



Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität Graubünden

Departament d'infrastructura, energia e mobilitad dal Grischun

Dipartimento infrastrutture, energia e mobilità dei Grigioni

Ringstrasse 10, 7001 Coira

Tel. 081 257 36 14

info@diem.gr.ch

www.diem.gr.ch

Legge sui trasporti pubblici nel Cantone dei Grigioni (LTP)

Revisione totale

Rapporto esplicativo

22 giugno 2021

Indice

L'ESSENZIALE IN BREVE	3
I. PERCHÉ UNA REVISIONE TOTALE?	3
1. Diverse revisioni a livello federale	3
2. Interventi parlamentari	5
3. Adeguamenti legislativi di scarsa entità o rettifiche informali	5
II. SITUAZIONE DI PARTENZA	5
1. Trasporto pubblico di persone	5
2. Trasporto di merci.....	8
III. OBIETTIVI DELLA REVISIONE TOTALE	9
IV. TRATTI FONDAMENTALI DELLA REVISIONE TOTALE	9
1. Disposizioni generali.....	9
2. Pianificazione del trasporto pubblico di persone	10
3. Derivazione dell'offerta	11
4. Ordinazione.....	19
5. Contributi.....	20
6. Trasporto merci.....	25
7. Contabilità	26
V. OSSERVAZIONI RELATIVE ALLE SINGOLE DISPOSIZIONI	26
1. Legge sui trasporti pubblici nel Cantone dei Grigioni (p-LTPubb).....	26
2. Abrogazione e modifica di altri atti normativi	37
3. Scadenziario per la messa in vigore.....	37
VI. CONSEGUENZE FINANZIARIE E SUL PERSONALE	38
1. Cantone	38
2. Regioni.....	39
3. Comuni e corporazioni di comuni	39
VII. BUONA LEGISLAZIONE	40
ALLEGATI	40
LEGGI FEDERALI IN MATERIA	40

L'ESSENZIALE IN BREVE

La legge sui trasporti pubblici nel Cantone dei Grigioni (LTP; CSC 872.100) nonché l'ordinanza sui trasporti pubblici (OTPubb; CSC 872.150) sono state poste in vigore nel gennaio del 1994 e da allora hanno subito degli adeguamenti soltanto puntuali. A seguito di diversi adeguamenti legislativi apportati nel settore dei trasporti pubblici (TP) a livello federale (in particolare diverse riforme delle ferrovie, introduzione del Fondo per l'infrastruttura ferroviaria [FIF] ed emanazione dell'ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori [OITRV]), questi atti normativi necessitano di essere sottoposti a revisione. Il principale adeguamento materiale della presente revisione consiste nella definizione sistematica e contenutistica dei contributi cantonali (contributi d'esercizio, contributi di promozione, contributi agli investimenti). Inoltre occorre definire la procedura di ordinazione del trasporto pubblico di persone e del trasporto ferroviario di merci a livello cantonale nonché stabilire i criteri (collegamento e assegnazione dei rispettivi livelli di offerta per bacini di traffico). Nel settore del trasporto pubblico di persone devono essere create nuove possibilità di promozione tra l'altro per le infrastrutture ferroviarie che non sono cofinanziate dalla Confederazione tramite il FIF, nonché per misure volte a ridurre sensibilmente le emissioni di CO₂. Per promuovere ulteriormente l'obiettivo di trasferire il trasporto merci dalla strada alla ferrovia, occorre prevedere una corrispondente promozione nel settore del trasporto ferroviario combinato di merci.

Negli scorsi anni i TP si sono sviluppati ulteriormente e hanno guadagnato importanza. Perciò nel Cantone dei Grigioni i TP devono essere pianificati in modo adeguato al futuro e potenziati a intervalli regolari sulla base di una pianificazione continua, tenendo costantemente conto dell'utilizzo dei TP. La pianificazione Cantonale dipende tra l'altro dalla pianificazione a livello federale e dagli sviluppi all'estero, ma anche dalle esigenze dei comuni nel Cantone. Una buona collaborazione e un buon coordinamento dei TP tra Confederazione, comuni, corporazioni di comuni ed estero è stata di grande importanza in passato e continuerà a esserlo in futuro. La pianificazione strategica dei TP per il Cantone con il relativo programma politico e la determinazione delle misure compete al Governo. In futuro il Governo dovrà definire un piano dei TP pluriennale che indichi come raggiungere gli obiettivi prefissati.

