

► AMBIENTE E POVERTÀ

di CARLO TARALLO



Lo stop alle auto Euro 5 in Piemonte dal 15 settembre a Torino e in altri Comuni individuati dalla Regione Piemonte non può reggere l'urto delle prevedibili proteste: non prendendo provvedimenti prima della data fatidica sarebbe, più che un autogol, un suicidio politico della giunta di centrodestra, guidata da **Alberto Cirio**, a meno di un anno dalle prossime regionali. Si prevede il vicepremier e ministro dei Trasporti **Matteo Salvini**: «Lunedì (domani, ndr) in Consiglio dei ministri», annuncia il leader della Lega, «porterò lo stop degli Euro 5 in Piemonte, che dovrebbe essere quantomeno rinviato, perché non è così che si aiuta l'ambiente: si danneggiano solo i lavoratori».

Si tratterà di un provvedimento tampone, in attesa che il governo prenda provvedimenti adeguati per contrastare l'ennesima direttiva europea che ha ovviamente l'obiettivo di incentivare la vendita di auto elettriche, al di là di quelli che possono essere benefici per l'ambiente. Naturalmente ci saranno delle eccezioni: potrebbe comunque circolare, se il provvedimento entrasse in vigore, chi usa l'auto per lavoro, chi assiste malati, chi trasporta persone sottoposte a terapie, interventi o dimesse da ospedali e case di cura in grado di esibire relativa certificazione medica, le macchine operatrici e agricole e un'altra serie di categorie che potranno usufruirne di una deroga. Viene da chiedersi, ritornando al discorso in chiave politica, perché una giunta di centrodestra, i cui elettori sono per la stragrande maggioranza contrari al radicalismo ambientalista, abbia deciso di adottare un provvedimento che porterebbe, cumulato con gli altri divieti, al blocco della circolazione di 650.000 vetture dalle ore 8 alle 19 dal lunedì al giovedì per i veicoli Diesel adibiti al trasporto di persone e merci e per tutte con omologazione

La mannaia contro gli Euro 5 nasce dalla paura dei giudici L'esecutivo corre ai ripari

All'origine dei provvedimenti draconiani presi in Piemonte c'è la spada di Damocle del reato di inquinamento colposo, per cui sono già indagati i passati amministratori



CARROCCIO Il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, nonché leader leghista, Matteo Salvini

[Ansa]

zione fino a Euro 5 compresa e per tutte le 24 ore di tutti i giorni, compresi i festivi, per i mezzi con classe d'inquinamento fino a Euro 1.

La risposta, a quanto apprende *La Verità*, sta tutta nel timore degli amministratori regionali di finire in qualche guaio giudiziario. Lo scorso 21 luglio, infatti, la Procura di Torino ha notificato un avviso di

chiusura indagini agli ex sindaci di Torino **Chiara Appendino** e **Piero Fassino**, ex governatore **Sergio Chiamparino**, agli ex assessori comunali torinesi **Anzo La Volta**, **Stefania Giannuzzi** e **Alberto Unia** e all'ex assessore regionale **Alberto Varmaglia**: il reato ipotizzato, per il quale si rischia il rinvio a giudizio, è inquinamento colposo. Secondo l'accusa, si destina-

ri dell'avviso non avrebbero preso i dovuti provvedimenti in materia di contenimento dell'inquinamento, in particolare dello smog.

L'inchiesta parte dal 2015 e arriva fino al 2019, e quindi non vede coinvolto né **Cirio** né l'attuale assessore regionale all'Ambiente, **Matteo Marmati**, che pure avevano ricevuto un invito a comparire, ma che poi

non sono stati inseriti nell'avviso, poiché arrivati a ricoprire le loro cariche istituzionali dopo la data nella quale si conclude il periodo sul quale la Procura ha accesso i riflettori. Ciò non esclude, ovviamente, che in futuro possano esserci altri esposti come quello del Comitato Torino **Respira**, dal quale è nata l'inchiesta. «La Regione Piemonte e il Comune di

