

Costi chilometrici



Automobile a pedali (Museo del Giocattolo Pietro Piraino, Bagheria)

Chi utilizza l'automobile, soltanto per lavoro o in maniera promiscua e più o meno prevalente rispetto all'uso personale, si rende ben conto dei costi collegati a questo uso e sa altrettanto bene che gestire un'autovettura non significa solo mettere il carburante nel serbatoio.

Ma per rendersi conto dell'esatta dinamica della formazione dei costi di gestione è necessario affrontare l'argomento in maniera tecnica e servendosi degli strumenti adatti.

Per questi faremo riferimento alle tabelle predisposte dall'AcI per il calcolo dei costi d'uso delle autovetture. La validità di tali tabelle è riconosciuta da tutte le organizzazioni delle imprese e da quelle dei prestatori d'opera che se ne servono senza discussioni quando si tratta di rimborsare i costi legati all'automobile quale strumento totale o parziale di lavoro.

Per capire meglio ciò di cui stiamo parlando è bene riferirsi direttamente alle definizioni ed ai parametri proposti dall'ACI.

Costi chilometrici:

a. Cosa sono i costi chilometrici di esercizio?

Esprese in "Euro per km", sono le spese sostenute per l'utilizzo di un veicolo, riferite ad alcuni valori standard di percorrenza annua. Il costo d'esercizio si compone di varie voci, sulle quali la percorrenza annua incide in modo diverso.

b. A che cosa servono i costi chilometrici di esercizio elaborati dall'ACI?

I costi chilometrici di esercizio sono utilizzati per rimborsare il dipendente (o il professionista) che faccia uso del proprio veicolo svolgendo attività a favore del datore di lavoro.

Possono inoltre servire a comparare l'economicità di diversi modelli di veicoli: l'applicazione a tutti i modelli degli stessi criteri di calcolo garantisce l'oggettività del confronto.

c. Quali sono le voci comprese nei costi chilometrici di esercizio?

Le voci comprese nei costi chilometrici di esercizio sono le seguenti:

- Quota ammortamento capitale, calcolata sulla "vita tecnica massima del veicolo" in km – variabile in modo standard secondo la cilindrata e l'alimentazione del veicolo, da un minimo di 120.000 km ad un massimo di 300.000 km – e comprendente il prezzo all'acquisto e le spese di "messa su strada", al netto del "valore residuo" considerato pari al 20% del prezzo di acquisto;
- Quota interessi sul capitale investito ("prime rate" maggiorato di due punti);
- Assicurazione RCA (massimale 800.000,00 Euro, classe 14, zona di Roma, tariffa standard di primarie compagnie);
- Tassa di possesso (Lazio);
- Carburante, secondo i consumi di omologazione del singolo veicolo, mediando tra le varie metodologie di misura e "peggiorando" i consumi del 10% per tenere conto del degrado di prestazioni;
- Pneumatici (prezzo medio di mercato della tipologia indicata dal costruttore del veicolo);
- Riparazioni e manutenzioni, secondo una tabella di operazioni standard realistiche il cui costo è valutato sulla base dei prezzi di mercato di ricambi e manodopera.

d. Come si devono utilizzare i parametri relativi alla percorrenza annua nel caso di rimborso per viaggi di lavoro occasionali o ricorrenti con auto del dipendente?

Per individuare il costo si deve innanzi tutto scegliere la percorrenza annua totale del veicolo, comprensiva dell'uso personale da parte del proprietario e dell'uso per lavoro. Trovato questo costo, si moltiplica poi per la sola percorrenza per uso di lavoro.

e. In che cosa si distinguono i "fringe benefits" dai costi chilometrici?

La tabella dei "fringe benefits" si applica quando il veicolo è di proprietà aziendale ed è concesso in uso al dipendente anche per fini privati. I valori della tabella misurano forfetariamente l'incremento di reddito derivante da questa possibilità.

Adesso siamo in possesso delle nozioni di base necessarie per analizzare con maggiore cognizione di causa gli aspetti economici dell'uso dell'autovettura per motivi di lavoro, dando per scontato che gli ufficiali giudiziari rientrano, senza ombra di dubbio, nella categoria di cui al punto b) dell'elenco precedente: colui che fa uso del proprio autoveicolo svolgendo attività a favore del datore di lavoro.

Per scendere nel concreto cercheremo di individuare un'autovettura media, funzionante a gasolio, da assumere quale riferimento su cui basare i nostri calcoli.

Tra le tante abbiamo scelto il nuovo modello della **Fiat, la Grande Punto 1.9 M.J. - 120CV, GASOLIO - EURO 4** che è sicuramente una delle più rappresentative del settore. Infatti (immaginando una percorrenza media annua di 20.000 chilometri) comporta un costo chilometrico di circa 35 centesimi di euro. Tale costo è quello corrispondente, nella media ma lievemente per difetto, a quello della maggior parte dei modelli diesel della stessa fascia, ma anche a quello dei

modelli a benzina attorno ai 1.400 cc. Come risulta dai numerosi raffronti effettuati tra vari modelli e marche.

Possiamo considerare realistica una percorrenza media annua (lavoro e utilizzo privato) attorno ai 20.000 chilometri, anche perché, come sappiamo, ormai il lavoro è diminuito e il notevolissimo aumento dei numeri delle piante organiche riduce ulteriormente il numero dei chilometri pro capite.

