

Auftrag Gredig betreffend Kostenumlagerung im ÖV zu den Gemeinden

Der ÖV macht den Kanton Graubünden zu dem, was er ist: Zu einem attraktiven Kanton für Einheimische und Gäste, der trotz grosser Distanzen mit weitverzweigten Tälern eine hohe Lebensqualität bietet. Entsprechend wichtig ist ein gut ausgebauter ÖV für den Kanton Graubünden. Aus diesem Grund hat der Grosse Rat 2022 das revidierte Gesetz über den öffentlichen Verkehr (GöV) einstimmig angenommen. In der Medienmitteilung der Regierung zur Inkraftsetzung wurde das revidierte GöV als «Fundament für den weiteren Angebotsausbau im Kanton Graubünden» bezeichnet.

Entgegen der mit dem Inkrafttreten des GöV geschürten Erwartungen sind aktuell zahlreiche Gemeinden mit der Umlagerung der Kosten von bestehenden Buslinien vom Kanton auf die Gemeinden konfrontiert. Falls die Gemeinden die bisherigen Bestellungen des Kantons künftig nicht selber finanzieren, wird das ÖV-Angebot auf diesen Linien auf ein Minimum reduziert oder eingestellt. Und das insbesondere auch bei Angeboten, die bereits vor Inkrafttreten des revidierten GöV gefahren wurden. Das widerspricht deutlich den in der Botschaft und der Medienmitteilung gemachten Aussagen der Regierung zum Angebotsausbau des ÖVs.

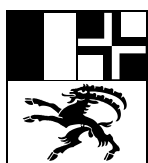
In der Botschaft zum GöV wurde explizit festgehalten, dass der Besitzstand des heutigen Angebotes gewahrt werden kann (S. 139). Weiter wurde ausgeführt, dass die konkreten Auswirkungen auf die einzelnen Linien, insbesondere Veränderungen bei der Anzahl Kurspaare, erst im Rahmen der Erarbeitung des kantonalen ÖV-Konzepts abgeschätzt werden können. Dieses liegt aktuell erst im Entwurf vor und die Ergebnisse der Vernehmlassung wurden noch nicht kommuniziert. Zudem ist in der Botschaft explizit erwähnt, dass aufgrund der neuen Regelung eine Reduzierung der Kurspaare vermieden werden soll, um den Besitzstand zu wahren (S. 140). Auf Seite 184 der Botschaft wurden zudem die maximalen Mehrbelastungen aller Gemeinden auf 0,75 Millionen Franken geschätzt. Heute erwarten alleine die Gemeinden Untervaz, Trimmis und Chur Mehrkosten von über einer Million Franken pro Jahr für die Aufrechterhaltung des bestehenden Angebots einer einzigen Buslinie! Gemäss kantonalem ÖV-Konzept (Entwurf) werden zudem Kosten bis zu 15 Millionen Franken für den Besitzstand und den Ausbau neu auf die Gemeinden übertragen.

Durch die heutige Umsetzung des GöV in der Verordnung über den öffentlichen Verkehr (VöV) sowie die bisherige Praxis entsteht eine massive Lastenverschiebung zulasten der Bündner Gemeinden. Gestützt auf die Verordnung zum GöV wird die Finanzierung von Angeboten gestrichen, die bei der Beratung des Gesetzes im Grossen Rat nie zur Diskussion standen. Ausgenommen von dieser Betrachtung sind Angebote, welche die RPV-Anerkennung verloren haben.

Deshalb beauftragen die Unterzeichnenden die Regierung, die Vollzugspraxis, die Verordnung oder das Gesetz dahingehend anzupassen, dass das Angebot im Regionalverkehr vor Inkrafttreten des GöV weiterhin in einem vergleichbaren Rahmen durch den Kanton – ohne Lastenverschiebungen auf die Gemeinden – finanziert wird. Dem Grossen Rat ist in jedem Fall über die getroffenen Massnahmen Bericht zu erstatten.

