



Allegato 5

Fonti di finanziamento respinte per il finanziamento del fondo grigionese per il clima

Trasferimento unico dal conto stradale

Inizialmente, il piano di finanziamento per il piano d'azione Green Deal (PAGD) prevedeva di effettuare un versamento unico nel fondo grigionese per il clima dal finanziamento speciale «strade» (cfr. messaggio sulla prima tappa del PAGD, quaderno n. 4/2021-2022, p. 314); questa proposta è poi risultata poco adeguata rispetto ad altre fonti di finanziamento del fondo per il clima. Considerando le diverse fonti del finanziamento speciale «strade», per un tale trasferimento manca una giustificazione interna comprensibile. Inoltre, poiché in parte i mezzi provenienti dalla TTPCP sono soggetti a una rigida destinazione vincolata, sussiste il rischio che in caso di prelievo dal patrimonio stradale la Confederazione faccia valere una richiesta di restituzione.

Imposta sui carburanti fossili

L'imposta sui carburanti soddisferebbe il principio della causalità e verrebbe anche applicata in funzione dei chilometri percorsi nonché delle emissioni di CO₂ specifiche del veicolo. Oggi il settore dei trasporti contribuisce oltre la media all'insufficiente diminuzione delle emissioni di gas a effetto serra, vale a dire che il necessario percorso di riduzione delle emissioni viene disatteso. A ciò si aggiunge il fatto che, in termini percentuali, esso risponde troppo poco dei danni ambientali che provoca. Dal profilo puramente ambientale, un'imposta sui carburanti sarebbe pertanto sensata. Tra le ragioni contrarie all'introduzione di un'imposta sui carburanti rientra in particolare la conformità di una tale imposta al diritto federale, la quale non è stata chiarita definitivamente. La compatibilità dell'imposta sui carburanti dipenderebbe principalmente dalla sua configurazione reale. Stando ai primi accertamenti normativi, la possibilità per i Cantoni di riscuotere una tassa sui carburanti potrebbe risultare contraria alla competenza (materiale) della Confederazione sancita all'art 89 cpv. 3 della Costituzione federale. A ciò si aggiunge il fatto che un corrispondente tentativo di introdurre un'imposta sui carburanti a livello nazionale è finora fallito¹. Sembra abbastanza improbabile che un'imposta di questo tipo possa trovare l'accettazione da parte della popolazione. Il progetto di legge concernente l'introduzione di un'imposta corrispondente correrebbe pertanto il rischio elevato di essere respinto alle urne.

Tassa climatica-turistica

Alla luce delle basi legali vigenti, la competenza per le tasse nel settore del turismo spetta ai comuni e non ai Cantoni. Non sarebbe chiaro chi e per cosa dovrebbe prelevare una tassa, né l'eventuale

¹ [15.072 | Sistema d'incentivazione nel settore del clima e dell'energia | Oggetto | Il Parlamento svizzero](#)

entità della medesima, né come dovrebbero essere gestite le entrate. Di conseguenza occorrerebbe attendersi spese di esecuzione elevate. In passato una tassa cantonale nel settore del turismo ha riscontrato una forte resistenza. Ogni aumento dei costi delle prestazioni turistiche si ripercuote negativamente sulla competitività dell'economia turistica, con margini talvolta ridotti. Al contempo, dal punto di vista economico il settore turistico è proprio il più importante per l'economia del Cantone dei Grigioni.

