GROSSER RAT
Junisession 2026 2026-50

Auftrag Rüegg betreffend Konzept öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr ist für den Kanton von zentraler Bedeutung. Er trägt wesentlich zur Standortattraktivität, zur Erreichbarkeit der Regionen sowie zu einer geordneten Siedlungsentwicklung bei. Darüber hinaus leistet er einen wichtigen Beitrag zur touristischen Wertschöpfung, zur Erreichung der Klima- und Energieziele sowie zur Umsetzung der nationalen verkehrspolitischen Zielsetzungen. Ein leistungsfähiger öffentlicher Verkehr ist damit ein wesentlicher Pfeiler der Lebensqualität und der regionalen Entwicklung.
In den vergangenen Jahren wurde das Angebot punktuell ausgebaut. Gleichwohl bestehen im interkantonalen Vergleich weiterhin Defizite. Gleichzeitig steigt die Nachfrage nach Leistungen des öffentlichen Verkehrs deutlich. Diese Entwicklung erfordert eine vorausschauende und verbindliche Planung mit einem attraktiven Angebotskonzept, zeitgemässem Rollmaterial sowie einer bedarfsgerecht ausgebauten Infrastruktur.
Vor diesem Hintergrund ist ein kohärentes und verbindliches Gesamtkonzept erforderlich. Das Gesetz schreibt das ausdrücklich vor: Laut dem kantonalen öV-Gesetz muss ein Konzept die mittelfristige Planung und langfristige Steuerung des öV sicherstellen. Auf der Webseite des Kantons war angekündigt, dass das Konzept in den Jahren 2023/2024 erstellt wird. Auch im Regierungsprogramm 2025–2028 ist der flächendeckende Halbstundentakt als zentrales Ziel festgehalten – zunächst bei der RhB mit Retica30/Retica30+, dann konsequent weitergeführt auf den Buslinien.
Nun zeigt sich in der Erfolgskontrolle Jahresprogramm 2025 (S. 56): Das Konzept liegt zwar als Entwurf vor, hat aber erhebliche Mängel und muss grundlegend überarbeitet werden. Das macht hellhörig. Gemeinden, Transportunternehmen und die Öffentlichkeit wurden seit der Vernehmlassung weder über den Entwurf noch über den aktuellen Stand informiert.
Dazu plant das DIEM Leistungskürzungen bei zahlreichen Busverbindungen und will Kosten vom Kanton auf die Gemeinden abwälzen. Die vielen kritischen Voten zu diesem Thema in der Aprilsession 2026 unterstreichen den dringenden Handlungsbedarf.

Die Unterzeichnenden beauftragen deshalb die Regierung, dem Grossen Rat spätestens in der Februarsession 2027:

1. aufzuzeigen, bis wann der flächendeckende Halbstundentakt umgesetzt ist – mit konkreten Etappen und einem klaren Zeithorizont je Region;
2. das öV-Konzept für Graubünden transparent und vollständig darzulegen.

Chur, 17. Juni 2026

Rüegg, Dürler, Zindel, Altmann, Bardill, Bärtsch, Bavier, Berthod, Berweger, Bundi, Butzerin, Censi, Cola, Crameri, Danuser (Chur), Danuser (Cazis), Degiacomi, Della Cà, Gort, Grass, Gredig, Hartmann, Heim, Hohl, Kienz, Lehner, Loepfe, Luzio, Mazzetta, Michael (Castasegna), Morf, Müller, Natter, Nicolay, Oesch, Pfäffli, Rageth, Rutishauser, Schläpfer, Schutz, Stiffler, von Ballmoos, von Tscharner, Zaugg-Ettlin

Die Regierung
des Kantons Graubünden

La Regenza
dal chantun Grischun

Il Governo
del Cantone dei Grigioni

Sitzung vom	Mitgeteilt den	Protokoll Nr.
18. August 2026	19. August 2026	565/2026