Il presente progetto per la nuova legge si basa sui principi di una legislazione orientata agli effetti. La presente revisione di legge ha lo scopo di creare una base al passo con i tempi che rifletta per quanto possibile le future condizioni quadro e le esigenze dei TP nel Cantone dei Grigioni. I TP devono continuare a rappresentare un'alternativa attrattiva al traffico individuale motorizzato (TIM) anche nei prossimi anni. Inoltre il passaggio dal TIM alle offerte di TP deve essere favorito in modo mirato e, laddove ciò è possibile in modo efficiente ed efficace, incoraggiato attivamente. Per questo sono indispensabili una pianificazione ottimizzata nonché degli investimenti finanziari per i trasporti pubblici da parte di Confederazione, Cantone e comuni adeguati alle esigenze

I. PERCHÉ UNA REVISIONE TOTALE?

1. Diverse revisioni a livello federale

Le leggi relative ai TP a livello federale sono state adeguate in diverse fasi dal 1996. Finora tali modifiche non erano state considerate nella LTP e nella OTPubb. Per quanto riguarda il traffico regionale, nel

1996¹ con la revisione della legge federale sulle ferrovie (Lferr; RS 742.101) è stata introdotta la procedura di ordinazione. Da allora la Confederazione e i Cantoni ordinano insieme le offerte; i Cantoni hanno assunto il coordinamento in relazione all'ordinazione e allo sviluppo del traffico regionale viaggiatori (TRV). Con l'entrata in vigore della revisione della Lferr, anche il finanziamento del TRV è stato ridisciplinato. Con la riforma delle ferrovie 1 (1999) l'infrastruttura e i trasporti sono stati separati. Con la riforma delle ferrovie 2.1 è stata creata in particolare una nuova organizzazione della sistematica legislativa attraverso la creazione di una propria legge per ognuno dei settori infrastruttura, trasporto di merci e trasporto di persone (in particolare la nuova legge federale sul trasporto di viaggiatori [legge sul trasporto di viaggiatori, LTV; RS 745.1]).

In relazione alla procedura di ordinazione del TRV occorre ricordare che nel luglio del 2020 il Consiglio federale ha analizzato e preso atto degli esiti della consultazione relativa a una nuova organizzazione del TRV. Attualmente il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) sta elaborando il messaggio su incarico del Consiglio federale. La revisione del TRV si basa sulla mozione 13.3663 "Garantire il finanziamento e armonizzare la procedura di ordinazione per il traffico regionale viaggiatori", con la quale la Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati chiede al Consiglio federale proposte di riforma per una maggiore sicurezza finanziaria e di pianificazione nonché una semplificazione e un'armonizzazione della procedura di ordinazione del TRV. La revisione dovrebbe ripartire nel modo più sensato possibile le competenze riguardanti l'ordinazione e il finanziamento tra la Confederazione e il Cantone. A questo proposito la Confederazione ha valutato diverse varianti (dissociazione parziale e ottimizzazione); nel messaggio il Consiglio federale perseguirà probabilmente la seconda variante. Poiché è improbabile che il Consiglio federale persegua la variante della dissociazione parziale, la quale avrebbe interessato tra l'altro le competenze dei Cantoni (l'offerta di autobus dovrebbe essere ordinata esclusivamente dai Cantoni), è poco probabile che a seguito di questo progetto risulti necessaria una revisione a livello cantonale.

Oltre alle riforme delle ferrovie, a livello federale è stato ridisciplinato in particolare il finanziamento dell'infrastruttura. Con il decreto federale concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF) è stato creato un fondo a tempo indeterminato. Il FIF è stato ancorato a livello costituzionale con effetto al 1° gennaio 2016 (art. 87a della Costituzione federale della Confederazione Svizzera [Cost.; RS 101]). In questo modo il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria è stato reso più stabile a lungo termine e il finanziamento dell'esercizio, della manutenzione e dell'ampliamento dell'infrastruttura è garantito da un unico fondo. Questo fondo è finanziato dalla Confederazione, dai Cantoni, dalle imprese ferroviarie e dai clienti. I Cantoni versano nel FIF una forfetaria annua pari a circa 500 milioni (art. 57 cpv. 1 Lferr). Negli ultimi anni il Cantone dei Grigioni ha versato nel FIF circa 28 milioni di franchi (art. 87a cpv. 3 Cost. in unione con l'art. 57 cpv. 3 Lferr, l'art. 3 cpv. 2 della legge federale concernente il Fondo per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria [legge sul Fondo per l'infrastruttura ferroviaria, LFIF; RS 742.140] e l'ordinanza del Dipartimento federale delle finanze concernente il calcolo dei conferimenti al FIF; RS 742.140.01). Il FIF ha sostituito il precedente fondo per i grandi progetti ferroviari, Fondo FTP, che era limitato nel tempo (art. 10 cpv. 1 LFIF).

¹ Cfr. le diverse riforme delle ferrovie riassunte nel FF 2005, 2183 segg. (2194).

