segretario generale di Aniasa: "Abbiamo cominciato a registrare una ripresa attorno a marzo-aprile dello scorso

anno. E, da allora, non si è mai fermata". Ma a che cosa si devono simili performance, in un momento in cui la crisi non appare ancora superata?

"A trainare il Rac è sicuramente il comparto leisure - risponde Benincasa -, che incide attorno al 70% nella crescita del nostro settore. La domanda turistica è dovuta principalmente al fenomeno del low cost: la tendenza a proporre voli sempre più economici si è ormai estesa anche alle compagnie di bandiera, che offrono tariffe



**TURISMO E LOW COST
GUIDANO LA RIPRESA**

ultra-competitive. Tutto questo ha sicuramente spinto la domanda, ma ha inciso anche sul modo di gestire i viaggi, portando benefici al nostro settore". Scegliere un volo low cost, infatti, significa che l'organizzazione del viaggio si arricchisce di altre componenti, come l'auto a noleggio, con un'evidente ricaduta positiva per il Rent a car. "Le regioni italiane sono bellissime - commenta Benincasa -, ma i trasporti pubblici sono carenti. Per questo, noleggiare una vettura diventa indispensabile".

In anticipo è meglio

Un altro fattore legato alla natura dei viaggi low cost è la necessità di prenotare il volo con un certo anticipo e, di conseguenza, di fare altrettanto per l'eventuale richiesta dell'auto a noleggio. Il che consente alle società di Rac di programmare le flotte per tempo e in modo più efficiente. "Da parte nostra - aggiunge Benincasa - c'è stata molta attenzione a questo nuovo tipo di turismo, ci siamo adattati e abbiamo imparato a differenziare e arricchire la proposta secondo le diverse esigenze dei clienti". E per quanto riguarda il comparto business? Anche qui si registra una leggera ripresa della domanda, ma la crisi continua a farsi sentire. Secondo le previsioni del segretario generale di Aniasa, quindi, anche quest'anno a trainare il breve termine sarà il turismo. "Il segmento business, però, lascia comunque intravedere segnali positivi - conclude Benincasa -, che fanno ben sperare per il prossimo futuro".

Una voce dal mercato: Maggiore Rent

Tra i player, l'analisi della ripresa in atto nel Rent a car è condivisa per esempio da **Stefano Gargiulo**, direttore generale di Maggiore Rent: "Nel 2010 abbiamo registrato una crescita del fatturato del 9,5% - spiega -. Tale risultato è dovuto al lavoro che Maggiore Rent porta avanti fin



GIUSEPPE BENINCASA
ANIASA

dal 2009: investimenti sull'innovazione, differenziazione, flessibilità, arricchimento dei servizi di noleggio e riqualificazione del network. Gli obiettivi per quest'anno si attestano su una crescita attorno al 10%, che pensiamo di raggiungere grazie a una politica promozionale, trasparente, dinamica, con una flotta di gamma sempre più ampia e formule tariffarie tagliate sulle esigenze dei clienti".

FM: Quali caratteristiche ha assunto nell'ultimo periodo la domanda turistica?

"La politica del Gruppo Maggiore segue il comportamento d'acquisto di una fascia di clientela che negli ultimi tempi, sul versante leisure, si muove spesso per vacanze più brevi, riducendo magari la durata delle tradizionali ferie estive. Gli italiani non rinunciano alle partenze, che però non sono più concentrate nel solo mese di agosto. Molti adesso scelgono di partire a luglio o settembre e con formule alternative, come l'agriturismo e i soggiorni indipendenti in villa o residence. E a queste scelte, spesso, si accompagna la richiesta di un'auto a noleggio".

FM: Quali sono le previsioni per i prossimi mesi, per i segmenti leisure e business?

"La congiuntura economica ha determinato conseguenze importanti



STEFANO GARGIULO
MAGGIORE RENT

per il target business. Nel 2010 si è registrata una riduzione dei viaggi d'affari e, quindi, della richiesta di noleggi. D'altra parte c'è stato un incremento della domanda, sia per la sostituzione di vetture sia per quella determinata dal rinvio della decisione di acquisto del nuovo e del noleggio a lungo termine. In ogni caso, mentre il 2009 aveva visto un calo del 6%, il 2010 ha registrato un aumento del fatturato, grazie soprattutto al boom del leisure. Per quest'anno le previsioni sono in linea con il 2010, con la buona ripresa del turismo e l'andamento frenato della clientela d'affari".