Auftrag Rüegg

betreffend Konzept öffentlicher Verkehr

Antwort der Regierung

Der Kanton Graubünden verfügt über ein attraktives Angebot im öffentlichen Verkehr (öV). Mit Betriebskosten von mehr als 10 Franken pro Einsteiger in den Jahren 2019 bis 2023 liegen die Kosten im Kanton Graubünden jedoch um 50 bis 100 Prozent höher als in vergleichbaren Bergkantonen. Dies ist mitunter auf einen stetigen Ausbau zurückzuführen. Die von der öffentlichen Hand zu tragenden Kosten sind zwischen 2019 und 2025 um 49 Prozent von 163,4 auf 243,7 Millionen Franken angestiegen.
Das öV-Angebot ist bedarfsgerecht auszugestalten (Art. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden, GöV; BR 872.100). Wegen regional unterschiedlicher Bedürfnisse und saisonalen Schwankungen werden individuelle Lösungen benötigt. Es existieren keine Grundlagen, auf welchen die Regierung einen flächendeckenden Halbstundentakt beschlossen hätte. Mit Beschluss vom 29. März 2011 (Prot. Nr. 277/2011) hat die Regierung das damalige Konzept Retica 30 der Rhätischen Bahn (RhB) zur Kenntnis genommen. Mit Beschluss vom 5. Mai 2020 (Prot. Nr. 393/2020) unterstützte die Regierung die Umsetzung des Halbstundentakts (Retica 30+) auf Teilen des RhB-Netzes (Modul 2 Halbstundentakt Thusis, Modul 3.1 Halbstundentakt Disentis, Modul 4.1 Halbstundentakt Wintersaison Chur-Arosa, 5.1 Halbstundentakt Sommersaison Bernina, Modul 6 Halbstundentakt Engadin). Weitere Module wurden nicht freigegeben. Folgende Halbstundentakte wurden seither umgesetzt: Landquart – Davos, Chur – Ilanz, Chur – Thusis und Schiers – Rhäzüns. Auf den Linien Ilanz – Disentis, Zernez – Samedan und Zuoz – Scuol-Tarasp wird der Halbstundentakt alternierend mit dem Bus gefahren. Für die Umsetzung sämtlicher beschlossenen Module sind substanzielle Investitionen für mehrere hundert Millionen Franken in die Bahninfrastruktur notwendig, welche derzeit noch nicht vollumfänglich in den Infrastrukturprogrammen des Bundes abgebildet sind, weshalb hier auch kein verlässlicher Zeithorizont angegeben werden kann. Die Einführung des Halbstundentakts auf der Bahn bildet die Basis, um auf Buslinien einen solchen einzuführen. Ebenso müssen die Nachfrage, die Wirtschaftlich- und die Finanzierbarkeit dafür gegeben sein.

Im Regierungsprogramm 2025 – 2028 (Botschaft Heft Nr. 5 / 2023 - 2024, S. 512) ist im Entwicklungsschwerpunkt 8.2 folgerichtig nicht von einem flächendeckenden Halbstundentakt die Rede, sondern von einer regionenweise und zeitlich etappierten Umsetzung. Dabei ist zu beachten, dass die Bestellung und Finanzierung des regionalen Personenverkehrs (RPV) gemeinsam von Kanton und Bund wahrgenommen werden. Wenn der Bund die Mitfinanzierung im RPV reduziert (für das Fahrplanjahr 2027 zeichnet sich aufgrund einer strikteren Auslegung von Finanzierungsgrundlagen durch den Bund eine substanzielle Kostenverschiebung vom Bund zum Kanton Graubünden ab), dann hat dies bereits ohne Angebotsausbau hohe Kostenfolgen für den Kanton. Vor diesem Hintergrund wird der verantwortungsvolle Umgang mit kantonalen Mitteln umso wichtiger.

Ein erster Entwurf des kantonalen öV-Konzepts wurde im Herbst 2024 zur Vernehmlassung unterbreitet. Darauf sind zahlreiche Stellungnahmen eingegangen. Zudem erarbeitet die RhB im Auftrag des Kantons und des Bundes aktuell eine Langfristplanung mit Horizont 2040. Das kantonale öV-Konzept wird derzeit anhand der Ergebnisse aus der Vernehmlassung überabeitet sowie aktualisiert und voraussichtlich per Ende Jahr erneut vernehmlasst (Art. 5 Abs. 2 GöV). Zuständig für die Genehmigung des kantonalen öV-Konzepts ist die Regierung (Art. 5 GöV und Art. 1 der Verordnung über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden, VöV; BR 872.150). Für die Erledigung eines überwiesenen Auftrags hat die Regierung grundsätzlich zwei Jahre Zeit (vgl. Art. 69 der Geschäftsordnung des Grossen Rats, GGO; BR 170.140).