2. Interventi parlamentari

Nel settore dei TP, in passato sono state presentati diversi interventi parlamentari a livello cantonale che vertevano sul miglioramento della raggiungibilità dei Grigioni (es. incarico Engler [PVAU 6 / 2017]) o di singoli progetti infrastrutturali (esempi attuali: incarico Epp per la ripresa delle trattative riguardo alla Porta Alpina [PVAU 8 / 2019], incarico Favre Accola concernente il collegamento Ferrovia Val Venosta – Ferrovia retica [PVAU 2 / 2020]). Questi ultimi incarichi, ancora pendenti, non possono essere trattati nel quadro della revisione totale, tanto più che essi non comportano una necessità di agire a livello legislativo e richiedono piuttosto trattative a livello federale e con altri attori come Paesi esteri o altri Cantoni. Per contro nel quadro della revisione totale della LTP è rilevante l'incarico Cramer (PVAU 3 / 2019) concernente una panoramica complessiva dei TP nel Cantone dei Grigioni. Con l'intervento il Governo viene incaricato di presentare un rapporto al Gran Consiglio o, nel quadro del messaggio relativo alla revisione totale della LTP, di prendere posizione in particolare riguardo a determinati punti chiave come lo sviluppo dell'offerta a medio e lungo termine e il collegamento del Cantone dei Grigioni con i TP.

3. Adeguamenti legislativi di scarsa entità o rettifiche informali

La legislazione cantonale sui TP in vigore risale al 1994 e da allora ha subito solo adeguamenti puntuali a seguito della riforma della perequazione finanziaria nel Cantone dei Grigioni o di rettifiche informali di importanza secondaria. Questo nonostante il fatto che, come illustrato sopra al punto 1, le condizioni quadro siano cambiate continuamente a seguito di diverse revisioni. Di conseguenza, la legge ormai superata deve essere adattata a questi cambiamenti.

II. SITUAZIONE DI PARTENZA

1. Trasporto pubblico di persone

Conformemente alla Costituzione del Cantone dei Grigioni (Cost. cant.; CSC 110.100) il Cantone e i comuni garantiscono il collegamento adeguato del territorio cantonale con le vie di comunicazione (art. 82 cpv. 1 Cost. cant.). Provvedono a una regolamentazione della circolazione che corrisponde ai bisogni, rispettosa dell'ambiente ed economica e promuovono i trasporti pubblici (art. 82 cpv. 3 Cost. cant.). Aumentare l'attrattiva dei TP nel Cantone dei Grigioni grazie a catene di trasporto rapide e frequenti nonché a treni e autobus moderni è considerato un compito permanente. Ciò comprende coincidenze ben coordinate tra i mezzi di trasporto, tragitti brevi e comodi per cambiare mezzo, sistemi tariffari e informativi comuni per tutti i vettori nonché punti di contatto intermodali adeguati alle esigenze degli utenti verso il traffico individuale e il traffico pedonale e ciclistico. Il Cantone coordina i diversi attori e le loro attività di pianificazione allo scopo di garantire un'offerta di TP coordinata in modo ottimale. La promozione dei TP è un elemento importante dei punti centrali di sviluppo del programma di Governo 2021 – 2024 e del Piano direttore cantonale traffico (PDC-T). L'integrazione sovraordinata dei Grigioni nelle reti di trasporto sovra regionali e interregionali avviene in misura considerevole attraverso il tratto FFS Coira-Zurigo e l'asse della valle del Reno, il quale collega anche l'area metropolitana di Monaco. Inoltre Coira e Landquart sono allacciate direttamente alla rete ferroviaria europea ad alta velocità grazie a collegamenti diretti con convogli ICE della Deutsche Bahn, garantiti attualmente più volte al giorno per Francoforte e Amburgo. Ulteriori offerte ferroviarie sovracantonali e internazionali esistono tra Disentis/Mustér e Andermatt nonché tra St. Moritz e Tirano. Quest'ultima offerta, insieme alla linea di AutoPostale tramite la N13, collega l'area metropolitana di Milano. Gli altri collegamenti transfrontalieri oggi vengono garantiti mediante linee di autobus.