Torino», ha commentato il giorno della notifica dell'avviso di conclusione indagini **Marino Careglla**, legale che assiste il Comitato, «titolari di una posizione di garanzia in materia di tutela della qualità dell'aria, non hanno adottato negli anni misure adeguate a raggiungere il rispetto dei valori limite di concentrazione degli inquinanti nell'aria previsti dalla normativa vigente, peraltro molto meno rigorosi di quelli suggeriti sin dal 2005 dall'Organizzazione mondiale della sanità. Tale condotta, essenzialmente di carattere omissivo», ha aggiunto l'avvocato, «ha concorso a cagionare la grave situazione di inquinamento che affligge l'aria di Torino e può integrare, così come ora ipotizzato anche dalla Procura della Repubblica, il reato di inquinamento ambientale introdotto dal legislatore nel 2015, che prevede una responsabilità anche a titolo colposo», conclude il legale. Facile quindi dedurre che, nel caso in cui **Cirio** e la giunta regionale non avessero adottato il provvedimento, sarebbero stati presi di mira da denunce ed esposti simili a quello del Comitato Torino **Respira**. L'aspetto giuridico, quindi, è determinante in questa vicenda, al di là delle polemiche politiche e dei battibecchi sociali: occorrerà ora capire, domani, quale tipo di provvedimento ha in mente di presentare **Salvini** in Consiglio dei ministri.

Tra tante nubi (è il caso di dirlo) l'unica certezza è che la popolazione non è assolutamente in grado di assorbire un colpo del genere. Chi ha un'auto che non potrà circolare, cosa farà? Dovrebbe rottamare e acquistarne una «in regola», ma con la crisi che morde e le famiglie che non riescono ad arrivare alla fine del mese si tratta di una vera e propria chimera. Ecco perché deve muoversi, e subito, il governo: alle promesse stavolta dovranno obbligatoriamente seguire i fatti, il rischio per il centrodestra è perdere una regione molto importante.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tassata pure la ricarica dell'elettrica

Altra mazzata dietro la retorica green: i rimborsi offerti dal datore di lavoro per fare il «pieno» a casa all'auto aziendale sono parte del reddito imponibile

di FLAMINIA CAMILLETTI

I rimborsi offerti dal datore di lavoro per la ricarica elettrica dell'auto aziendale effettuata a casa sono tassabili. In sostanza, ricaricare la macchina elettrica data in uso promiscuo al lavoratore non rientra tra i beni e servizi forniti dal datore di lavoro, conosciuti anche come *fringe benefit*, ma costituendo un rimborso di spese sostenute dal lavoratore, questo potrà essere tassato. Lo ha stabilito l'agenzia delle Entrate nella risposta a interpellato 421/2023. Tra le motivazioni si legge che la ricarica non essendo sostenuta nell'esclusivo interesse del datore e non rientra neppure nelle specifiche deroghe dei rimborsi analitici delle spese per trasferte. Dopo il danno la beffa,

si può dire, perché questa impostazione è contraria a quanto sostenuto dalla direzione regionale Lombardia che ha ricondotto i rimborsi di carburante delle auto date in uso promiscuo nell'alveo dell'articolo 51, comma 4 del Testo unico delle imposte sui redditi.

Non solo perché per l'Agenzia anche l'installazione delle infrastrutture (wallbox, colonnine di ricarica e contatore a defalcato) effettuata presso l'abitazione del dipendente rientra tra i beni che vanno separatamente valutati al fine di stabilire l'importo da assoggettare a tassazione in capo al dipendente.

