



Allegato 4

Eventuali fonti di finanziamento per la successiva acquisizione di mezzi supplementari da destinare se necessario al fondo grigionese per il clima

Lo «scenario di base» descritto nel rapporto esplicativo garantisce il finanziamento del fondo grigionese per il clima per i primi anni. Nel quadro dell'elaborazione della tappa II del PAGD sono state esaminate e valutate ulteriori fonti di finanziamento da poter eventualmente destinare al fondo grigionese per il clima in adempimento dell'incarico del Gran Consiglio (vedi PGC 2021/2022, p. 223 segg. e p. 226). Sono emerse quattro fonti di finanziamento alle quali è stata attribuita la priorità e che vengono descritte in modo più dettagliato di seguito. In dettaglio si tratta:

- 1) dell'attribuzione di una quota degli utili netti derivanti dall'imposta di circolazione,
- 2) degli utili generati da un'imposta sull'elettricità di nuova introduzione,
- 3) degli utili generati da un'imposta sui combustibili fossili di nuova introduzione e
- 4) dell'attribuzione delle entrate supplementari attraverso la limitazione della deduzione delle spese di trasporto per i pendolari.

Queste quattro fonti di finanziamento si contraddistinguono per essere conformi al principio di causalità. Ciò significa che esse contribuiscono affinché i costi delle misure per la protezione dell'ambiente vengano assunti da chi li causa. In linea di principio le quattro fonti di finanziamento sono adeguate per coprire almeno parzialmente un eventuale maggiore fabbisogno di entrate per il fondo grigionese per il clima. Nei documenti di base relativi al piano d'azione Green Deal si presuppone cumulativamente un fabbisogno finanziario complessivo da parte del Cantone di circa 1 miliardo di franchi fino al 2050.¹ Con il finanziamento del fondo grigionese per il clima proposto nel progetto della legge sul fondo per il clima (P-LFCLI) rimane una lacuna di finanziamento media pari a 5-11 milioni di franchi all'anno, supponendo che il Gran Consiglio non disponga mezzi ordinari o straordinari supplementari a favore del fondo.

Poiché il fabbisogno di fonti di finanziamento supplementari per il fondo per il clima dipende fortemente da future tendenze di sviluppo non prevedibili e che attualmente non è ancora possibile quantificarne l'entità, al momento attuale per queste quattro fonti di finanziamento non devono essere create «in anticipo» le basi giuridiche. Per l'utilizzazione di una o più di queste quattro fonti di finanziamento sarebbe quindi necessario un progetto legislativo dedicato al momento opportuno.

¹ Econcept (2021), «Finanzierungskonzept Aktionsplan Green Deal Graubünden», rapporto finale del 27 maggio 2021; EBP (2021), «Aktionsplan Green Deal Graubünden. Massnahmen zu Klimaschutz und Klimaanpassung», rapporto finale del 1° giugno 2021.

1 Quota degli utili netti derivanti dall'imposta di circolazione

Oggi, gli utili netti derivanti dall'imposta di circolazione (attualmente circa 81 milioni di franchi all'anno) confluiscono per intero nel finanziamento stradale e servono per l'assunzione dei costi di costruzione e manutenzione delle strade. Con circa il 25 % del totale, il traffico individuale motorizzato è responsabile di una parte considerevole delle emissioni di gas a effetto serra, ma a livello finanziario non contribuisce adeguatamente all'eliminazione dei danni che provoca. Secondo il principio di causalità, nell'eliminazione dei danni (ambientali) esterni dovrebbero essere investite anche quote degli utili netti derivanti dall'imposta di circolazione. Oltre alla quota causata dai trasporti in relazione ai cambiamenti climatici, tali danni comprendono anche l'inquinamento atmosferico da polveri sottili prodotte dall'usura degli pneumatici, gli effetti negativi della frammentazione del paesaggio per via dell'infrastruttura stradale nonché la perdita di biodiversità.

È attualmente in fase di elaborazione un progetto di legge per l'ecologizzazione dell'imposta di circolazione (cfr. rapporto esplicativo, capoverso «Interventi parlamentari che fanno riferimento al PAGD», incarico Hohl, p. 7). In linea di principio sarebbe possibile non solo differenziare maggiormente l'imposta di circolazione secondo criteri ecologici, bensì anche impiegare una parte degli utili netti derivanti dall'imposta di circolazione per il finanziamento del fondo grigionese per il clima. Così facendo il principio di causalità verrebbe attuato in modo coerente. Tuttavia sussiste un comprovato fabbisogno finanziario nel settore delle strade cantonali (programma di costruzione delle strade, finanziamento di grandi progetti). Pertanto, se si intende utilizzare l'imposta di circolazione anche per cofinanziare il fondo grigionese per il clima occorrerebbe aumentare gli utili netti derivanti dall'imposta di circolazione. Il margine di manovra per ricavare mezzi supplementari dall'imposta di circolazione è tuttavia limitato, in quanto nel Cantone dei Grigioni le imposte per le automobili (a eccezione delle ragguardevoli riduzioni previste per quelle a emissioni ridotte o nulle) sono già elevate rispetto ad altri Cantoni.