La rete dei TP nei Grigioni è composta dalle linee ferroviarie delle Ferrovie federali svizzere (FFS), della Ferrovia retica (FR) e della Matterhorn-Gotthard Bahn (MGB) nonché da numerose linee di autobus, dalla funivia Rhäzüns - Feldis e dal battello in servizio regolare sul lago di Sils. La spina dorsale dei TP all'interno del Cantone è costituita dal tratto FFS Coira-Maienfeld nonché dalla rete a scartamento metrico lunga circa 400 chilometri della FR e della MGB, la quale viene integrata da linee di autobus di importanza sovregionale. Questa rete collega i centri nelle aree urbane e suburbane nonché nelle aree rurali e nelle località turistiche e collega così tutto il territorio cantonale. Riguardo all'ulteriore ampliamento infrastrutturale risultano determinanti le fasi di ampliamento PROSSIF 2025 e 2035 (PROSSIF FA) della Confederazione, già decise dal Parlamento nazionale, i concetti "Retica 30" e "Retica 30+" del Cantone e della FR nonché la "Gesamtperspektive Ostschweiz" delle FFS. Tutti questi piani di potenziamento hanno conseguenze per l'offerta della rete a scartamento metrico dei Grigioni:

Linea	Tracciati	Cadenza	Osservazioni
IR	Coira – Thusis – St. Moritz	60'	
RE	Landquart – Klosters – Davos	60'	Treni supplementari stagionali
RE	Landquart – Klosters – St. Moritz	120'	Con intensificazione in cadenza oraria in direzione del maggiore flusso di traffico
RE	Klosters – Davos	120'	Con intensificazione a cadenza oraria in direzione del maggiore flusso di traffico nei finesettimana e giornalmente durante la stagione invernale
RE	Disentis/Mustér – Landquart – Scuol-Tarasp	60'	Con intensificazione a cadenza semioraria degli orari di punta tra Ilanz e Coira
R	Davos – Filisur	60'	In estate due coppie di convogli d'epoca
R	Coira – Arosa	60'	Treni supplementari stagionali
R	Scuol-Tarasp – Samedan – Pontresina	60'	
R	Disentis/Mustér – passo dell'Oberalp – Andermatt	60'	In inverno treni supplementari destinati agli sportivi su singole tratte
R	St. Moritz – Pontresina – Poschiavo – Tirano	60'	
S1	Schiers – Landquart – Coira – Rhäzüns	60'	
S2	Coira – Thusis	60'	

Illustrazione 1: offerta sullo scartamento metrico nel Cantone dei Grigioni, fonte: UEnTr

Le peculiarità topografiche e l'estensione territoriale del Cantone dei Grigioni influiscono in maniera considerevole sulla strutturazione dei TP. Per tale ragione le vallate e le regioni, che spesso presentano una densità demografica relativamente bassa, vengono collegate in buona parte tramite autobus su strada. Le zone turistiche grigionesi si focalizzano sulle esigenze in termini di tempo libero e di svago delle aree metropolitane e sul mercato internazionale. I TP nel Cantone dei Grigioni rivestono un ruolo importante riguardo al trasporto di questi ospiti. Gran parte dei trasporti nel trasporto pubblico di persone vanno attribuiti al traffico dovuto al turismo e alla mobilità del tempo libero. Una fitta rete di linee di autobus copre il Cantone e garantisce in particolare il collegamento di località e destinazioni turistiche nonché il loro allacciamento alla ferrovia e ai centri. Nelle aree urbane e suburbane nonché in località turistiche le offerte del trasporto locale garantiscono l'allacciamento capillare e il collegamento alla rete sovraordinata. Pertanto l'offerta di autobus nel Cantone dei Grigioni svolge numerosi compiti. Le singole funzioni delle linee possono essere suddivise approssimativamente nelle seguenti categorie:

- Le **linee principali per Coira** collegano le parti del Cantone senza collegamento ferroviario direttamente alla capitale cantonale; alcuni tratti sono percorsi anche su autostrade o su semiautostrade per accelerare il viaggio (ad es. la linea del San Bernardino);
- Le **linee regionali principali** collegano le valli laterali principali ai centri delle valli principali, i quali rappresentano perlopiù anche nodi ferroviari (ad es. le linee da Ilanz). Singole linee sono transfrontaliere e collegano i centri più grandi a valle (ad es. linea del Maloja per Chiavenna, linea del passo del Forno per Malles), dove assicurano i collegamenti con altre linee ferroviarie e di autobus;

- **Le linee di apporto** collegano singole località o valli più piccole con stazioni o linee principali regionali (ad es. Tavanasa – Brigels);
- Il collegamento locale nelle città e negli agglomerati più grandi come Coira e Davos viene garantito dai **trasporti locali**; talvolta queste linee collegano più località (ad es. Engadina Alta);
- Le **linee turistiche** in senso stretto non svolgono una vera e propria funzione di collegamento. Esse percorrono perlopiù le strade dei passi o altre tratte panoramiche (ad es. linea del passo del Flüela, Palm Express St. Moritz – Lugano) e circolano perciò di solito solo una o due volte al giorno e solo stagionalmente;
- Anche le **linee di autobus destinati agli sportivi** operano solo stagionalmente. Dei tipici esempi sono gli autobus per gli sciatori, che nelle località di sport invernali sgravano o integrano le linee di autobus regolari, oppure gli autobus destinati agli escursionisti, che in estate collegano i punti di partenza dei sentieri escursionistici di montagna. Queste offerte dell'ultimo miglio contribuiscono significativamente all'utilizzo dell'intero sistema del TP.