Chur, 22. Oktober 2025

Gredig, Stocker, Kohler, Adank, Altmann, Atanes, Bachmann, Baselgia, Bavier, Beeli, Berther, Berweger, Biert, Binkert, Bisculm Jörg, Bluvol, Brunold, Bundi, Caduff, Cahenzli-Philipp, Caluori, Candrian (Flims Dorf), Candrian (Ilanz), Casale, Caviezel, Censi, Cola, Collenberg, Cramer, Danuser (Chur), Das, Degiacomi, Della Cà, Dürler, Epp, Furger, Gansner, Gartmann-Albin, Hartmann, Hassler, Heim, Hoch, Holzinger-Loretz, Horrer, Jochum, Kaiser, Kappeler, Koch, Kocher, Kreiliger, Laim, Lamprecht, Lehner, Loepfe, Loi, Luzio, Mächler, Maissen, Mani, Mazzetta, Morf, Müller, Natter, Nicolay, Oesch, Pfäffli, Preisig, Rageth, Righetti, Rodigari, Rusch Nigg, Rutishauser, Said Bucher, Saratz Cazin, Schläpfer, Schneider, Sgier, Spagnolatti, Stiffler, Thür-Suter, von Ballmoos, von Tschärner, Wieland, Zanetti (Sent), Zanetti Livio (Landquart), Zanetti Marion (Landquart), Zaugg-Ettlin, Zindel



Sitzung vom

19. Januar 2026

Mitgeteilt den

20. Januar 2026

Protokoll Nr.

34/2026

Auftrag Gredig

betreffend Kostenumlagerung im ÖV zu den Gemeinden

Antwort der Regierung

In der Augustsession 2022 hatte der Grosse Rat das totalrevidierte Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (GöV; BR 872.100) beschlossen, welches am 1. Januar 2023 in Kraft getreten ist. Die Totalrevision war im Wesentlichen von drei Zielen geprägt: massgeschneiderte Planung und Steuerung, bedarfsgerechte und finanzierbare Bestellung sowie gezielte Förderung des kantonalen Angebots im öffentlichen Verkehr (ÖV). Mit der Revision wurden auch die kantonalen Beiträge an Zusatzerschliessungen erhöht, welche für die Gemeinde eine Möglichkeit sind, gemeinsam mit dem Kanton Angebote zu bestellen, die über den von Bund und Kanton finanzierten regionalen Personenverkehr (RPV) hinausgehen. Der Grosse Rat erhöhte den Kantonsbeitrag auf 50 bis 80 Prozent. Im alten GöV lag dieser bei 20 Prozent.

Aufgrund der Verknappung der Bundesmittel, mithin im ÖV, hat der Bund jüngst seine Bestellpolitik für den RPV verschärft. So reduziert er seine Mitfinanzierung ab einer gewissen Anzahl Kurspaare (der sog. Toleranz), wenn Kanton und Gemeinden Zusatzerschliessungen auf diesen RPV-Linien bestellen. Dies führt dazu, dass – wenn Kanton und Gemeinden weiterhin auf Zusatzerschliessungen bestehen – sie nicht nur diese, sondern noch dazu die wegfallenden RPV-Kurspaare bezahlen müssen.

Der vorliegende Auftrag fordert nun die finanzielle Entlastung der Gemeinden bei den Zusatzerschliessungen. Wie dargelegt, entstand der zusätzliche Finanzierungsbedarf nicht – wie im Auftrag beschrieben – infolge einer Lastenverschiebung von Kanton zu Gemeinden, sondern weil sich der Bund aus der Mitfinanzierung eines gewissen Teils des Angebots im RPV zurückzieht. Dies macht die grosse Abhängigkeit des Kantons vom Bund bezüglich der Finanzierung des ÖV und die damit verbundenen Risiken ebenso deutlich, wie die Tatsache, dass die Dynamik in der Steuerung, Finanzierung – welche stets unter dem Finanzierungsvorbehalt des Bundesparlaments bzw. des Grossen Rats steht – und Angebotsentwicklung des ÖV auch die Gemeinden betrifft. Aufgrund dessen ist auch klar, dass weder der Kanton gegenüber dem Bund noch die Gemeinden gegenüber dem Kanton die Wahrung eines Besitzstandes geltend machen können. Nichtsdestotrotz ist festzuhalten, dass in den Jahren vor und nach der Totalrevision GöV der ÖV im Kanton beträchtlich ausgebaut werden konnte (44 Prozent Steigerung der Kurskilometer auf der Strasse (Bus) in den Jahren 2019 bis 2025, bei