Piattaforma di compensazione

Il 12 giugno 2019 il granconsigliere Jürg Kappeler ha presentato l'incarico concernente «una piattaforma di compensazione del CO₂ cantonale». I firmatari invitavano il Governo a realizzare una piattaforma di compensazione cantonale del CO₂. Essa dovrebbe consentire di compensare le emissioni di gas a effetto serra nel Cantone dei Grigioni anziché all'estero. In questo modo si promuoverebbe l'economia regionale rispettosa del clima. Nella sua risposta del 21 agosto 2019, il Governo riteneva che lo sviluppo e la gestione in solitaria da parte dell'Amministrazione cantonale di una piattaforma di compensazione non andassero sostenuti. Il Governo sarebbe tuttavia disposto a verificare se una piattaforma cantonale di compensazione del CO₂ potrebbe essere realizzata in collaborazione con altri Cantoni. Il 21 ottobre 2019 il Gran Consiglio ha accolto l'incarico dando seguito alla richiesta del Governo con 109 voti contro 0 e nessuna astensione.

Compensazione significa che le emissioni provocate in un luogo (ad es. le emissioni dei voli nel settore dei trasporti) vengono bilanciate con una maggiore riduzione di emissioni in un altro luogo. A favore di questo strumento depone il fatto che si può scegliere di ridurre le emissioni laddove è possibile realizzare presumibilmente la riduzione massima di CO₂ per franco speso. A sfavore dello strumento della compensazione depone invece da un lato l'entità relativamente esigua dei mezzi realizzabili con una piattaforma di compensazione cantonale, come dimostrato dall'esperienza del Cantone Friburgo e, d'altro lato, spese di esecuzione elevate rispetto a detti mezzi. Un'altra problematica legata a tutte le forme di compensazione delle emissioni è il fatto che essa induce a rimandare troppo a lungo o a rallentare l'attuazione di misure di riduzione proprie, poiché la compensazione permette di migliorare il bilancio di CO₂ in modo relativamente semplice. Le soluzioni di compensazione non sono compatibili, almeno a lungo termine, con l'obiettivo del «saldo netto delle emissioni di gas a effetto serra pari a zero».

Mobility pricing

Il mobility pricing punta a sfruttare in maniera equilibrata le infrastrutture di trasporto (strada, rotaia), livellando i picchi temporanei di traffico o assicurando una migliore distribuzione del volume di traffico nell'arco della giornata. Dagli accertamenti effettuati è emerso che attualmente il Cantone non può introdurre autonomamente il mobility pricing a livello cantonale. Per poterlo fare occorrerebbe adeguare di conseguenza la Costituzione federale. La Confederazione e l'Ufficio federale delle strade (USTRA) hanno avviato cinque studi di fattibilità in diverse regioni della Svizzera per indagare più a fondo la possibilità di introdurre il mobility pricing. Nel Cantone dei Grigioni l'introduzione del mobility pricing potrebbe eventualmente essere di nuovo verificata e perseguita tra alcuni anni.

Mezzi della lotteria intercantonale secondo l'art. 125 della legge federale sui giochi in denaro (LGD; RS 935.51)

I mezzi della lotteria intercantonale non possono essere impiegati per finanziare il fondo grigionese per il clima, in quanto con essi si possono promuovere esclusivamente progetti di pubblica utilità. Non appena sussiste una base legale per l'erogazione di sussidi promozionali, come avverrà con la legge sul fondo per il clima (P-LFCli), l'attività promossa diventa un compito pubblico. In quanto tale essa non può essere di pubblica utilità.

Altre fonti di finanziamento verificate

1. Quote di utili della Banca Cantonale Grigione
2. Dividendi di Repower SA
3. Imposta sugli impianti idraulici secondo l'art. 33 della legge sui diritti d'acqua del Cantone dei Grigioni (LGDA; CSC 810.100)

Queste tre potenziali fonti di finanziamento del fondo grigionese per il clima soddisferebbero il principio di causalità solo in minima parte. Inoltre tali mezzi confluiscono attualmente nel bilancio generale dello Stato. Il loro impiego per finanziare il fondo grigionese per il clima non sarebbe dunque giustificabile sul piano materiale, in quanto essi sono di fatto mezzi provenienti dal bilancio generale dello Stato. Inoltre, gli utili di queste fonti di finanziamento sono volatili e questo renderebbe più complessa la gestione delle entrate e delle uscite del fondo grigionese per il clima.