Occorre osservare che una linea può svolgere anche più funzioni. In particolare molte linee, oltre alla loro funzione di collegamento, svolgono anche una funzione turistica. A livello grafico la rete di linee ferroviarie e di autobus del Cantone è la seguente:

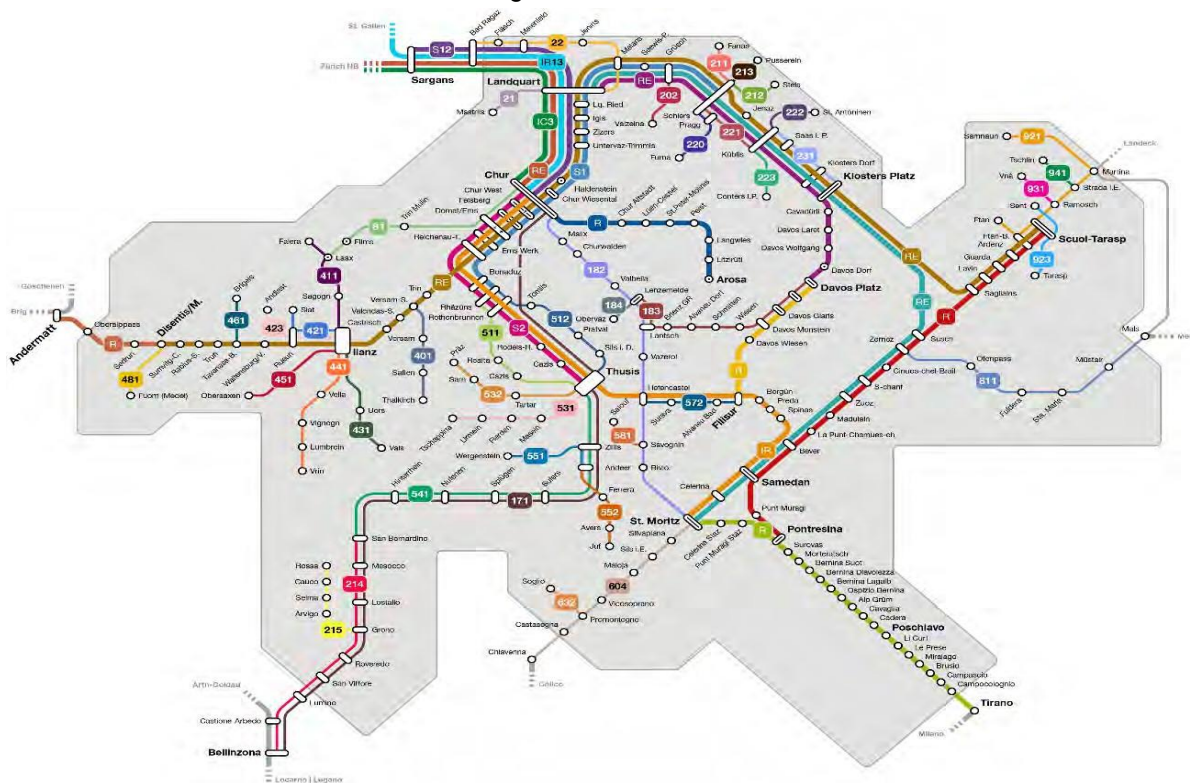


Illustrazione 2: rete di linee dei TP nel Cantone dei Grigioni (non esaustiva); fonte: Rapp Trans

Conformemente al diritto federale e alla LTP vigente, il Cantone ordina, per la maggior parte insieme alla Confederazione, il collegamento di base del trasporto pubblico di persone regionale e sovregionale, sempre per la maggior parte insieme alla Confederazione, si assume la parte rimanente dei costi non coperti (art. 15 LTP). Il Cantone può anche partecipare alle prestazioni che non vengono cofinanziate dalla Confederazione, se l'interesse pubblico di uno o più comuni lo richiede. In questo caso i contributi cantonali ammontano al 20 per cento e vengono commisurati al numero di abitanti dei comuni coinvolti (art. 15 cpv. 3 LTP). Inoltre i comuni si assumono i costi non coperti del trasporto locale (art. 16 LTP e allegato 1 OTPubb) nonché dell'infrastruttura dettagliata (art. 13 LTP,

