

Il car pooling come modello di trasporto per la ripresa

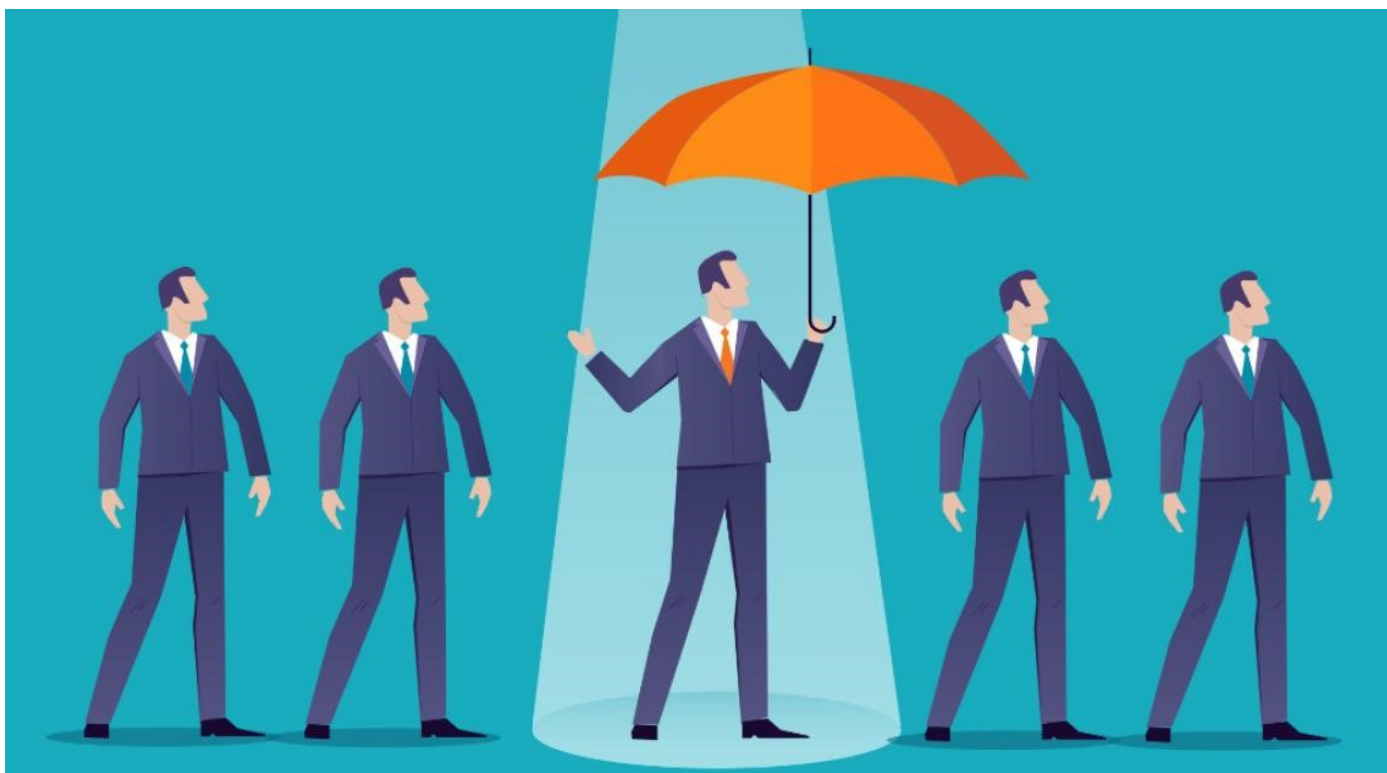
La mobilità condivisa unisce due istanze: garantisce la sicurezza ed evita il massiccio ricorso ad auto private, che provocherebbero un innalzamento dell'inquinamento

20 APRILE 2020



DI FRANCESCA SOLINAS*

NEWS



Nella fase post-emergenziale alla quale (si spera) ci stiamo affacciando, i vantaggi offerti da questo esempio di mobilità condivisa sarebbero notevoli sotto vari profili.

Si tratta di un sistema di trasporto non professionale, basato sull'uso condiviso di veicoli privati tra più persone che devono percorrere lo stesso itinerario, senza la previsione di un corrispettivo.

Il servizio di "car pooling" che il datore di lavoro mette a disposizione della generalità dei dipendenti, attraverso una piattaforma informatica, non concorre alla formazione del reddito da lavoro dipendente.

È quanto precisato dall'Agenzia delle Entrate nella risposta ad interpello n. 461 del 31 ottobre 2019.

Il car pooling aziendale, consente al datore di lavoro di mettere a disposizione dei propri dipendenti una piattaforma informatica e applicazioni software IOS e Android gestite da terze software house, il cui utilizzo è lasciato alla volontà dei lavoratori.