Zu Punkt 1: Wie in den Erläuterungen dargelegt, besteht kein Auftrag zur Umsetzung eines flächendeckenden Halbstundentakts. Ein solcher wäre weder nachfragegerecht, wirtschaftlich, noch finanzierbar. Dieser ist derzeit auch technisch nicht umsetzbar.

Zu Punkt 2: Die Regierung wird das erneut vernehmlasste kantonale öV-Konzept – vorbehältlich der Vernehmlassungsergebnisse – per Mitte 2027 genehmigen und anschliessend öffentlich zugänglich machen.

Aufgrund dieser Ausführungen beantragt die Regierung dem Grossen Rat, den vorliegenden Auftrag wie folgt abzuändern:

Die Regierung wird beauftragt, das überarbeitete kantonale öV-Konzept bis Ende Jahr nach Art. 5 Abs. 2 GöV erneut zur Vernehmlassung vorzulegen und vorbehältlich der Vernehmlassungsergebnisse bis Mitte 2027 zu genehmigen.

Namens der Regierung

Der Präsident:	Der Kanzleidirektor:
Martin Bühler	Daniel Spadin

CUSSEGL GROND

Sessiun da zercladur 2026 2026-50

Incumbensa Rüegg concernent il concept dal traffic public

Il traffic public è d'impurtanza centrala per il chantun. El sustegna en moda essenziala l'attractivitad dal lieu, la cuntanschibladad da las regiuns sco er in svilup reglà dals abitadis. Ultra da quai presta il traffic public ina contribuziun impurtanta a favur da la valurisaziun turistica, per cuntanscher las finamiras dal clima e d'energia sco er per realisar las finamiras naziunalas da la politica da traffic. In traffic public effizient è pia ina pitga substanziala per la qualitad da viver e per il svilup regiunal.
Ils ultims onns è la purschida vegnida cumplettada en tscherts lieus. En la cumparegliaziun interchantunala datti tuttina anc adina deficits. A medem temp s'augmenta la dumonda per prestaziuns dal traffic public cleramain. Quest svilup pretenda ina planisaziun prospectiva e lianta cun in concept d'ina purschida attractiva, material rullant modern sco er ina buna infrastructura che correspunda als basegns.
En vista a quests fatgs dovri in concept general coerent e liant. La lescha prescriva explicitamain quai: Tenor la Lescha chantunala davart il traffic public sto in concept garantir la planisaziun dal traffic public a media vista e la regulaziun dal traffic public a lunga vista. Sin la pagina d'internet dal chantun eri vegnì annunzià, ch'il concept vegnia elavurà ils onns 2023/2024. Er en il Program da la Regenza 2025–2028 è il tact da mes'ura en l'entir chantun fixà sco finamira centrala – sco emprim tar la Viafier retica cun Retica30/Retica30+, e suenter la cuntinuaziun consequenta sin las lingias da bus.
En la controlla dal success dal Program annual 2025 (p. 56) sa mussi ussa: Il concept è bain avant maun sco sboz, ha dentant grondas mancanzas e sto vegnir reelavurà fundamentalmain. Quai fa gizzar las ureglias. Las vischnancas, las interpresas da transport e la publicitad n'èn dapi la consultaziun betg vegnidas infurmadas davart il sboz ed er betg davart il stadi actual.
I vegn vitiers ch'il DIEM planisescha reducziuns da las prestaziuns tar bleras colliaziuns da bus e ch'el vul transferir tscherts custs dal chantun a las vischnancas. Ils blers votums critics davart quest tema durant la sessiun d'avrigl 2026 suttastritgan ch'il basegn d'agir è urgent.