Le ragioni di questa decisione sono legate all'impossibilità di determinare con certezza il costo della ricarica. Questo perché l'azienda può monito-

rare solo i consumi in KWh, tramite hardware o app, ma i costi €/KWh dei singoli dipendenti possono essere molto diversi gli uni dagli altri. Quindi l'Agenzia ha pensato bene di confermare la tassazione forfettaria dei veicoli concessi in uso promiscuo ai dipendenti, seppur graduata in ragione delle emissioni di anidride carbonica degli stessi grazie alla legge di Bilancio 2020 che ha modificato il comma 4 dell'articolo 51 del Tuir con l'obiettivo di incentivare il ricorso all'utilizzo di veicoli meno inquinanti. Difficile però che si arrivi ad obiettivo perché in questo modo i lavoratori, potendolo fare, saranno incentivati a scegliere le auto a benzina e le ibride plug in, in modo da ricaricare alle colonnine pubbliche tramite le card for-

nite dalle aziende ed evitare così, la scoccatura fiscale della ricarica casalinga per l'auto aziendale.

Come la giri la giri, tra tecnicismi, fisco e burocrazie di vento green ci costa un occhio della testa. Ed è solo l'inizio.

Cosa succederà quando, una volta convertiti completamente all'elettrico, non ci saranno più gli introiti delle accise sui carburanti? Si inventerà delle nuove accise sulle bollette dell'energia elettrica? Il timore è perché se oggi allo Stato eliminare le accise costa un miliardo al mese, significa che anche eliminare le auto a combustione si tradurrà in una perdita di circa un miliardo al mese. Da qualche parte bisognerà pure rimediare e perché non ricaricarli sulle



SPESA Un'auto elettrica alla colonnina per la ricarica

[iStock]

bollette? Non vogliamo dare (brutte) idee, ma certo è un problema a cui bisogna pensare e bisogna farlo in fretta.

Intanto le auto elettriche circolanti in Italia al 31 maggio 2023 erano circa 193.619, con le immatricolazioni full electric che nei primi cinque mesi dell'anno erano pari a 26.225 unità, con un incremento del +41,10% rispetto allo stesso periodo del 2022. Siamo anco-

ra lontani dagli standard degli altri Paesi e il motivo non può che essere uno solo: non ce lo possiamo permettere. A fronte di continue nuove Ztl e divieti, le politiche di incentivo continuano a essere inefficienti. Quelle fiscali addirittura creano problemi. Eppure, all'elettrico non ci sarebbe alternativa. Ce lo chiede l'Europa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La mannaia contro gli Euro 5 nasce dalla paura dei giudici L'esecutivo corre ai ripari

All'origine dei provvedimenti draconiani presi in Piemonte c'è la spada di Damocle del reato di inquinamento colposo, per cui sono già indagati i passati amministratori

CARLO TARALLO

Carlo Tarallo Lo stop alle auto Euro 5 in Piemonte dal 15 settembre a Torino e in altri Comuni individuati dalla Regione Piemonte non può reggere l'urto delle prevedibili proteste: non prendere provvedimenti prima della data fatidica sarebbe, più che un autogol, un suicidio politico della giunta di centrodestra, guidata da Alberto Cirio, a meno di un anno dalle prossime regionali. Si muove il vicepremier e ministro dei Trasporti Matteo Salvini: «Lunedì (domani, ndr) in Consiglio dei ministri», annuncia il leader della Lega, «porterò lo stop degli Euro 5 in Piemonte, che dovrebbe essere quantomeno rinviato, perché non è così che si aiuta l'ambiente: si danneggiano solo i lavoratori». Si tratterà di un provvedimento tampone, in attesa che il governo prenda provvedimenti adeguati per contrastare l'ennesima direttiva europea che ha ovviamente l'obiettivo di incentivare la vendita di auto elettriche, al di là di quelli che possono essere i benefici per l'ambiente. Naturalmente ci saranno delle eccezioni: potrebbe comunque circolare, se il provvedimento entrasse in vigore, chi usa l'auto per lavoro, chi assiste malati, chi trasporta persone sottoposte a terapie, interventi o dimesse da ospedali e case di cura in grado di esibire relativa certificazione medica, le macchine operatrici e agricole e un'altra serie di categorie che potranno usufruire di una deroga. Viene da chiedersi, ritornando al discorso in chiave politica,