allegato 1 OTPubb), nella misura in cui essi non siano considerati TRV. Ne sono esclusi i contributi per prestazioni economiche di mercato (autobus per sciatori) e altri servizi che servono prevalentemente al traffico turistico (ad es. Glacier-Express; art. 17 LTP). Il diritto vigente stabilisce direttive per quanto riguarda l'offerta di TP auspicata a cui mira il Cantone (numero coppie di corse/giorno). Dal 2013 sono state introdotte anche classi relative al collegamento TP. Esse forniscono informazioni in merito alla qualità del collegamento di un'ubicazione ai TP nel Cantone dei Grigioni. Ciò è importante quando si tratta di ottimizzare i TP, di portare avanti lo sviluppo dell'insediamento verso l'interno nelle ubicazioni idonee oppure di prendere decisioni in merito all'ubicazione per impianti molto frequentati in modo tale da evitare il più possibile un aumento del traffico automobilistico. In relazione alla densità dell'offerta, rappresentata dal totale di coppie di corse al giorno, esistono oggi grandi differenze all'interno del Cantone. La gamma si estende dall'offerta minima con 4 coppie di corse al giorno fino a linee con 42 coppie di corse al giorno. Tuttavia va osservato che sulle linee dei centri come Coira, Davos e St. Moritz l'offerta, grazie alle linee del trasporto locale, è ancora più fitta ed è quindi possibile ottenere offerte con una densità notevolmente superiore. Ciò vale in particolare anche nella zona centrale di Coira. Ad eccezione di singole linee turistiche attraverso i passi alpini, le linee con un'offerta minima compresa tra 4 e 10 coppie di corse riguardano particolarmente le valli laterali scarsamente popolate o il collegamento di piccoli villaggi sui pendii. Con questo basso numero di coppie di corse al giorno di norma non è possibile garantire un'offerta cadenzata, tanto più che in questi casi si deve spesso tenere conto anche delle esigenze del trasporto di allievi. Tuttavia questi trasporti di allievi contribuiscono a raggiungere i valori soglia di frequenza necessari per garantire un'offerta minima di coppie di corse. In considerazione del crescente invecchiamento della popolazione che si manifesta proprio in queste zone scarsamente popolate e del conseguente calo del numero di allievi, è probabile che in futuro diventi ancora più difficile raggiungere i valori soglia per garantire un collegamento TP. Questo fattore indebolisce ulteriormente l'attrattiva di questi insediamenti. Per contro, sarà possibile raggiungere un elevato grado di collegamento lungo gli assi, grazie alla ferrovia e a una fitta offerta di autobus per Coira. Tuttavia anche il Comune di Davos nonché l'Engadina Alta dispongono di un'offerta molto buona. Gli abitanti delle maggiori zone turistiche (in particolare Flims-Laax, Lenzerheide, Davos-Klosters, Samnaun, Scuol) beneficiano in larga misura di una fitta offerta di TP. Ad oggi l'offerta di TP per quanto riguarda il numero di coppie di corse nel Cantone dei Grigioni è la seguente (cfr. valori di riferimento nell'allegato 1 OTPubb):

- 4 coppie di corse → offerta minima, molto irregolare;
- 4-9 coppie di corse → offerta irregolare senza cadenza fissa;
- 10-19 coppie di corse → ca. 1h, in parte lacune nell'orario cadenzato;
- 20-36 coppie di corse → cadenza oraria con intensificazione fino a cadenza semioraria;
- più di 36 coppie di corse → cadenza semioraria o più fitta.

2. Trasporto di merci

A tutela del territorio alpino e a causa di problemi di capacità sulle strade di transito, la Costituzione federale (art. 84) richiede un trasferimento del traffico transalpino per il trasporto di merci dalla strada alla ferrovia. Il traffico internazionale per il trasporto di merci, il traffico transalpino pesante e il trasporto di merci su lunghe distanze devono avvenire su rotaia. Quale obiettivo di trasferimento, la Confederazione prevede un massimo di 650 000 viaggi di mezzi pesanti in transito attraverso le Alpi svizzere. Secondo l'Ufficio federale dei trasporti (UFT), dall'inizio del millennio il traffico merci che attraversa le Alpi è calato di un terzo, tuttavia continua a essere nettamente superiore rispetto all'obiettivo di trasferimento. Con la N13 (asse del San Bernardino) il Cantone dei Grigioni è attraversato