Las sutsegnadras ed ils sutsegnaders incumbenseschan perquai la Regenza da preschentar al Cussegl grond il pli tard en la sessiun da favrer 2027:

1. fin cura ch'il tact da mes'ura vegn realisà en l'entir chantun – cun etappas concretas ed in cler orizont da temp per mintga regiun;
2. en moda transparenta e cumpletta il concept dal traffic public per il Grischun.

Cuira, ils 17 da zercladur 2026

Rüegg, Dürler, Zindel, Altmann, Bardill, Bärtsch, Bavier, Berthod, Berweger, Bundi, Butzerin, Censi, Cola, Crameri, Danuser (Cuira), Danuser (Cazas), Degiacomi, Della Cà, Gort, Grass, Gredig, Hartmann, Heim, Hohl, Kienz, Lehner, Loepfe, Luzio, Mazzetta, Michael (Castasegna), Morf, Müller, Natter, Nicolay, Oesch, Pfäffli, Rageth, Rutishauser, Schläpfer, Schutz, Stiffler, von Ballmoos, von Tscharner, Zaugg-Ettlin

Die Regierung
des Kantons Graubünden

La Regenza
dal chantun Grischun

Il Governo
del Cantone dei Grigioni

Sesida dals	Communitgà ils	Protocol nr.
18 d'avust 2026	19 d'avust 2026	565/2026

Incumbensa Rüegg

concernent il concept dal traffic public

Resposta da la Regenza

Il chantun Grischun ha ina purschida attractiva dal traffic public. Cun custs da manaschi da passa 10 francs per participanta u participant ils onns 2019 fin 2023 èn ils custs en il chantun Grischun dentant per 50 fin 100 pertschient pli auts ch'en chantuns da muntogna cumparegliabels. Quai è tranter auter d'attribuir ad in'extensiun permanenta. Ils custs ch'il maun public sto surpigliar, èn s'augmentads tranter il 2019 ed il 2025 per 49 pertschient da 163,4 sin 243,7 milliuns francs.
La purschida dal traffic public sto vegnir concepida confurm al basegn (art. 2 da la Lescha davart il traffic public en il chantun Grischun LTrP; DG 872.100). Pervia da differents basegns regiunals e variaziuns stagiunalas dovri soluziuns individualas. I na dat naginas basas, sin las qualas la Regenza avess decidì in tact da mes'ura en tut il chantun. Cun il conclus dals 29 da mars 2011 (prot. nr. 277/2011) ha la Regenza prendì enconuschientscha dal concept da lez temp, Retica 30, da la Viafier retica (VR). Cun il conclus dals 5 da matg 2020 (prot. nr. 393/2020) ha la Regenza sustegnì la realisaziun dal tact da mes'ura (Retica 30+) sin parts da la rait da la Viafier retica (modul 2 Tact da mes'ura Tusaun, modul 3.1 Tact da mes'ura Mustér, modul 4.1 Tact da mes'ura Stagiun d'enviern Cuira-Arosa, 5.1 Tact da mes'ura Stagiun da stad Bernina, modul 6 Tact da mes'ura Engiadina). Ulteriurs moduls n'èn betg vegnids dads libers. Ils suandants tacts da mes'ura èn vegnids realisads dapi lura: Landquart – Tavau, Cuira – Glion, Cuira – Tusaun e Schiers – Razén. Sin las lingias Glion – Mustér, Zernez – Samedan e Zuoz – Scuol-Tarasp vegn il tact da mes'ura manà en moda alternanta cun il bus. Per realisar tut ils moduls concludids dovri investiziuns substanzialas da plirs tschients milliuns francs en l'infrastructura da viafier. Questas investiziuns na vegnan actualmain anc betg represchentadas cumplainamain en ils programs d'infrastructura da la Confederaziun. Perquai na po er betg vegnir inditgà qua in orizont da temp correct. L'introducziun dal tact da mes'ura tar la viafier furma la basa per introducir in tal tar las lingias da bus. Medemamain ston esser avant maun per quai la dumonda, la rentabilitad e la finanziabladad.
En il Program da la Regenza 2025–2028 (missiva carnet nr. 5 / 2023–2024, p. 512) na vegni consequentamain betg discurrì en la prioritad da svilup 8.2 d'in tact da mes'ura