der Bahn 35 Prozent). Die vom Kanton getragenen Abgeltungen erhöhten sich in diesem Zeitraum von 35 Mio. Franken im Jahr 2019 auf 57 Mio. Franken im Jahr 2025 bzw. um 62 Prozent. Die zur Fahrleistung überproportionale Zunahme der Abgeltungen ist durch die grossen Investitionen der RhB verursacht. Welche Auswirkungen das Sparprogramm des Bundes künftig noch haben wird, ist nicht absehbar.

Eine erneute Revision des GöV, die dem Kanton die 100-prozentige Finanzierung und somit die alleinige Bestellung der Zusatzerschliessung übertragen würde, erachtet die Regierung nicht als zielführend. Damit würde den Gemeinden die Möglichkeit genommen, bei regional besonderen Bedürfnissen das Angebot punktuell zu stärken. Eine Bestellung durch die Gemeinden ohne jegliche Mitfinanzierung erscheint mit Blick auf den Grundsatz der fiskalischen Äquivalenz nicht als gerechtfertigt. Da der Beitragsrahmen im Gesetz festgelegt ist, macht eine Revision der Verordnung keinen Sinn. Ebenso wenig zielführend wäre eine Anpassung der Minimalwerte der Zusatzerschliessung (Nachfrage und Wirtschaftlichkeit) in Anhang 2 der Verordnung. Dies würde den Kostendeckungsgrad über die ganze RPV-Linie senken und könnte zur Folge haben, dass sich der Bund aus der Mitfinanzierung zurückzieht.

Die Regierung ist bereit, die Vollzugspraxis für die Festlegung des Kantonsanteils bei der Bestellung der Zusatzerschliessung wie folgt festzulegen: Im ersten Jahr übernimmt der Kanton 80 Prozent der ungedeckten Kosten der Zusatzerschliessung, im zweiten 60 Prozent und ab dem dritten 50 Prozent. Die Gemeinden verpflichten sich bei einer gemeinsamen Bestellung zu einer Beteiligung von 20 Prozent im ersten Jahr, von 40 Prozent im zweiten Jahr und von 50 Prozent der ungedeckten Kosten ab dem dritten Jahr. Dies gewährt eine für alle Regionen und Gemeinden transparente, nachvollziehbare und gleiche Praxis. Die degressive Finanzierung bewirkt zudem, dass Zusatzerschliessungen dort bestellt werden, wo Aussichten bestehen, dass diese mittelfristig in das RPV-Angebot ohne Mitfinanzierung durch die Gemeinden überführt werden können.

Aufgrund dieser Ausführungen beantragt die Regierung dem Grossen Rat, den vorliegenden Auftrag wie folgt abzuändern: Der Kantonsanteil bei der gemeinsamen Bestellung der Zusatzerschliessung wird im Rahmen der Vollzugspraxis degressiv festgelegt: Im ersten Jahr übernimmt der Kanton 80 Prozent der ungedeckten Kosten der Zusatzerschliessung, im zweiten 60 Prozent und ab dem dritten 50 Prozent.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Martin Bühler

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

Incumbensa Gredig concernent il transferiment dals custs dal traffic public sin las vischnancas

Grazia al traffic public è il chantun Grischun quai ch'el è: in chantun attractiv per persunas indigenas e per giasts, che porscha ina buna qualitad da viver, malgrà grondas distanzas cun valladas extendidas. Correspundentamain è in bun traffic public impurtant per il chantun Grischun. Per quest motiv ha il Cussegl grond acceptà l'onn 2022 unanimamain la revisiun da la Lescha davart il traffic public (LTrP). En la comunicaziun da la Regenza a las medias concernent l'entrada en vigur da la revisiun da la LTrP è tala vegnida designada sco «fundament per l'ulteriura extensiun da la purschida en il chantun Grischun».