RAC & LEISURE I NUMERI

- Secondo i dati Aniasa, da aprile 2010 il Rent a car è cresciuto dell'8%
- Il 70% di questa crescita è dovuto al comparto leisure
- Nel 2010, i viaggi con pernottamento effettuati dai residenti in Italia sono stati 99 milioni e 997mila, per un totale di 626 milioni e 947mila notti (dati Istat)
- L'80% dei nostri connazionali preferisce rimanere in Italia per le vacanze
- Il 68,4% sceglie l'auto per spostarsi. Il 14% l'aereo
- L'anno scorso il turismo ha chiuso con un fatturato di 150 miliardi di euro, pari al 12% del Pil.

ECCO I COSTI PER IL 2011

L'auto aziendale è il più diffuso dei **fringe benefit**. E le tabelle dell'ACI costituiscono elementi fondamentali per l'attività di **Fleet Manager** e responsabili risorse umane. Le **modalità di calcolo** e gli ultimi aggiornamenti

di Pietro Teofilatto

Quando parliamo di auto aziendale, facciamo riferimento a un universo di veicoli stimato in quasi 2 milioni di unità, in uso alle imprese in proprietà, leasing o noleggio.

Sono concesse in uso non solo ai dipendenti, ma anche ai soggetti legati all'azienda da un contratto di collaborazione coordinata e continuativa e agli amministratori. Ed è nota la difficoltà di individuare in che misura il mezzo sia impiegato per motivi di servizio o personali. Per valorizzare il fringe benefit, ogni anno la Gazzetta Ufficiale pubblica le tabelle che fissano i costi chilometrici di esercizio, calcolate dall'ACI e approvate dall'Agenzia delle Entrate. Si tratta di tabelle che entrano in vigore l'anno successivo e che raggruppano le vetture in produzione e fuori produzione, suddivise per alimentazione e per marchio. Nonostante non sia certo una novità, l'argomento è sempre attuale, e ha riflessi sia per il dipendente/collaboratore, per conoscerne

l'imponibile fiscale e previdenziale, sia per l'azienda ai fini della deducibilità dei costi dei veicoli in uso.

Come si effettua il calcolo: il reddito del dipendente

Differenti sono le modalità dell'utilizzo del mezzo: può essere a uso esclusivamente personale del dipendente, in uso promiscuo, cioè utilizzato in parte per necessità legate all'azienda e in parte per uso personale, oppure a uso esclusivamente aziendale. La normativa prevede che l'uso promiscuo della vettura, la modalità più frequente quando si noleggia a lungo termine, concorra a formare il reddito del dipendente per un ammontare pari al 30% dell'importo corrispondente a una percorrenza ipotetica di 15mila chilometri, al netto di somme eventualmente trattenute al lavoratore durante lo stesso periodo d'imposta o delle somme corrisposte dal lavoratore stesso al datore di lavoro. Il valore del fringe benefit è da assoggettare anche a contribuzione previdenziale e assistenziale, compresi i premi assicurativi Inail. Il calcolo si effettua sulla base del costo chilometrico d'esercizio previsto dalle tabelle ACI per singolo veicolo moltiplicato per 4.500 (30% di 15mila). Si tratta di una determinazione forfetaria dell'importo da assoggettare a tassazione, che prescinde da qualunque valutazione degli effettivi



costi di utilizzo del mezzo e anche dalla percorrenza che il dipendente effettua realmente. È anche irrilevante che il dipendente consideri a proprio carico tutti o alcuni degli elementi che sono alla base dei costi di percorrenza fissati dall'ACI, dovendo sempre far riferimento al costo totale esposto nelle tabelle. La quantificazione forfetaria trova applicazione anche nel caso in cui il dipendente, in relazione al proprio rapporto di lavoro, ottenga la disponibilità del veicolo da un soggetto diverso dal proprio datore, nel caso per esempio di dipendente distaccato che riceve il benefit dalla società distaccataria. Inoltre, poiché la percorrenza convenzionale è fissata su base annua, ne deriva che l'imponibile deve essere rapportato al periodo dell'anno durante il quale al dipendente viene concesso l'uso del veicolo, considerando il numero dei giorni per i quali viene assegnato, a prescindere dall'effettivo utilizzo. Se il veicolo è invece concesso a uso esclusivamente privato, il reddito da tassare deve essere calcolato secondo il procedimento del valore normale stabilito dall'articolo 9 del Testo Unico. E per "valore normale" ci si riferisce al valore di mercato di quel determinato tipo e modello di veicolo. Se, infine, l'auto viene utilizzata solo per motivi di lavoro, a carico del dipendente non sarà attribuito alcun reddito.