Se gli utili netti annui derivanti dall'imposta di circolazione aumentassero del 5-15 %, sarebbe possibile generare **entrate annue di 4-12 milioni di franchi** a favore del fondo grigionese per il clima.²

2 Introduzione di un'imposta sull'elettricità

La decarbonizzazione nel settore degli edifici e dei trasporti comporta una domanda ulteriore di elettricità (in particolare a seguito di un numero maggiore di pompe di calore per il riscaldamento degli edifici e di veicoli elettrici). Per soddisfare tale domanda possono e devono essere realizzati nuovi impianti per la produzione di elettricità. Al contempo dal potenziamento degli impianti per la produzione di elettricità rinnovabile risultano interessi contrapposti, ad esempio per via della protezione della natura e del paesaggio, della protezione dei siti caratteristici e dei monumenti. Inoltre il tempo necessario per l'utilizzazione delle fonti di elettricità non è irrilevante. L'ampliamento dell'offerta di elettricità presenta quindi dei limiti, che in una certa misura dovranno essere assorbiti da una riduzione della domanda di elettricità. Ogni chilowattora non necessario o non richiesto non dovrà infatti essere prodotto. In questo modo si migliorerebbe un'eventuale situazione di penuria di elettricità, ciò che è importante soprattutto nei mesi invernali a seguito della diminuzione dell'offerta di elettricità. In tal senso, i potenziali di risparmio dell'elettricità devono essere sfruttati fino in fondo, da un lato per portare avanti la decarbonizzazione (obiettivo climatico) e dall'altro per garantire la sicurezza dell'approvvigionamento di elettricità invernale.

² Econcept (2021), «Finanzierungskonzept Aktionsplan Green Deal Graubünden», rapporto finale del 27 maggio 2021; Cantone dei Grigioni (2020). Rechnung 2020 Einzelkonten Erfolgsrechnung. <https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/dfg/ds/dokumentation/Rechnungen%20ab%202014/Jahresrechnung%202020%20Einzelkonten%20Erfolgsrechnung.pdf>, consultato il 25 marzo 2021.

L'eventuale imposta sull'elettricità dovrebbe dunque articolarsi come segue: da un lato dovrebbe tenere conto dell'obiettivo di efficienza e promuovere un consumo ridotto di elettricità. D'altro lato non dovrebbe mettere in discussione o rallentare il passaggio dall'impiego di energie fossili all'impiego di elettricità. Rallentando il passaggio a soluzioni basate sull'elettricità per quanto riguarda riscaldamento e mobilità si agirebbe in contrasto rispetto all'obiettivo della decarbonizzazione di tali settori.

Un'imposta sull'elettricità potrebbe essere strutturata in diversi modi. Da un lato andrebbe verificata la possibilità di differenziare l'entità dell'imposta a seconda che si tratti del «servizio universale» o del «mercato libero». D'altro lato sarebbe ipotizzabile considerare anche la tipologia di elettricità utilizzata («elettricità verde», «elettricità grigia») o la percentuale di elettricità autoprodotta e di elettricità consumata.

A seconda di come viene strutturata, con un'imposta di attribuzione dei costi sul consumo di elettricità sarebbe possibile generare fino a **21 milioni di franchi all'anno** di ricavi fiscali ovvero cumulativamente oltre 500 milioni di franchi fino al 2050. Ciò varrebbe ipotizzando l'introduzione di un'imposta pari allo 0,4-2,0 % del prezzo dell'elettricità (stato 2021) o la riscossione di un'imposta pari a 0,1-0,5 cent./kWh.³ Rispetto alle fluttuazioni del prezzo dell'elettricità degli ultimi anni, questi potenziali costi supplementari derivanti dall'imposta sull'elettricità appaiono come poco determinanti (esempio: categoria di consumo «H5: 7 500 kWh/anno: casa unifamiliare di 5 stanze con cucina elettrica, scaldabagno elettrico e asciugatrice», l'imposta ammonterebbe a 37,50 franchi all'anno). Il Cantone di Basilea Città riscuote ad esempio un'imposta sull'elettricità cantonale da oltre 20 anni, e la riscossione avviene attraverso le fatture del gestore della rete di distribuzione.

3 Introduzione di un'imposta sul consumo di combustibili fossili per il riscaldamento di locali e la produzione di acqua calda

La tassazione di combustibili fossili e l'utilizzo dei ricavi fiscali per il fondo grigionese per il clima sono conformi al principio di causalità. Inoltre l'imposta sarebbe un incentivo a passare da un impianto di riscaldamento basato su combustibili fossili a uno basato su fonti rinnovabili. Sarebbero soggetti all'imposta i proprietari di immobili riscaldati con combustibili fossili. Tra le possibili configurazioni dell'imposta si potrebbe scegliere di applicarla soltanto agli immobili residenziali oppure anche a quelli non residenziali.

