



Seduta del

19 gennaio 2026

Comunicato il

20 gennaio 2026

Protocollo n.

34/2026

Incarico Gredig

concernente il trasferimento dei costi nel settore dei trasporti pubblici ai comuni

Risposta del Governo

In occasione della sessione di agosto 2022, il Gran Consiglio ha deciso la revisione totale della legge sui trasporti pubblici nel Cantone dei Grigioni (LTPubb; CSC 872.100), che è entrata in vigore il 1° gennaio 2023. La revisione totale era caratterizzata in sostanza da tre obiettivi: pianificazione e gestione su misura, ordinazione corrispondente ai bisogni e finanziabile nonché promozione mirata dell'offerta cantonale di trasporto pubblico (TP). Con la revisione sono stati aumentati anche i contributi cantonali a favore di collegamenti complementari, che per il comune rappresentano una possibilità di ordinare insieme al Cantone delle offerte che vanno oltre il traffico regionale viaggiatori (TRV) finanziato da Confederazione e Cantone. Il Gran Consiglio ha aumentato il contributo cantonale a una quota compresa tra il 50 e l'80 per cento. Nella vecchia legge sui trasporti pubblici tale quota ammontava al 20 per cento. A seguito della penuria di mezzi federali, anche nel settore dei TP, la Confederazione ha recentemente inasprito la sua politica di ordinazione relativa al TRV. Ad esempio, riduce il suo cofinanziamento a partire da un determinato numero di coppie di corse (la cosiddetta tolleranza), se il Cantone e i comuni ordinano collegamenti complementari su queste linee TRV. Ciò fa sì che, se il Cantone e i comuni continuano a voler offrire collegamenti complementari, non dovranno pagare solo questi collegamenti, bensì anche le coppie di corse TRV che vengono meno.

Il presente incarico chiede ora sgravi finanziari per i comuni in relazione ai collegamenti complementari. Come illustrato, il bisogno di finanziamento supplementare non è nato a seguito di un trasferimento degli oneri da Cantone a comuni, come descritto nell'incarico, bensì perché la Confederazione si ritira dal cofinanziamento di una determinata parte dell'offerta nel TRV. Questo evidenzia la grande dipendenza del Cantone dalla Confederazione per quanto riguarda il finanziamento dei trasporti pubblici e i rischi a ciò correlati con la stessa chiarezza con cui evidenzia il fatto che la dinamica nella gestione, nel finanziamento – che è sempre soggetto alla riserva di finanziamento da parte del Parlamento federale o del Gran Consiglio – e nello sviluppo dell'offerta dei TP riguarda anche i comuni. Su questa base risulta anche chiaro che né il Cantone nei confronti della Confederazione né i comuni nei confronti del Cantone possono rivendicare una garanzia dei diritti acquisiti. Ciononostante, occorre osservare che, negli anni precedenti e successivi alla revisione totale della legge sui trasporti pubblici, i trasporti pubblici nel Cantone hanno potuto essere potenziati considerevolmente (aumento del

44 per cento dei chilometri di corse su strada (bus) negli anni 2019-2025, aumento del 35 per cento per quanto riguarda la ferrovia). In questo periodo le indennità versate dal Cantone sono aumentate da 35 milioni di franchi nel 2019 a 57 milioni di franchi nel 2025, ovvero del 62 per cento. L'aumento delle indennità, sproporzionato rispetto a quello della prestazione chilometrica, è causato dai grandi investimenti della FR. Non è attualmente possibile prevedere quali saranno le conseguenze del programma di risparmio della Confederazione.

Il Governo non ritiene opportuno procedere a una nuova revisione della LTPubb intesa a trasferire al Cantone il finanziamento integrale e quindi l'ordinazione esclusiva dei collegamenti complementari. In questo modo i comuni verrebbero privati della possibilità di rafforzare puntualmente l'offerta in caso di particolari esigenze regionali. Un'ordinazione da parte dei comuni senza alcun cofinanziamento non appare giustificata in considerazione del principio dell'equivalenza fiscale. Dato che il quadro contributivo è fissato nella legge, una revisione dell'ordinanza non ha senso. Sarebbe altrettanto inutile adeguare i valori minimi dei collegamenti complementari (domanda ed economicità) nell'allegato 2 dell'ordinanza. Ciò ridurrebbe il grado di copertura dei costi su tutta la linea TRV e potrebbe comportare un ritiro della Confederazione dal cofinanziamento.

Il Governo è disposto a fissare come segue la prassi esecutiva per la determinazione della quota cantonale in sede di ordinazione di collegamenti complementari: nel primo anno il Cantone si assume l'80 per cento dei costi non coperti del collegamento complementare, nel secondo anno il 60 per cento e a partire dal terzo anno il 50 per cento. In caso di ordinazione congiunta, i comuni si impegnano a partecipare ai costi non coperti nella misura del 20 per cento nel primo anno, del 40 per cento nel secondo anno e del 50 per cento a partire dal terzo anno. Ciò garantisce una prassi trasparente, chiara e uniforme per tutte le regioni e tutti i comuni. Il finanziamento degressivo fa inoltre sì che collegamenti complementari vengano ordinati laddove vi siano prospettive che questi possano essere trasferiti nell'offerta TRV a medio termine, senza cofinanziamento da parte dei comuni.

In base a quanto esposto, il Governo chiede al Gran Consiglio di modificare come segue l'incarico in oggetto: la quota cantonale in sede di ordinazione congiunta dei collegamenti complementari viene fissata in modo degressivo nel quadro della prassi esecutiva: nel primo anno il Cantone si assume l'80 per cento dei costi non coperti del collegamento complementare, nel secondo anno il 60 per cento e a partire dal terzo anno il 50 per cento.



In nome del Governo

Il Presidente:

Martin Bühler

Il Cancelliere:

Daniel Spadin