da un importante collegamento tra nord e sud. Oltre al traffico dovuto al turismo, l'asse viene utilizzato in misura importante anche dal traffico merci di transito internazionale. A livello nazionale, nel 2018 circa il 17 per cento di tutto il traffico transalpino per il trasporto di merci ha utilizzato la N13. Affinché l'obiettivo di trasferimento della Confederazione possa essere raggiunto e l'asse del San Bernardino sia utile anche in futuro al turismo grigionese e alla popolazione locale, il traffico transalpino per il trasporto di merci dovrebbe essere trasferito in misura ancora maggiore su rotaia. Il trasporto di merci nei Grigioni è caratterizzato da una struttura insediativa estesa nonché da aziende industriali e artigianali spesso decentralizzate. Le località di origine e di destinazione più grandi si trovano nella Valle grigione del Reno, in Engadina Alta, in Prettigovia, a Davos, Ilanz, Thusis e Tirano. Fatta eccezione per la Valle grigione del Reno, le infrastrutture di trasporto sono caratterizzate in misura importante dallo spazio alpino e limitate agli assi principali e alle vallate più grandi. Nonostante l'infrastruttura ferroviaria nel Cantone sia ben sviluppata, gran parte delle merci viene trasportata su strada (senza il traffico di transito). Nel corso degli ultimi anni il trasporto combinato non accompagnato (TCNA) ha vissuto una forte evoluzione. La catena logistica con il sistema delle casse mobili è caratterizzata da trasporti stradali brevi che precedono e seguono e dalla lunga distanza di trasporto su rotaia. Spesso questi trasporti su rotaia vengono effettuati di notte. Ciò permette di decongestionare le strade e di sfruttare le capacità esistenti della ferrovia. La Confederazione aspira ad aumentare la produttività degli impianti esistenti del trasporto ferroviario di merci (stazioni ferroviarie e impianti di carico e scarico). A tale proposito, dopo aver sentito i Cantoni, la Confederazione ha deciso la concezione del ferroviario trasporto di merci: Gli impianti esistenti devono essere conservati e non devono essere limitati né nella loro funzione, né nella loro struttura. Per promuovere ulteriormente l'obiettivo di trasferimento, a livello Cantone devono essere creati incentivi volti a migliorare il trasporto ferroviario combinato di merci.

III. OBIETTIVI DELLA REVISIONE TOTALE

L'obiettivo della presente revisione totale è quello di preparare le basi legali per i TP all'interno dei Grigioni nonché i collegamenti con i Cantoni e i Paesi confinanti alle esigenze future del mercato e in tal modo di soddisfare anche gli attuali requisiti in materia di politica dei trasporti, climatica ed energetica. Sono previsti i seguenti adeguamenti a livello di contenuto:

- La pianificazione, l'ordinazione e il finanziamento del trasporto pubblico di persone e del trasporto ferroviario di merci devono essere adattati e la suddivisione dei compiti tra il Cantone e i comuni deve essere concretizzata.
- A titolo di novità devono essere create le basi per un cofinanziamento di investimenti da parte del Cantone (ad es. per l'infrastruttura ferroviaria non finanziata dalla Confederazione).
- Le fattispecie di promozione devono essere adattate alle condizioni attuali (promozione di nuove forme di mobilità, contributo per la riduzione delle emissioni di CO₂ nei TP).
- La definizione del collegamento TP del territorio Cantonale nonché l'attribuzione dei livelli di offerta nel trasporto pubblico di persone devono essere verificate e adattate alle esigenze attuali, per quanto di competenza cantonale.

IV. TRATTI FONDAMENTALI DELLA REVISIONE TOTALE

1. Disposizioni generali

Nel quadro della revisione totale è previsto l'adeguamento puntuale delle disposizioni generali (art. 1 e

2 p-LTPubb). In particolare si intende precisare il campo d'applicazione materiale. La legge disciplina in sostanza la definizione di collegamento mediante i trasporti pubblici, le condizioni e le competenze per l'ordinazione dell'offerta dei TP, il loro finanziamento e i requisiti posti alla procedura di ordinazione e alla concessione dei contributi. Inoltre si intende adeguare lo scopo della legge alle esigenze e alle condizioni quadro attuali dei TP. A differenza del diritto vigente, è stata precisata la qualità del collegamento. In futuro questa dovrà essere garantita in modo conforme alle esigenze e utilizzando in modo efficiente i fondi messi a disposizione dall'ente pubblico nei limiti delle direttive finanziarie e con il coordinamento tra gli attori corrispondenti (Confederazione, Cantone, corporazioni di comuni e organizzazioni simili come tra gli altri impianti di risalita e scuole). Un altro elemento della revisione totale è costituito dalla definizione di concetti essenziali nel quadro del p-LTPubb. Per quanto opportuno, nei singoli capitoli di entrerà nel merito degli stessi.

