



NORMATIVE

MANOVRA 2020

Slalom fiscale

La normativa in vigore dallo scorso luglio, che penalizza le auto più inquinanti, costringe i fleet manager a calcoli complicati. E si ripercuote sui driver, le Case, i noleggiatori

Più inquinanti più paghi. In nome di questo principio dal primo luglio 2020 sono in vigore le nuove percentuali di tassazione del *fringe benefit*. Percentuali che si traducono, nel caso di veicoli con emissioni superiori a 160 g/km di CO₂ - in progressiva diminuzione nelle flotte ma comunque ancora presenti in numero rilevante - in un aumento dell'aliquota dal 40 al 50 per cento, e dal 50 al 60 per cento nel caso di emissioni oltre i 190 grammi di CO₂ per chilometro percorso.

La Manovra 2020 sottende un aggravio fiscale notevole per i dipendenti e numerosi disagi per le aziende e per i loro *fleet manager*. Basandosi sulle nuove direttive, infatti, le aziende sono chiamate a scegliere se addebitare la nuova aliquota al dipendente in busta paga, farsene carico direttamente, oppure modificare la *car policy* rinunciando ai modelli più penalizzati.

Per non parlare della difficoltà di calcolo del *fringe benefit*, che avverrà scorporando la sola parte riferibile all'uso privato dell'auto attraverso una complicata ricostruzione di tutti i viaggi fatti per lavoro.

Ciliegina sulla torta, il mancato sincronismo con l'entrata in vigore del WLTP, procedura di omologazione più severa e più probante del ciclo NEDC, dalla quale è lecito aspettarsi valori di emissione di CO₂ maggiori rispetto a quelli rilevati con il vecchio test.

Non è il momento

"Questi nuovi provvedimenti", commenta Paolo Ghinolfi, AD di SIFÀ, "avrebbero richiesto un'applicazione più attenta, considerato il periodo storico che stiamo vivendo. La rivoluzione del *fringe benefit* è stata promossa durante la pandemia, penalizzando enormemente la categoria delle persone soggette a reddito fisso. Prima di applicare la normativa andrebbero ricalibrati tutti i parametri, ascoltando innanzitutto le problematiche rappresentate dalle associazioni di categoria. Per esempio, Aniasa ha de-

nunciato le difficoltà delle centinaia di migliaia di utilizzatori che guidano un'auto in *fringe benefit*, i quali hanno bisogno di essere salvaguardati rispetto a una tassazione che li porta ad allontanarsi inevitabilmente da una soluzione di mobilità di questo tipo. Come conseguenza i *driver* sceglieranno magari di acquistare un'auto usata con significative più alte emissioni rispetto alle vetture di ultima generazione offerte dalla società di noleggio. Quello che noi possiamo fare oggi è un grande lavoro di consulenza

ai nostri clienti, con l'auspicio però che la nostra voce, così come le istanze di tutta la filiera *automotive*, possa finalmente essere ascoltata e presa in considerazione dalle Istituzioni. È più che mai necessario", insiste Ghinolfi, "rivedere l'applicazione della normativa al di fuori di slogan o di logiche politiche ma esclusivamente nel reale interesse della collettività,

dell'economia del Paese e di tutti i lavoratori che si trovano ad essere penalizzati da questo nuovo sistema di tassazione".

"La nuova normativa penalizza tutti: i driver aziendali, i fleet manager, le Case auto e i noleggiatori"

Paolo Ghinolfi è Amministratore Delegato di SIFÀ, Società Italiana Flotte Aziendali, fin dalla sua costituzione, avvenuta nel 2012. È stato anche Presidente Aniasa tra il 2011 e il 2013.



www.flottefinanzaweb.it

giugno 2021 - Flotte & finanza - 7