La deducibilità per l'azienda

Guardiamo ora cosa succede sul versante dell'impresa. Se l'auto viene concessa in uso promiscuo, i relativi costi sono deducibili al 90%, ai sensi dell'art. 164 del Testo Unico delle imposte sui redditi. La deducibilità dipende dall'osservanza di alcune condizioni:

- la concessione del veicolo deve risultare da apposita documentazione intercorsa con il dipendente (lettera di assunzione, ecc.);

ALIMENTAZIONE A BENZINA

Modello	Costo km	Fringe benefit 2011 (in euro)
Fiat Nuova Panda 1.2 69 Cv	0,3669	1.651,24
Fiat Punto Evo Dynamic 1.3 Mjt 75 Cv	0,4138	1.862,15
Peugeot 3008 1,6 16 v 156 Cv	0,5938	2.671,98
Renault Mégane III 1.4 16 v 130 Cv Tour	0,5234	2.355,68
Lancia Delta 1.4 t-jet 150 Cv	0,5643	2.539,50

ALIMENTAZIONE BIFUEL METANO/GPL

Modello	Costo km	Fringe benefit 2011 (in euro)
Fiat Nuova Panda 1.2 60 Cv benz. + GPL	0,3495	1.572,68
Fiat Punto Evo 1.4 77 Cv Natural Power	0,3942	1.773,90
Ford Focus 2.0/16v 145 Cv benz. + metano	0,5070	2.281,36
VW Touran 1.6 102 Cv benz. + GPL	0,5049	2.272,25
Fiat Fiorino 1.4 Natural Power	0,243647	1.096,41

ALIMENTAZIONE A GASOLIO

Modello	Costo km	Fringe benefit 2011 (in euro)
BMW 320d 2.0 177 Cv berlina Euro 5	0,5761	2.592,44
Citroën C4 1.6 hdi 92 Cv	0,4099	1.844,42
Ford Galaxy 2.0 Tdci 163 Cv	0,5551	2.497,77
Mazda 6 2.2 cd 129 Cv SW	0,5381	2.421,42
Skoda Superb 2.0 Tdi 170 Cv 4x4 SW	0,6056	2.725,06

Tabelle ACI pubblicate dall'Agenzia delle Entrate nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale del 23 dicembre 2010, n. 299, consultabili anche sul sito www.aci.it. Rispetto al 2010, per i modelli più recenti il costo chilometrico 2011 risulta aumentato di 2-3 punti percentuali. A titolo di esempio, riportiamo i valori relativi ad alcuni modelli particolarmente diffusi tra le flotte, appartenenti a segmenti diversi.

- il veicolo deve essere concesso in uso promiscuo, anche non continuamente, per la metà più uno dei giorni che formano il periodo d'imposta.

Con l'assoggettamento in busta paga dei valori forfetari convenzionali (che sono inferiori al beneficio effettivo ottenuto dal dipendente ogni volta che lo stesso superi la percorrenza annua di 4.500 chilometri), l'impresa che prende l'auto in noleggio ha la possibilità di dedurre una quota del 50% in più dei costi sostenuti (passando dal 40% al 90%), senza dover applicare il

tetto di 18.076 euro fissato per il conteggio degli ammortamenti e dei canoni di leasing. Quando invece il veicolo è concesso per uso esclusivamente personale, non si applica la regola forfetaria di determinazione del fringe benefit, ma quella generale, in base alla quale l'imponibile fiscale è determinato applicando il criterio del valore normale (articolo 9 del TUIR). Se invece il dipendente versa all'impresa una somma per l'uso dell'auto (anche mediante trattativa), il relativo importo (Iva compresa) si dedurrà dal valore fiscale, fino anche ad azzerarlo.