Cuntrari a las aspectativas ch'eran vegnidas svegliadas a chaschun da l'entrada en vigur da la LTrP, èn actualmain numerusas vischnancas confruntadas cun il transferiment dals custs per lingias da bus existentas, dal chantun sin las vischnancas. Sche las vischnancas na finanzieschan en il futur betg sezzas las prestaziuns ch'il chantun furniva fin ussa, vegn la purschida dal traffic public reducida ad in minimum u suspendida sin questas lingias. E quai cunzunt er tar purschidas che cursavan gia avant l'entrada en vigur da la revisiun da la LTrP. Quai cuntrafa cleramain a las explicaziuns da la Regenza en la missiva ed en la comunicaziun a las medias concernent l'extensiun da la purschida dal traffic public.

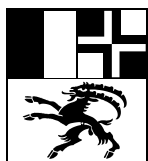
En la missiva tar la LTrP èsi vegnì menziunà explicitamain, ch'il stadi actual da la purschida dad ozendi possia vegnir mantegnì (p. 139). Plinavant èsi vegnì explitgà, che las consequenzas concretas per las singulas lingias, particularmain las midadas dal dumber da pèrs da curs, possian vegnir presumas pir, cura ch'il concept chantunal dal traffic public vegn elavurà. Quest concept exista actualmain mo sco sboz ed ils resultats da la consultaziun n'èn anc betg vegnids communitgads. Ultra da quai vegnì menziunà explicitamain en la missiva, ch'i duaja – sin basa da la nova regulaziun – vegnir evità da reducir ils pèrs da curs, quai per mantegnair il stadi actual (p. 140). Sin la pagina 184 da la missiva èn plinavant vegnidas stimadas las grevezzas supplementaras per tut las vischnancas sin 0,75 milliuns francs. Oz fan sulettamain las vischnancas da Vaz Sut, Trimmis e Cuira quint cun custs supplementars da pli che in milliun francs per onn per mantegnair la purschida existenta d'ina unica lingia da bus! Tenor il concept chantunal dal traffic public (sboz) vegnan ultra da quai adossads custs da fin 15 milliuns francs da nov a las vischnancas. Quests custs duain servir a mantegnair il stadi actual ed ad extender il traffic public.

La realisaziun actuala da la LTrP en l'Ordinaziun davart il traffic public (OTrP) sco er la pratica da fin ussa procuran per in spustament massiv da las grevezzas sin las vischnancas grischunas. Sin basa da la OTrP vegn stritgada la finanziaziun da purschidas che n'èn mai vegnidas tematisadas en il Cussegl grond durant la discussiun davart la lescha. Exceptadas da questa consideraziun èn las purschidas che han pers la renconuschientscha sco traffic regional da persunas.

Perquai incumbenseschan las sutsegnadras ed ils sutsegnaders la Regenza d'adattar la pratica executiva, l'ordinaziun u la lescha en quel senn, che la purschida dal traffic regional ch'existiva avant l'entrada en vigur da la LTrP, vegnia finanziada vinavant en in rom cumparegliabel tras il chantun – senza spustar las grevezzas sin las vischnancas. Al Cussegl grond stoi en mintga cas vegnir rapportà davart las mesiras prendidas.