perché una giunta di centrodestra, i cui elettori sono per la stragrande maggioranza contrari al radicalismo ambientalista, abbia deciso di adottare un provvedimento che porterebbe, cumulato con gli altri divieti, al blocco della circolazione di 650.000 vetture dalle ore 8 alle 19 dal lunedì al venerdì per i veicoli Diesel adibiti al trasporto di persone e merci e per tutte con omologazione fino a Euro 5 compresa e per tutte le 24 ore di tutti i giorni, compresi i festivi, per i motoveicoli con classe d'inquinamento fino a Euro 1. La risposta, a quanto apprende La Verità, sta tutta nel timore degli amministratori regionali di finire in qualche guaio giudiziario. Lo scorso 21 luglio, infatti, la Procura di Torino ha notificato un avviso di chiusura indagini agli ex sindaci di Torino Chiara Appendino e Piero Fassino, all'ex governatore Sergio Chiamparino, agli ex assessori comunali torinesi Enzo La Volta, Stefania Giannuzzi e Alberto Unia e all'ex assessore regionale Alberto Varmaggia: il reato ipotizzato, per il quale rischiano il rinvio a giudizio, è inquinamento colposo. Secondo l'accusa, i destinatari dell'avviso non avrebbero preso i dovuti provvedimenti in materia di contenimento dell'inquinamento, in particolare dello smog. L'inchiesta parte dal 2015 e arriva fino al 2019, e quindi non vede coinvolto né Cirio né l'attuale assessore regionale all'Ambiente, Matteo Marmati, che pure avevano ricevuto un invito a comparire, ma che poi non sono stati inseriti nell'avviso, poiché arrivati a ricoprire le loro cariche

istituzionali dopo la data nella quale si conclude il periodo sul quale la Procura ha acceso i riflettori. Ciò non esclude, ovviamente, che in futuro possano esserci altri esposti come quello del Comitato Torino Respira dal quale è nata l'inchiesta. «La Regione Piemonte e il Comune di Torino», ha commentato il giorno della notifica dell'avviso di conclusione indagini Marino Careglia, legale che assiste il Comitato, «titolari di una posizione di garanzia in materia di tutela della qualità dell'aria, non hanno adottato negli anni misure adeguate a raggiungere il rispetto dei valori limite di concentrazione degli inquinanti nell'aria previsti dalla normativa vigente, peraltro molto meno rigorosi di quelli suggeriti sin dal 2005 dall'Organizzazione mondiale della sanità. Tale condotta, essenzialmente di carattere omissivo», ha aggiunto l'avvocato, «ha concorso a cagionare la grave situazione di inquinamento che affligge l'aria di Torino e può integrare, così come ora ipotizzato anche dalla Procura della Repubblica, il reato di inquinamento ambientale introdotto dal legislatore nel 2015,

che prevede una responsabilità anche a titolo colposo», conclude il legale. Facile quindi presumere che, nel caso in cui Cirio e la giunta regionale non avessero adottato il provvedimento, sarebbero stati presi di mira da denunce ed esposti simili a quello del Comitato Torino Respira. L'aspetto giuridico, quindi, è determinante in questa vicenda, al di là delle polemiche politiche e dei battibecchi social: occorrerà ora capire, domani, quale tipo di provvedimento ha in mente di presentare Salvini in Consiglio dei ministri. Tra tante nubi (è il caso di dirlo) l'unica certezza è che la popolazione non è assolutamente in grado di assorbire un colpo del genere. Chi ha un'auto che non potrà circolare, cosa farà? Dovrebbe rottamarla e acquistarne una «in regola», ma con la crisi che morde e le famiglie che non riescono ad arrivare alla fine del mese si tratta di una vera e propria chimera. Ecco perché deve muoversi, e subito, il governo: alle promesse stavolta dovranno obbligatoriamente seguire i fatti, il rischio per il centrodestra è perdere una regione molto importante.