La riscossione dell'imposta (o anche solo l'incasso) potrebbe avvenire non presso i commercianti di combustibili, bensì direttamente presso i contribuenti. La quantità di combustibili fossili consumata, quale base di calcolo dell'imposta, potrebbe essere rilevata attraverso l'autodichiarazione o le fatture (nel caso del gasolio) oppure tramite le fatture delle aziende di approvvigionamento energetico (nel caso del gas). La plausibilità dei consumi dichiarati si può verificare sulla scorta dei dati ufficiali (controllo degli impianti a combustione, catasto delle cisterne), ciò che comporterebbe tuttavia considerevoli spese di esecuzione.

Secondo una stima contenuta nel piano di finanziamento del PAGD, con un'imposta di attribuzione dei costi sul consumo di combustibili fossili per il riscaldamento di locali e la produzione di acqua calda sarebbe possibile generare entrate fiscali fino a **3 milioni di franchi all'anno** (in media) o cumulativamente a 90 milioni di franchi fino al 2050 (ipotesi: aliquota d'imposta pari a 100 fr./tCO₂).⁴ Tuttavia, se l'aliquota d'imposta rimanesse invariata nel corso degli anni gli utili derivanti un'even-

³ Econcept (2021), «Finanzierungskonzept Aktionsplan Green Deal Graubünden», rapporto finale del 27 maggio 2021.

⁴ Econcept (2021), «Finanzierungskonzept Aktionsplan Green Deal Graubünden», rapporto finale del 27 maggio 2021.

tuale imposta sui combustibili fossili non rimarrebbero costanti ma tenderebbero a diminuire. Il numero degli impianti di riscaldamento basati su combustibili fossili e il consumo di combustibili fossili sono infatti destinati a diminuire con il passaggio a impianti di riscaldamento basati su fonti rinnovabili e con il risanamento energetico degli edifici esistenti. Per generare utili costanti, l'imposta andrebbe periodicamente aumentata.

4 Limitazione della deduzione delle spese di trasporto per i pendolari nelle imposte cantonali e comunali

In caso di utilizzo di un mezzo di trasporto privato, in determinate circostanze (ad es. nessun mezzo di trasporto pubblico disponibile, in caso di malattia, costituzione fragile, grande distanza dalla fermata più vicina, orari sfavorevoli, risparmio di tempo giornaliero superiore a un'ora, utilizzo dell'automobile nell'esercizio professionale, ecc.) possono essere dedotti i costi del veicolo privato. In questo modo, oggi i pendolari che soddisfano una delle condizioni citate e che si recano al lavoro con il trasporto individuale motorizzato possono dedurre interamente i costi dal calcolo dell'imposta. La limitazione dell'importo massimo per la deduzione delle spese di trasporto per i pendolari, come avviene per l'imposta federale diretta e nella maggior parte dei Cantoni, si tradurrebbe in entrate supplementari per le imposte cantonali e comunali. Tali entrate supplementari provenienti dalle imposte cantonali potrebbero essere impiegate per finanziare il fondo grigionese. Quelle provenienti dalle imposte comunali potrebbero rimanere a disposizione dei comuni per eventuali misure proprie finalizzate al conseguimento dell'obiettivo del saldo netto pari a zero. Questa fonte di finanziamento può essere classificata come conforme al principio di causalità in quanto disincentiva l'uso dell'automobile privata da parte dei pendolari.

Nel caso della limitazione a 9000 franchi proposta dal Governo nel 2015 si stimavano entrate supplementari pari a circa 750 000 franchi all'anno per il Cantone e i comuni. Stando ai calcoli dell'Amministrazione delle imposte, attualmente corrisponderebbe a circa **930 000 franchi all'anno** (con circa 3 500 persone interessate). Tra le ragioni di carattere fiscale a favore di una limitazione della deduzione delle spese di trasporto per i pendolari, nel corrispondente messaggio del 2015 al Gran Consiglio il Governo ha dichiarato quanto segue: «La deduzione illimitata dei costi per recarsi sul posto di lavoro provoca in molti casi deduzioni fiscali che non sono quasi più giustificabili. Una limitazione si impone per varie ragioni. Considerando l'imposizione secondo la capacità economica, con le deduzioni per le spese di trasferta e per le spese per i pasti fuori domicilio si tiene conto esclusivamente dei costi, ma non dei minori prezzi degli affitti e della proprietà abitativa in zone periferiche. In questo modo la capacità economica non viene rilevata adeguatamente. Dal profilo ecologico, i pendolari sono incentivati sul piano fiscale a servirsi dell'automobile privata, ciò che oggi non può più essere ritenuto accettabile.» (cfr. quaderno n. 4/2015-2016, p. 183 segg.). L'introduzione di una limitazione a 3 000 franchi, analogamente alla deducibilità nell'imposta federale diretta, farebbe aumentare in modo significativo le entrate supplementari (**entrate supplementari pari a 5,5 milioni di franchi all'anno** con circa 18 000 persone interessate).