Cuira, ils 22 d'october 2025

Gredig. Stocker, Kohler, Adank, Altmann, Atanes, Bachmann, Baselgia, Bavier, Beeli, Berther, Berweger, Biert, Binkert, Bisculm Jörg, Bluvol, Brunold, Bundi, Caduff, Cahenzli-Philipp, Caluori, Candrian (Flem Vitg), Candrian (Glion), Casale, Caviezel, Censi, Cola, Collenberg, Cramer, Danuser (Cuira), Das, Degiacomi, Della Cà, Dürler, Epp, Furger, Gansner, Gartmann-Albin, Hartmann, Hassler, Heim, Hoch, Holzinger-Loretz, Horrer, Jochum, Kaiser, Kappeler, Koch, Kocher, Kreiliger, Laim, Lamprecht, Lehner, Loepfe, Loi, Luzio, Mächler, Maissen, Mani, Mazzetta, Morf, Müller, Natter, Nicolay, Oesch, Pfäffli, Preisig, Rageth, Righetti, Rodigari, Rusch Nigg, Rutishauser, Said Bucher, Saratz Cazin, Schläpfer, Schneider, Sgier, Spagnolatti, Stiffler, Thür-Suter, von Ballmoos, von Tschärner, Wieland, Zanetti (Sent), Zanetti Livio (Landquart), Zanetti Marion (Landquart), Zaugg-Ettlin, Zindel



Sesida dals

Communitgà ils

Protocol nr.

19 da schaner 2026

20 da schaner 2026

34/2026

Incumbensa Gredig

concernent il transferiment dals custs dal traffic public sin las vischnancas

Resposta da la Regenza

Durant la sessiun d'avust 2022 aveva il Cussegl grond concludì ina revisiun totala da la Lescha davart il traffic public en il chantun Grischun (LTrP, DG 872.100) ch'è entrada en vigur il 1. da schaner 2023. La revisiun totala è principalmain stada sut l'ensaina da trais finamiras: planisaziun e regulaziun individualisada, empustaziun conforma als basegns e finanziabla sco er promoziun da la purschida chantunala en il traffic public. Cun la revisiun èn er vegnidas auzadas las contribuziuns chantunalas a favur d'averturas supplementaras che permettian a la vischnanca d'empustar – ensemen cun il chantun – purschidas che surpassan il traffic regional da persunas, il qual vegn finanzià da la Confederaziun e dal chantun. Il Cussegl grond ha auzà la contribuziun chantunala sin 50 fin 80 pertschient. En l'anteriura Lescha davart il traffic public era quella a 20 pertschient.

Pervia da la stgarsezza da meds finanzials federals, cunzunt en il traffic public, ha la Confederaziun rendì dacurt pli severa sia politica d'empustaziun. Uschia reducescha ella sia cofinanziaziun a partir d'in tschert dumber da pèrs da curs (da l'uschenumnada toleranza), sch'il chantun e las vischnancas empostan averturas supplementaras sin questas lingias dal traffic regional da persunas. Quai ha per consequenza, ch'il chantun e las vischnancas ston – sch'els insistan vinavant sin questas averturas supplementaras – pajar betg mo quellas, mabain supplementarmain er ils pèrs da curs dal traffic regional da persunas che crodan davent.

L'incumbensa qua avant maun pretenda ussa la distgargia finanziaria da las vischnancas en connex cun las averturas supplementaras. Sco preschentà, n'è il basegn da finanziaziun supplementar betg resultà – sco descrit en l'incumbensa – pervia d'in transferiment da las chargias dal chantun sin las vischnancas, mabain perquai che la Confederaziun è sa retratga da la cofinanziaziun d'ina tscherta part da la purschida en il traffic regional da persunas. Quai mussa, quant fitg ch'il chantun è dependent da la Confederaziun en connex cun la finanziaziun dal traffic public, e preschenta er las ristgas respectivas, sco p.ex. il fatg, che la dinamica en la regulaziun, en la finanziaziun – che stat adina sut la resalva dal parlament federal resp. dal Cussegl grond – ed en il svilup da la purschida dal traffic public pertutga er las vischnancas. Uschia èsi er cler, che ni il chantun na po far valair in mantegniment dal stadi actual visavi la Confederaziun, ni las vischnancas visavi il chantun. Tuttina poi vegnir constatà, ch'il traffic public ha pudì vegnir extendì considerablmain en il chantun durant ils onns avant e suenter la revisiun totala da la LTrP (da 2019 fin 2025:

augment da 44 pertschient dals kilometers da curs sin via (bus) e da 35 pertschient tar la viafier). Las indemnizaziuns ch'en vegnidas surpigliadas dal chantun en s'augmentadas durant questa perioda da 35 milliuns francs l'onn 2019 sin 57 milliuns francs l'onn 2025 resp. per 62 pertschient. L'augment surproporzional da las indemnizaziuns en cumparegliaziun cun ils kilometers charrads è d'attribuir a las grondas investiziuns da la Viafier retica. Tge consequenzas ch'il program da spargn da la Confederaziun vegn anc ad avair en il futur, na sa lascha betg prevesair.