L'Amministrazione finanziaria ha sottolineato che le utilità in natura fornite dai servizi di car pooling aziendale ai dipendenti non costituiscono reddito imponibile in capo ai lavoratori.

Nello specifico, in deroga al generale principio dell'onnicomprendività, l'art. 51, comma 2, let. d) del Tuir, riconosce la non concorrenza al reddito di lavoro dipendente delle prestazioni di servizi di trasporto collettivo alla generalità o a categorie di dipendenti, anche se affidate a terzi ivi compresi gli esercenti servizi pubblici.

Ne consegue che le prestazioni di servizi di trasporto collettivo per lo spostamento dei dipendenti dal luogo di abitazione, o da un apposito centro di raccolta, alla sede di lavoro o viceversa, non generano reddito imponibile per il lavoratore.

Ai fini dell'irrelevanza reddituale del servizio di trasporto è necessario che le opere e i servizi:

- siano messi a disposizione della generalità dei dipendenti o di categorie di dipendenti,
- riguardino esclusivamente erogazioni in natura e non erogazioni sostitutive in denaro,
- perseguano specifiche finalità di educazione, istruzione, ricreazione, assistenza sociale o culto.

Viceversa, è indifferente che il servizio sia prestato direttamente dal datore di lavoro, attraverso l'utilizzo di mezzi di proprietà dell'azienda o da questi noleggiati, ovvero sia fornito da terzi sulla base di apposita convenzione o accordo stipulato dallo stesso datore di lavoro, purché il dipendente resti estraneo al rapporto con il vettore.

Dunque, le utilità in natura fornite ai dipendenti della società dai servizi di car pooling aziendale non costituiscono reddito imponibile in capo ai lavoratori, poiché il datore di lavoro mette a disposizione della generalità dei propri dipendenti una piattaforma informatica, il cui utilizzo è lasciato alla volontà dei lavoratori. Ciò perfettamente in linea col disposto dell'art. 51, comma 2, lett. f), Dpr 917/1986, che sancisce l'irrelevanza reddituale dell'utilizzazione di opere e servizi riconosciuti dal datore di lavoro volontariamente o in conformità a disposizioni contrattuali e offerti alla generalità dei dipendenti.

Per quanto concerne l'Ires, i costi sostenuti per i servizi di car pooling aziendale, forniti attraverso specifiche app, sono deducibili per un ammontare complessivo non superiore al cinque per mille delle spese per prestazioni di lavoro dipendente risultante dalla dichiarazione dei redditi della società committente.

Nella medesima misura, si considerano deducibili anche i premi erogati ai lavoratori in forma di buoni carburante (c.d. flexible benefit). Tali incentivi aziendali costituiscono reddito di lavoro dipendente per i percettori, salvo che non superino la somma di euro 258,23 per periodo d'imposta.

Riconducibile ai principi della sharing economy, il car pooling non è espressamente disciplinato nel nostro ordinamento.

Da un punto di vista strettamente giuridico, si avvicina alla figura del "trasporto di cortesia" che, pur avendo natura extracontrattuale, deve trovare regolazione normativa per quanto riguarda il regime di responsabilità del vettore.

Al riguardo, la giurisprudenza prevalente assoggetta il trasporto di cortesia alle regole previste dall'art. 2054 c.c., che disciplina la responsabilità nella circolazione dei veicoli a motore privi di rotaia. Ne consegue che l'obbligo di risarcire l'eventuale danno prodotto a persone o a cose dalla circolazione del veicolo, incombe sul conducente, salvo che quest'ultimo provi di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno.

Oltre che aziendale, il car pooling può essere anche scolastico. Sotto tale veste, alcuni genitori, secondo turni prestabiliti, mettono a disposizione il proprio veicolo per portare a scuola più studenti, con il fine principale di risparmiare tempo, di diminuire i costi del trasporto per le famiglie, di sviluppare la socialità e il senso di comunità sia tra i ragazzi che tra gli adulti.

Una nuova modalità di trasporto, dunque, che nella fase di ripresa accorperebbe in sé un mix perfetto tra rispetto dell'ambiente (si pensi alla riduzione dell'inquinamento, del traffico, della produzione di CO₂) e maggiore tutela della sicurezza (ospitare a bordo altre persone aumenta la soglia di attenzione del conducente).

Da premiare, altresì, il positivo impatto psicologico: il confronto tra i passeggeri avrebbe sugli stessi un effetto placebo, con la conseguenza che affronterebbero con maggiore serenità il tragitto per recarsi a lavoro e/o a scuola, a tutto vantaggio di un aumento della produttività.

Last but not least, tax neutrality!

***Studio Legale Associato Martinez & Novebaci**