Se considerassimo una percorrenza annua inferiore, attorno ai 10.000 chilometri, il costo salirebbe oltre i 50 centesimi per km., una percorrenza maggiore (30.000 km.) lo porterebbe attorno ai 31-32 centesimi per km.

Proviamo a trasferire il costo chilometrico di 35 centesimi nella nostra tabella delle trasferte, otterremo dei risultati che dovrebbero farci riflettere:

se fino alla fascia dei 12 chilometri i costi ACI sono leggermente inferiori a quelli della nostra tabella (Aci = € 2,10 e 4,20 contro i nostri 2,78 e 5,12), dalla fascia immediatamente superiore i costi Aci cominciano a crescere in maniera più che proporzionale:

per 21 km. l'Aci riconosce € 7,35 contro i nostri 6,96;

per 33 km. l'Aci riconosce € 11,55 contro i nostri 9,92;

per 63 km. l'Aci riconosce € 22,05 contro i nostri 17,32;

per 99 km. l'Aci riconosce € 34,65 contro i nostri 26,20;

e così via in un crescendo sorprendente che ognuno può verificare da sé con semplici moltiplicazioni.

E' impossibile non trarne la conclusione che le nostre indennità di trasferta (a rimborso di ogni spesa) sono del tutto inadeguate rispetto ai risultati di un'analisi scientifica dei costi d'uso dell'automobile.

Calcolo che – lo ripetiamo per una migliore comprensione e definizione dei parametri – presuppone un **costo assicurativo limitato alla sola responsabilità civile** verso i terzi senza altre forme di copertura per i danni occorsi al proprio autoveicolo o alla propria persona.

Per completezza cerchiamo di prevenire anche le obiezioni di coloro che mostrano sempre di ritenere di vivere nel migliore dei mondi possibili.

Le uniche che riesco ad immaginare sono due:

- il singolo atto, se richiesto con urgenza, comporta una trasferta maggiorata del 50%, dunque superiore a quella calcolata dall'ACI;
- noi possiamo legittimamente percepire più indennità, per atti diversi, nel medesimo viaggio pervenendo – ipoteticamente – a dei gruzzoli sostanziosi;

Si tratta di ipotesi chiaramente aleatorie, ma, a prescindere dalla mera aleatorietà dei fatti, è veramente così?

Se, per ipotesi non solo accademica, ci portiamo appresso qualche notifica penale il calcolo è da rifare.

Ma, se vogliamo valutare seriamente il rapporto costi – vantaggi, non possiamo prescindere dal fatto che quell'alea, che può permetterci di recuperare qualcosa in più se compiamo qualche viaggio "vantaggioso", ci crolla addosso come un macigno al primo inconveniente schiacciando e travolgendo i presunti vantaggi pregressi.

Sappiamo tutti che **l'amministrazione della giustizia non ci riconosce nessuna forma di assicurazione** e abbiamo visto che i costi chilometrici di cui sopra presuppongono una semplice assicurazione contro i danni verso i terzi.

Cosa succede se, costretti a parcheggiare per il solito attimo in zona vietata ci becchiamo una multa oppure rompiano una ruota su una buca?

Scaramanticamente mi limito alle ipotesi più ottimistiche, ma siamo ben consapevoli che possono capitare accidenti ben più costosi e che ogni "inconveniente", anche disastroso, resta a nostro totale carico.

Se le nostre considerazioni potessero arrestarsi qui la categoria avrebbe già materiale per entrare in agitazione per chiedere l'adeguamento delle trasferte almeno ai costi ACI, ma sappiamo tutti che ci sono altri due argomenti di importanza cruciale:

- 1) **le nostre trasferte sono considerate reddito** e quindi decurtate in proporzione dal fisco:
- 2) **beffa suprema, le nostre trasferte vanno divise** a metà con i nostri colleghi che fanno solo lavoro interno, comodamente e senza correre nessuno dei rischi legati all'uso dell'automobile. I suddetti colleghi non me ne vogliono ma se il loro lavoro, oltre a stipendio e accessori vari, merita qualche ulteriore compenso, questo non può essere certo posto a carico del rimborso spese di chi fa la parte più importante ed essenziale del lavoro, svolgendo concretamente la funzione e assumendo su di sé ogni rischio.

Le conclusioni sono evidenti a chiunque:

chi fa realmente l'ufficiale giudiziario, operando e muovendosi quotidianamente sul territorio, lo fa in regime di pura perdita economica e i "guadagni" da trasferte sono mera apparenza collegata all'ingenuo raffronto con il solo costo del carburante utilizzato di volta in volta. Ma **all'ACI esistono tecnici, più sagaci e preparati di noi**, che ci dimostrano che non è così.

Come rimediare?

Rinunciamo all'attuale regime delle trasferte e obblighiamo l'amministrazione a fornirci a sue spese i mezzi di trasporto e gli autisti – neanche l'ultimo bando di concorso prevedeva tra i requisiti il possesso della patente di guida e di un autoveicolo.

Pretendiamo, al pari di chi per il solo fatto di stare in ufficio ottiene una quota dei rimborsi spese, un serio compenso per ogni prestazione professionale effettuata, non computabile nel minimo garantito e accessori che ci spettano per il solo fatto di esistere come ufficiali giudiziari e di garantire con la nostra presenza ogni intervento che si renda necessario.

Utopia?

Punti di vista. Nel resto del mondo i nostri colleghi considerano utopici (ma nel senso di un incubo che non si vorrebbe vedere realizzato in nessun luogo) la nostra organizzazione e il regime dei nostri compensi.

(aprile 2007)

Pino Lobrano