

# L'auto aziendale conviene meno

## Da valutare l'intestazione ai soci: per le trasferte resta lo sconto al 100%

Maurizio Caprino  
Luca Gatani

La nuova stretta fiscale sulle auto aziendali prevista dal progetto di legge di riforma del lavoro potrebbe rendere più conveniente l'intestazione a persone fisiche. Un colpo, dunque, alla consuetudine di intestare i veicoli alle società, anche quando li si utilizza solo a fini personali. Nulla, invece, dovrebbe cambiare sotto un altro aspetto che le aziende guardano con attenzione: la scelta fra le varie modalità di possesso dei mezzi (dal noleggio a lungo termine alla proprietà), penalizzate in modo analogo.

La minor deducibilità delle spese dovrebbe decorrere dall'esercizio 2013. Con effetto già sugli account di giugno di quell'anno, sia per i veicoli concessi in benefit a dipendenti (in questo caso, il progetto prevede una deducibilità ridotta dal 90% al 70%) sia per quelli di amministratori o tenuti a disposizione (per i quali si scende dal 40% al 27,5%). Si tradurrà in un aumento dell'Ires a parità di risultato civiltico, con un conseguente appesantimento del "tax rate". Per l'Irap delle società di capitali, l'imponibile non è influenzato

da queste variazioni fiscali.

La stretta colpirà in modo trasversale: saranno penalizzate in ugual modo sia le auto di proprietà sia quelle in leasing sia i veicoli condotti in noleggio a lungo termine. Spostarsi da una modalità all'altra non consentirà di mitigare l'incidenza del maggior onere fiscale.

La penalizzazione in arrivo si aggiunge a quella introdotta per i beni (autoveicoli compresi)

### INDIFFERENTE IL POSSESSO

La stretta non incide sulla scelta tra noleggio, leasing e proprietà diretta: le penalizzazioni sono analoghe

che le imprese concedono in godimento a soci e familiari a canoni inferiori al valore di mercato. Il Dl 138/11 ha previsto che dal 2012 (con impatto anticipato nel ricalcolo degli account da versare il prossimo 18 giugno) i costi dei beni in questione diverranno interamente deducibili, con l'insorgere di un reddito imponibile per il socio, pari alla differenza tra quanto pagato e il va-

lore d'uso del bene. Le società dovranno comunicare al fisco la lista dei beni assegnati (la prima scadenza è prevista per il 15 ottobre 2012 e riguarda i beni concessi nel 2011) ai fini dei conseguenti controlli.

Queste disposizioni vanno coordinate, per le auto aziendali, col progetto di riforma del lavoro. Per i veicoli utilizzati, anche per fini privati, da soci-dipendenti o da soci-amministratori, a titolo gratuito o a canoni agevolati, la deduzione dovrebbe continuare a seguire la disciplina dell'articolo 164 del Tuir; dunque, varranno le nuove misure del 70 e del 27,5%. Per i soci in questione, poi, la tassazione del benefit dovrebbe mantenere le regole dell'articolo 51 del Tuir (reddito in natura pari al 30% della tariffa Aci per 15.000 chilometri). Non è ancora stato chiarito se il contribuente sarà esonerato dalla presentazione della comunicazione o se anche le auto in benefit dovranno essere rese note al fisco.

Le società che affidano auto a soci che sono anche dipendenti o amministratori valuteranno se procedere, entro la fine dell'esercizio in corso, alla loro intestazione personale. Il drastico ridi-



NOI E GLI ALTRI

## Benefici più ampi



**GERMANIA**  
**37%**

La Repubblica tedesca costituisce un punto di riferimento per quanto riguarda il trattamento fiscale applicato alle automobili aziendali. Ne consegue che il 37% delle vetture immatricolate, a fronte di un mercato di circa 3,8 milioni di pezzi, è intestato a società o aziende

**100%**

In Germania la quota ammortizzabile è pari al 100% a fronte del 40% finora previsto in Italia. Inoltre il costo ammortizzabile e la deducibilità sono illimitati, mentre la detraibilità dell'Iva è pari al 100%, valore che si riduce al 50% per i professionisti e/o per casi estranei all'attività di impresa



**GRAN BRETAGNA**  
**49%**

Tra i principali Paesi europei, la Gran Bretagna è quella in cui le automobili immatricolate intestate a società o aziende hanno la quota maggiore. Praticamente una vettura su due fa capo a un'attività produttiva, mentre i privati non vanno oltre il 51 per cento, questo nonostante il trattamento fiscale per certi aspetti sia meno favorevole di quello applicato in Germania e in Spagna.

**100%**

Anche in Gran Bretagna la quota ammortizzabile è pari al 100 per cento. Il costo ammortizzabile e la deducibilità, però, sono limitati all'equivalente di 18.200 euro. Detraibile completamente, invece, l'imposta sul valore aggiunto

mentamento dei benefici nella deduzione dei costi, unito all'attenzione dei verificatori - anche nei controlli su strada - su chi usa auto intestate a società, renderanno in diversi casi conveniente passare al sistema dei rimborsi a piè di lista, con cui la deduzione delle indennità chilometriche per l'uso in specifiche trasferte resta integrale.

Peraltro, la questione va oltre la lotta agli evasori che girano su auto di lusso: l'Aniasa (l'associazione delle imprese di noleggio) stima che circa 550 mila dipendenti usino l'auto aziendale per il lavoro quotidiano e che più del 60% delle vetture in noleggio a lungo termine sia costituito da esemplari di piccola e media cilindrata, con valore medio di 13 mila euro.

«La stretta - dice Pietro Teofillato, direttore Noleggio a lungo termine dell'Aniasa - non dovrebbe far alzare il costo dei canoni, ma le imprese, soprattutto piccole e medie, potrebbero rallentare la domanda. Ciò eroderà la redditività di molte società di noleggio, spesso controllate da gruppi bancari internazionali, che potrebbero rivedere le loro strategie in Italia».