Ina nova revisiun da la LTrP, che surdess al chantun 100 pertschient da la finanziaziun ed uschia l'entira empustaziun da l'avertura supplementara, na para betg convegnenta a la Regenza. Las vischnancas perdessan numnadamain la pussaivladad da rinforzar punctualmain la purschida, sch'i resultassan basegns speziels en la regiun. In'empustaziun tras las vischnancas senza tutta cofinanziaziun na para betg giustifitgada resguardond il princip da l'equivalenza fiscala. Perquai ch'il rom da contribuziuns è fixà en la lescha, na fa ina revisiun da l'ordinaziun nagin senn. Er betg convegnenta na fiss in'adattaziun da las valurs minimalas da l'avertura supplementara (dumonda e rentabilitad) en l'aggiunta 2 da l'ordinaziun. Quai reduciss il grad da la cuvrada dals custs da l'entira lingia dal traffic regional da personas e pudess avair per consequenza, che la Confederaziun sa retirass da la cofinanziaziun.

La Regenza è pronta da fixar la pratica executiva per determinar la cumpart chantunala a l'empustaziun da l'avertura supplementara sco suonda: Durant l'emprim onn surpiglia il chantun 80 pertschient dals custs betg cuvrids da l'avertura supplementara, il segund onn 60 pertschient ed a partir dal terz onn 50 pertschient. Sche las vischnancas fan in'empustaziun cuminaivla, s'obligheschan ellas da sa participar als custs betg cuvrids cun 20 pertschient l'emprim onn, cun 40 pertschient il segund onn e cun 50 pertschient a partir dal terz onn. Quai garantisce ina pratica transparenta e persvadenta per tut las regiuns e vischnancas. La finanziaziun degressiva ha plinavant l'effect, che averturas supplementaras vegnan empustadas là, nua ch'igl è pussaivel ch'ellas pon vegnir transferidas a media vista en la purschida dal traffic regional da personas senza cofinanziaziun tras las vischnancas.

Sa basond sin questas explicaziuns propona la Regenza al Cussegl grond da midar questa incumbensa sco suonda: La cumpart chantunala vid l'empustaziun cuminaivla da l'avertura supplementara vegn fixada en il rom da la pratica executiva, e quai en moda degressiva: Durant l'emprim onn surpiglia il chantun 80 pertschient dals custs betg cuvrids da l'avertura supplementara, il segund onn 60 pertschient ed a partir dal terz onn 50 pertschient.



En num da la Regenza

Il president:

Martin Bühler

Il chancelier:

Daniel Spadin

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

I trasporti pubblici fanno del Cantone dei Grigioni ciò che è: un Cantone attrattivo per la popolazione locale e gli ospiti, che offre un'elevata qualità di vita nonostante grandi distanze e valli molto ramificate. Di conseguenza, è importante disporre di una rete di trasporti pubblici ben sviluppata per il Cantone dei Grigioni. Per questo motivo, nel 2022 il Gran Consiglio ha approvato all'unanimità la revisione della legge sui trasporti pubblici (LTPubb). Nel comunicato stampa del Governo relativo alla messa in vigore, la LTPubb riveduta è stata definita come base per l'ulteriore potenziamento dell'offerta nel Cantone dei Grigioni.