per tut il chantun, mabain da realisar quel tenor regiuns ed en etappas. Tar tut quai stoi vegnir resguardà, che l'empustaziun e la finanziaziun dal traffic regiunal da persunas (TRP) vegnan surpigliadas cuminaivlamain dal chantun e da la Confederaziun. Sche la Confederaziun reducescha la cofinanziaziun en il TRP (pervia d'ina interpretaziun pli stricta da las basas da finanziaziun tras la Confederaziun, sa mussa per l'onn d'urari 2027 in spustament substanzial dals custs da la Confederaziun vi tar il chantun Grischun), lura ha quai gia senza l'extensiun da la purschida grondas consequenzas finanzialas per il chantun. Sut quest aspect daventi tant pli impurtant d'utilisar ils meds finanzials chantunals cun responsabladad.
In emprim sboz dal concept chantunal dal traffic public è vegnì suttamess a la consultaziun l'atun 2024. Sin quai èn entradas numerusas posiziuns. Ultra da quai elavura la Viafier retica per incumbensa dal chantun e da la Confederaziun ina planisaziun a lunga vista cun l'orizont 2040. A maun dals resultats da la consultaziun vegn il concept chantunal dal traffic public il mument reelavurà sco er actualisà e probablamain puspè tramess en consultaziun per la fin da l'onn (art. 5 al. 2 LTrP). Cumpetenta per approvar il concept chantunal dal traffic public è la Regenza (art. 5 LTrP ed art. 1 da l'Ordinaziun davart il traffic public en il chantun Grischun, OTrP; DG 872.150). La Regenza ha da princip 2 onns temp per liquidar ina incumbensa surdada (cf. art. 69 da l'Urden da gestiun dal Cussegl grond, UGCG; DG 170.140).
Tar il punct 1: Sco explitgà, na datti nagina incumbensa da realisar in tact da mes'ura en tut il chantun. In tal na correspundess betg a la dumonda e na fiss ni economic ni finanziabel. Er tecnicamain n'è quel il mument betg realisabel.
Tar il punct 2: Cun resalva dals resultats da la nova consultaziun vegn la Regenza ad approvar il concept chantunal dal traffic public per mez da l'onn 2027. Suenter vegn ella a render accessibel publicamain quest concept.
Sa basond sin questas explicaziuns propona la Regenza al Cussegl grond da midar questa incumbensa sco suonda:
La Regenza vegn incumbensada da suttametter il concept chantunal dal traffic public repassà danovamain a la consultaziun. Quai duai succeder tenor l'art. 5 al. 2 LTrP fin la fin da l'onn. Cun resalva dals resultats da la consultaziun vegn la Regenza er incumbensada d'approvar quest concept fin mez da l'onn 2027.

