

NEWS

Ghinolfi (Sifà): «Fringe benefit e omologazione Wltp? Troppo stress per la filiera»

Il 2020 è stato un anno difficile per il comparto automotive che, oltre ad affrontare gli impatti dell'emergenza sanitaria, ha dovuto gestire anche le conseguenze legate al cambiamento della normativa sul fringe benefit delle auto aziendali. La Manovra del luglio 2020, infatti, ha riguardato proprio la tassazione sulle vetture, che in Italia, rispetto agli altri Paesi europei, è particolarmente penalizzante. Fino a giugno 2020 la percentuale di imponibile era la stessa per tutte le tipologie di vetture, mentre da luglio si differenzia in base alle emissioni: più inquinanti e più paghi. Le principali problematiche causate dalla nuova Manovra non riguardano tutti i veicoli ma solo quelli di nuova immatricolazione e contrattualizzati a decorrere dal 1° luglio 2020. Questo vuoto normativo ha creato notevoli disagi ai fleet manager, i quali hanno avuto e continuano ad avere problemi nel calcolare il fringe benefit dei veicoli immatricolati entro il 30 giugno 2020 e assegnati al dipendente dopo il 1° luglio 2020.

Ad aggravare ulteriormente la situazione si è aggiunta anche la mancanza di un sincronismo tra la nuova tassazione e l'entrata in vigore della procedura di omologazione WLTP, avvenuta a gennaio 2021 ma annunciata già da tempo, volta a misurare i consumi di carburante, la CO2 e altre emissioni inquinanti. Le case costruttrici, infatti, dovranno dimostrare che la dispersione di CO2 nell'ambiente, dichiarata al momento della produzione in serie di un veicolo, sia la



Paolo Ghinolfi

medesima che si ricava alla conclusione di una serie di test.

«Questi nuovi provvedimenti», spiega **Paolo Ghinolfi**, a.d. di Sifà, società di noleggio a lungo termine, «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. Quello che noi possiamo fare ora», continua Ghinolfi, «è un 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». (riproduzione riservata)

Riccardo Bonetti

