

SIFA

Ghinolfi: "Auto aziendale, una scelta da sostenere"



Servizio a pagina III

INTERVISTA

PAOLO GHINOLFI

AMMINISTRATORE DELEGATO SIFA

"Più chiarezza su fisco e ambiente"

IL NUMERO UNO DELLA SOCIETÀ DI NOLEGGIO DEL GRUPPO BPER BANCA INVITA LE AUTORITÀ DI GOVERNO A UN TAVOLO DI CONFRONTO CON LE ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA PER TROVARE SOLUZIONI CONDIVISE E APPLICABILI. "DOPO IL MANCATO RIPRISTINO DEL SUPERAMMORTAMENTO, SI STA COMMITTENDO IL GRAVE ERRORE DI UNA TASSAZIONE ECCESSIVA E INGIUSTA SUL FRINGE BENEFIT: I DIPENDENTI RINUNCIANO ALL'AUTO AZIENDALE E NON SI RINNOVA IL PARCO MEZZI", Afferma **Ghinolfi**.

di VALENTINA MASSA
REGGIO EMILIA

Il proposito di incrementare la presenza di veicoli a basso impatto ambientale è condiviso da ogni player del settore, pur sulla base di differenti considerazioni: tra i costruttori c'è chi punta sul full electric, chi preferisce l'ibrido nelle due versioni plug-in (con presa di ricarica) o con il solo recupero dell'energia in frenata, chi sviluppa l'idrogeno o sostiene l'utilizzo del metano e chi, invece, punta sull'evoluzione dei motori tradizionali a diesel o benzina. Qualunque sia la scelta, questa si scontra su investimenti iniziali importanti. Problema che le società di noleggio risolvono proponendo - soprattutto a lungo termine - veicoli moderni, al di sotto dei tre anni di età, certamente più ecologici: anziché puntare sull'acquisto, si può scegliere una formula di noleggio e garantirsi l'utilizzo di un mezzo rispettoso dell'ambiente e, oltre che meno inquinante, più parsimonioso nei consumi. Ma se ci si mette di traverso lo Stato, con una fiscalità che va nella direzione opposta, il risultato è solo uno: chi deve giocoforza acquistare un veicolo sceglie l'usato, di sicuro meno amico dell'ambiente.

Paolo Ghinolfi, Amministratore delegato di **SIFA**, società di noleggio del Gruppo BPER Banca, è da tempo impegnato in prima persona in un'opera "consulenziale", non tanto di monito quanto d'invito alle autorità governative affinché le decisioni assunte siano in linea con una strategia ben delineata. "La normativa fiscale relativamente al fringe benefit aziendale - spiega **Ghinolfi** - è in continuo cambiamento

ormai da un anno. A luglio 2020 si è deciso di modificare la quota del fringe benefit a carico dei dipendenti, che come noto utilizzano il veicolo aziendale per il 90 per cento per lavoro e il restante per uso privato: si è passati dall'applicazione delle tabelle ACI, che consentiva un costo a carico del dipendente proporzionale alle dimensioni e ai costi di utilizzo del veicolo, a un concetto legato alle emissioni di CO2".

In sostanza, restava in vigore l'aliquota del 30 per cento per veicoli con emissioni fino a 160 g di CO2, che saliva al 50 per cento in caso di emissioni fino a 190 g per arrivare al 60 per cento oltre tale soglia. "Non solo - commenta **Ghinolfi** - tale normativa ha provocato enormi problemi di tipo relazionale all'interno delle aziende: i dipendenti, quindi persone con stipendio fisso, già tassati alla fonte sul loro reddito, si sono trovati ad affrontare costi improponibili, spesso inaccettabili o insostenibili, discutendo con gli uffici flotte o del personale l'essenza stessa del fringe benefit". Ovvero: a fronte di oneri imprevisti e eccessivi, meglio rinunciare all'auto aziendale e affrontare un acquisto, magari di un veicolo usato. "Se in precedenza - prosegue il timoniere di **SIFA** - il dipendente usava un veicolo nuovo, certamente più ecologico, si è visto costretto a fare una scelta che va nella direzione opposta, verso un veicolo a più alto impatto ambientale".

Come se non bastasse, la normativa è entrata in vigore in piena pandemia. "Nell'estate 2020 - afferma **Ghinolfi** - con le fabbriche chiuse

per il lockdown, i clienti hanno dovuto attendere i veicoli con ritardi clamorosi, con consegne slittate da aprile a luglio-novembre. In più, i dipendenti si sono ritrovati assoggettati a nuove aliquote totalmente inattese". Confusione aumentata con l'arrivo del protocollo WLPT nuovo standard per l'omologazione delle emissioni inquinanti, che prevede aliquote diverse con tassazioni persino più elevate. "Ancora una volta - dichiara **Ghinolfi** - a rimetterci sono persone soggette a reddito fisso, tassate su ogni cifra percepita, in un periodo così drammatico per tutte le categorie e settori come quello che stiamo vivendo e che auspichiamo termini il prima possibile".

La scelta di rivedere il fringe benefit coincide con il mancato ripristino del superammortamento, strumento che le società di noleggio come **SIFA** hanno utilizzato con beneficio immediato della clientela. "La riduzione del canone alle aziende che prendevano veicoli a noleggio - spiega **Ghinolfi** - è stata applicata subito, con un impatto importante, mentre le società di noleggio hanno beneficiato del recupero del credito d'imposta in un arco temporale di anni. Il noleggio si è dimostrato la formula migliore per applicare questo provvedimento: in Italia il volume complessivo, di circa 1,2 milioni di veicoli, è cresciuto, con numeri significativi di recupero dell'immatricolato, a beneficio soprattutto delle flotte, che sono state rinnovate con veicoli di nuova generazione, elettrici, elettrificati, ibridi

ecc. .

Oggi l'approccio si è praticamente capovolto. "Anziché incentivare la scelta di un veicolo a basso impatto - continua il numero uno di SIFÀ - si penalizza l'acquisto di veicoli che non si ritengono in linea con la direzione dell'ecosostenibilità, con il risultato che si toglie lavoro a fabbriche italiane e si ottiene minor gettito fiscale. A questo proposito, ricordo che per l'intero 2020 lo Stato non ha incassato i pagamenti della tassa di proprietà dalle

società di noleggio per il mancato accordo tra le Regioni: bastava applicare una tariffa unica a livello nazionale e il pagamento sarebbe stato facilitato. Invece si è preferito sospendere i pagamenti relativi ad almeno un milione di veicoli".

Infine l'invito dell'Amministratore delegato. "Occorre intervenire - conclude Ghinolfi - sulla deducibilità dei costi, oggi quasi azzerata: in tutta Europa l'auto aziendale è deducibile al cento per cento, si recupera l'Iva al cento per cento. Pur-

troppo constatato che in Italia non s'intende tutelare un settore vitale per l'economia: ogni azione legata all'impatto ambientale va intrapresa con attenzione ai sistemi di tassazione, alle logiche di applicazione e pensando che nei momenti di crisi non si può iper tassare coloro che già versano regolarmente quanto dovuto con un'imposizione alla fonte del reddito. Si apra un tavolo di confronto per trovare la tassazione opportuna, nel rispetto del cittadino e dei lavoratori italiani, e il settore ne risentirà in modo positivo".



"Constato che in Italia non si intende tutelare un settore vitale per l'economia come l'auto aziendale", dice Ghinolfi.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.