GRISCHUN * GRIGIONE * GRAUBÜNDEN

En num da la Regenza

Il president:	Il chancelier:
Martin Bühler	Daniel Spadin

GRAN CONSIGLIO
Sessione di giugno 2026 2026-50

Incarico Rüegg concernente il piano dei trasporti pubblici

I trasporti pubblici rivestono un'importanza fondamentale per il Cantone. Contribuiscono in misura sostanziale all'attrattiva dell'ubicazione, alla raggiungibilità delle regioni nonché a uno sviluppo ordinato dell'insediamento. Inoltre forniscono un importante contributo al valore aggiunto turistico, al raggiungimento degli obiettivi climatici ed energetici nonché all'attuazione degli obiettivi nazionali in materia di politica dei trasporti. Trasporti pubblici efficienti sono quindi un pilastro fondamentale della qualità di vita e dello sviluppo regionale.
Negli scorsi anni, l'offerta è stata potenziata in modo puntuale. Tuttavia, nel confronto intercantonale permangono ancora alcune criticità. Al contempo la domanda di prestazioni dei trasporti pubblici è in netto aumento. Questo sviluppo richiede una pianificazione lungimirante e vincolante con un piano di offerta attrattivo, materiale rotabile moderno nonché un'infrastruttura ampliata in modo adeguato alle esigenze.
In questo contesto è necessario un approccio globale coerente e vincolante. La legge lo prescrive espressamente: secondo la legge cantonale sui trasporti pubblici, un piano deve garantire la pianificazione a medio termine e la gestione a lungo termine dei trasporti pubblici. Sul sito web del Cantone era stato annunciato che la strategia sarebbe stata allestita negli anni 2023/2024. Anche nel programma di Governo 2025–2028 la cadenza semioraria su tutto il territorio è indicata quale obiettivo centrale, dapprima per la FR con Retica30/Retica30+, poi proseguita in modo sistematico sulle linee di autobus.
Dal controllo degli effetti del programma annuale 2025 (pag. 56) emerge che il piano è sì disponibile sotto forma di progetto, ma presenta notevoli carenze e deve essere sottoposto a una revisione sostanziale. Ciò rende attenti. Dalla consultazione, i comuni, le imprese di trasporto e l'opinione pubblica non sono stati informati né in merito al progetto, né in merito allo stato attuale.
Inoltre il DIEM prevede riduzioni delle prestazioni in numerosi collegamenti di autobus e intende trasferire i costi dal Cantone ai comuni. I numerosi interventi critici su questo tema espressi nella sessione di aprile 2026 sottolineano l'urgenza della necessità di agire.

Le firmatarie e i firmatari incaricano perciò Governo, di fare quanto segue a destinazione del Gran Consiglio entro la sessione di febbraio 2027:

1. indicare entro quando sarà attuata la cadenza semioraria su tutto il territorio, con tappe concrete e un orizzonte temporale chiaro per ogni regione;
2. esporre in modo trasparente e completo il piano dei trasporti pubblici per i Grigioni.

Coira, 17 giugno 2026

Rüegg, Dürler, Zindel, Altmann, Bardill, Bärtsch, Bavier, Berthod, Berweger, Bundi, Butzerin, Censi, Cola, Crameri, Danuser (Coira), Danuser (Cazis), Degiacomi, Della Cà, Gort, Grass, Gredig, Hartmann, Heim, Hohl, Kienz, Lehner, Loepfe, Luzio, Mazzetta, Michael (Castasegna), Morf, Müller, Natter, Nicolay, Oesch, Pfäffli, Rageth, Rutishauser, Schläpfer, Schutz, Stiffler, von Ballmoos, von Tscharner, Zaugg-Ettlin

Die Regierung
des Kantons Graubünden

La Regenza
dal chantun Grischun

Il Governo
del Cantone dei Grigioni

Seduta del	Comunicato il	Protocollo n.
18 agosto 2026	19 agosto 2026	565/2026

Incarico Rüegg

concernente il piano dei trasporti pubblici

Risposta del Governo

Il Cantone dei Grigioni dispone di un'offerta attrattiva nel settore dei trasporti pubblici. Con costi d'esercizio superiori a 10 franchi per passeggero negli anni dal 2019 al 2023, nel Cantone dei Grigioni i costi sono tuttavia del 50–100 per cento superiori a quelli di Cantoni di montagna comparabili. Ciò è dovuto tra l'altro a un costante potenziamento. Tra il 2019 e il 2025 i costi a carico dell'ente pubblico sono aumentati del 49 per cento, passando da 163,4 a 243,7 milioni di franchi.