Contrariamente alle aspettative suscitate con l'entrata in vigore della LTPubb, attualmente numerosi comuni sono confrontati con il trasferimento dei costi di linee di autobus esistenti dal Cantone ai comuni. Se in futuro i comuni non finanzieranno autonomamente quanto ordinato finora dal Cantone, l'offerta dei trasporti pubblici su queste linee verrà ridotta al minimo oppure sospesa. Ciò vale in particolare per le offerte esistenti già prima dell'entrata in vigore della LTPubb riveduta. Ciò contraddice chiaramente quanto affermato dal Governo nel messaggio e nel comunicato stampa riguardo al potenziamento dell'offerta dei trasporti pubblici.

Nel messaggio relativo alla LTPubb è stato osservato esplicitamente che lo stato attuale dell'offerta può essere salvaguardato (pag. 139). Inoltre, è stato spiegato che le conseguenze concrete sulle singole linee, in particolare i cambiamenti del numero di coppie di corse, possono essere stimate solo nel quadro dell'elaborazione del piano cantonale dei trasporti pubblici. Per il momento esiste solo una bozza di tale piano e i risultati della consultazione non sono ancora stati comunicati. Inoltre, nel messaggio è stato ricordato esplicitamente che con la nuova regolamentazione si intende evitare una riduzione delle coppie di corse, per salvaguardare l'offerta esistente (pag. 140). A pagina 184 del messaggio, gli oneri supplementari massimi di tutti i comuni sono inoltre stati stimati in 0,75 milioni di franchi. Oggi solo i Comuni di Untervaz, Trimmis e Coira si attendono spese supplementari pari a oltre un milione di franchi all'anno per mantenere l'offerta esistente di un'unica linea di bus! Conformemente al piano cantonale dei trasporti pubblici (bozza), a titolo di novità vengono inoltre trasferiti ai comuni costi fino a 15 milioni di franchi per l'offerta esistente e l'ampliamento della stessa.

L'odierna attuazione della LTPubb nell'ordinanza sui trasporti pubblici (OTPubb) nonché la prassi seguita finora comportano un importante trasferimento di oneri ai comuni grigionesi. In base all'ordinanza relativa alla legge sui trasporti pubblici viene cancellato il finanziamento di offerte che non sono mai state messe in discussione durante il dibattito sulla legge in Gran Consiglio. Sono escluse da tale considerazione le offerte che hanno perso il riconoscimento di indennità TRV.

Per questo motivo le firmatarie e i firmatari incaricano il Governo di adeguare la prassi d'esecuzione, l'ordinanza o la legge in modo tale che l'offerta di trasporto regionale esistente prima dell'entrata in vigore della LTPubb continui a essere finanziata in misura comparabile dal Cantone, senza trasferimento di oneri ai comuni. Al Gran Consiglio deve in ogni caso essere presentato rapporto in merito alle misure adottate.

Coira, 22 ottobre 2025

Gredig, Stocker, Kohler, Adank, Altmann, Atanes, Bachmann, Baselgia, Bavier, Beeli, Berther, Berweger, Biert, Binkert, Bisculm Jörg, Bluvol, Brunold, Bundi, Caduff, Cahenzli-Philipp, Caluori, Candrian (Flims Dorf), Candrian (Ilanz), Casale, Caviezel, Censi, Cola, Collenberg, Cramer, Danuser (Coira), Das, Degiacomi, Della Cà, Dürler, Epp, Furger, Gansner, Gartmann-Albin, Hartmann, Hassler, Heim, Hoch, Holzinger-Loretz, Horrer, Jochum, Kaiser, Kappeler, Koch, Kocher, Kreiliger, Laim, Lamprecht, Lehner, Loepfe, Loi, Luzio, Mächler, Maissen, Mani, Mazzetta, Morf, Müller, Natter, Nicolay, Oesch, Pfäffli, Preisig, Rageth, Righetti, Rodigari, Rusch Nigg, Rutishauser, Said Bucher, Saratz Cazin, Schläpfer, Schneider, Sgier, Spagnolatti, Stiffler, Thür-Suter, von Ballmoos, von Tschärner, Wieland, Zanetti (Sent), Zanetti Livio (Landquart), Zanetti Marion (Landquart), Zaugg-Ettlin, Zindel



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