L'offerta di trasporti pubblici deve essere strutturata adeguatamente alle esigenze (art. 2 della legge sui trasporti pubblici nel Cantone dei Grigioni, LTPubb; CSC 872.100). A causa delle diverse esigenze regionali e delle oscillazioni stagionali, sono necessarie soluzioni individuali. Non esistono basi che consentano di affermare che il Governo avrebbe deciso una cadenza semioraria su tutto il territorio. Con decreto del 29 marzo 2011 (prot. n. 277/2011) il Governo ha preso atto del piano «Retica 30» della Ferrovia retica (FR). Con decreto del 5 maggio 2020 (prot. n. 393/2020) il Governo ha sostenuto l'attuazione della cadenza semioraria (Retica 30+) su parti della rete della FR (modulo 2 cadenza semioraria Thusis, modulo 3.1 cadenza semioraria Disentis, modulo 4.1 cadenza semioraria stagione invernale Coira-Arosa, 5.1 cadenza semioraria stagione estiva Bernina, modulo 6 cadenza semioraria Engadina). Non sono stati autorizzati altri moduli. Da allora sono state attuate le seguenti cadenze semiorarie: Landquart – Davos, Coira – Ilanz, Coira – Thusis e Schiers – Rhäzüns. Sulle linee Ilanz – Disentis, Zernez – Samedan e Zuoz – Scuol-Tarasp la cadenza semioraria viene offerta in modo alternato con il bus. Per l'attuazione di tutti i moduli decisi sono necessari investimenti cospicui per diverse centinaia di milioni di franchi nell'infrastruttura ferroviaria, che attualmente non sono ancora previsti integralmente nei programmi infrastrutturali della Confederazione, ragione per cui in questa sede non possono nemmeno essere indicati orizzonti temporali affidabili. L'introduzione della cadenza semioraria per i treni costituisce la base per l'introduzione di una cadenza semioraria per le linee di autobus. Allo stesso tempo devono essere date la domanda, l'economicità e la finanziabilità.

Nel programma di Governo 2025–2028 (messaggio quaderno n. 5 / 2023–2024, p. 512), nel punto centrale di sviluppo 8.2 non si parla di una cadenza semioraria su

tutto il territorio, bensì di un'attuazione a tappe per regione e con tempistiche scaglionate. In tale contesto occorre prestare attenzione al fatto che l'ordinazione e il finanziamento del traffico regionale viaggiatori vengono assunti congiuntamente dal Cantone e dalla Confederazione. Se la Confederazione ridurrà il cofinanziamento nel traffico regionale viaggiatori (per l'anno di orario 2027 si profila un sostanziale trasferimento dei costi dalla Confederazione al Cantone dei Grigioni a seguito di un'interpretazione più rigida delle basi di finanziamento della Confederazione), ciò avrà notevoli ripercussioni finanziarie per il Cantone già senza alcun potenziamento dell'offerta. Ciò considerato, la gestione responsabile dei fondi cantonali diventa ancora più importante.
Una prima bozza del piano cantonale dei trasporti pubblici è stata presentata per la consultazione nell'autunno 2024. A tale proposito sono pervenute numerose prese di posizione. Inoltre, su incarico del Cantone e della Confederazione la FR sta elaborando una pianificazione a lungo termine con orizzonte 2040. Il piano cantonale dei trasporti pubblici viene attualmente rielaborato sulla base dei risultati della consultazione nonché aggiornato e sarà presumibilmente posto nuovamente in consultazione entro la fine dell'anno (art. 5 cpv. 2 LTPubb). La competenza per l'approvazione del piano cantonale dei trasporti pubblici spetta al Governo (art. 5 LTPubb e art. 1 dell'ordinanza sui trasporti pubblici nel Cantone dei Grigioni, OTPubb; CSC 872.150). In linea di principio il Governo ha due anni di tempo per evadere un incarico accolto (cfr. art. 69 del Regolamento organico del Gran Consiglio, ROGC; CSC 170.140).
In merito al punto 1: come esposto nelle spiegazioni, non vi è alcun incarico per l'attuazione di una cadenza semioraria su tutto il territorio. Essa non sarebbe né conforme alla domanda, né economica, né finanziabile. Al momento non è nemmeno tecnicamente realizzabile.
In merito al punto 2: fatti salvi i risultati della consultazione, il Governo approverà il piano cantonale dei trasporti pubblici nuovamente posto in consultazione a metà 2027 e in seguito lo renderà accessibile al pubblico.
In base a quanto esposto, il Governo chiede al Gran Consiglio di modificare come segue l'incarico in oggetto:
Il Governo viene incaricato di presentare nuovamente entro la fine dell'anno il piano cantonale dei trasporti pubblici rielaborato per la consultazione, secondo l'art. 5 cpv. 2 LTPubb e di approvarlo entro la metà del 2027, fatti salvi i risultati della consultazione.

GRISCHUN * GRIGIONE * GRAUBÜNDEN

In nome del Governo

Il Presidente: Martin Bühler

Il Cancelliere: Daniel Spadin