2. Pianificazione del trasporto pubblico di persone

Il Cantone coordina le misure a favore dei trasporti pubblici con la Confederazione, i comuni, le corporazioni di comuni e organizzazioni simili, accordandole con il TIM nonché con il traffico pedonale e ciclistico, se sussiste un legame con i TP (art. 3 cpv. 1 p-LTPubb). A tale scopo collabora in particolare con le imprese di trasporto, con le regioni estere confinanti e con i Cantoni confinanti (art. 3 cpv. 2 p-LTPubb). Lo sviluppo dei trasporti deve essere coordinato reciprocamente tra gli attori coinvolti e, in conformità allo scopo del p-LTPubb, accordato in particolare allo sviluppo degli insediamenti. Lo sviluppo dei trasporti deve essere sostenibile per la pianificazione degli insediamenti e nuove offerte di trasporto devono essere promosse soltanto in ubicazioni opportune dal profilo pianificatorio. Nel quadro della presente revisione totale si propone di elaborare un piano dei TP e di rielaborarlo periodicamente nell'ambito di una pianificazione continua. Con ciò si tiene conto dell'incarico Cramer (PVAU 3 / 2019), il quale ha ad oggetto la pianificazione dei TP ai sensi di una panoramica complessiva. Il piano dei TP deve servire alla pianificazione a medio termine e alla gestione a lungo termine dell'offerta dei TP (art. 5 p-LTPubb). I contenuti possono essere i seguenti:

- analisi della situazione dei TP nel Cantone dei Grigioni; presentazione della pianificazione di progetti di potenziamento a lungo termine a destinazione del Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF FA) della Confederazione; determinazione dello sviluppo dell'offerta a medio termine in relazione a linee ferroviarie e di autobus; attribuzione delle priorità in relazione ai mezzi finanziari per l'offerta a medio termine; piano di attuazione.

I punti chiave concreti del piano cantonale dei TP dovranno essere ancorati e ulteriormente precisati dal Governo a livello di ordinanza. Il piano cantonale dei TP dipende inoltre in misura importante dagli sviluppi a livello federale. I Cantoni vengono coinvolti nella rispettiva pianificazione strategica delle infrastrutture (ferroviarie) con il piano settoriale dei trasporti (parte Infrastruttura ferroviaria), il PROSSIF FA e altri strumenti di pianificazione della Confederazione. In futuro i relativi progetti e le relative direttive dovranno essere integrati nel piano dei TP. Anche strumenti cantonali quali la pianificazione direttrice (PDC-T) e le classi TP avranno un ruolo fondamentale nella pianificazione dei TP nel Cantone. Le questioni relative alla mobilità e alla combinazione di diversi sistemi di trasporto da una prospettiva che comprenda i trasporti nel loro insieme vengono coordinate già oggi tra diversi servizi specializzati (Ufficio per lo sviluppo del territorio dei Grigioni [UST-GR]/Ufficio tecnico dei Grigioni [UT]/Ufficio dell'energia e dei trasporti [UEnTr]). Esse non possono essere disciplinate esclusivamente tramite la legislazione sui TP, ma per quanto opportuno devono trovare spazio nel piano dei TP. In futuro il piano cantonale dei TP dovrà costituire un'altra base importante per l'ordinazione dell'offerta dei TP nel

Cantone dei Grigioni. Le priorità nello sviluppo dell'offerta (ferrovia e autobus) dovranno essere illustrate tenendo conto delle conseguenze finanziarie (per quanto queste possano essere stimate) e l'attuazione dovrà manifestarsi in un piano di attuazione. Per prassi, l'UEnTr pianifica l'offerta dei TP nel Cantone dei Grigioni in collaborazione con il Dipartimento competente (Dipartimento infrastrutture, energia e mobilità [DIEM]) e con le rispettive imprese di trasporto. Ora si intende stabilire che questa pianificazione strategica pluriennale deve essere approvata periodicamente dal Governo. Le competenze interne al Cantone dovranno essere definite a livello di ordinanza.

3. Derivazione dell'offerta

A seguito dell'aumento dell'offerta nel Cantone dei Grigioni dovuto all'aumento della domanda, nel quadro della presente revisione si è verificato se i criteri attualmente validi (concretamente: numero di coppie di corse) in relazione alla definizione di collegamento siano ancora al passo con i tempi. In questo modo viene dato seguito a un'altra esigenza espressa nell'incarico Cramer (PVAU 3 / 2019), che richiede proprio questo per le regioni periferiche. L'importante è che il Cantone definisca criteri uniformi per l'ordinanza. Questi criteri possono essere più rigidi o più ampi rispetto alle direttive previste a livello federale dall'OITRV. In considerazione delle caratteristiche geografiche e del differente sviluppo demografico previsto per il futuro nelle diverse valli del Cantone, in tale contesto occorre approfondire la questione relativa al collegamento necessario in futuro e alla densità dell'offerta. Come già spiegato all'inizio, tramite le FFS il Cantone dei Grigioni è allacciato alla rete di traffico a lunga percorrenza (soprattutto tramite il collegamento Coira – Zurigo). Nel Cantone i passeggeri in arrivo con le FFS vengono di regola fatti proseguire con la FR (ma in parte anche con autobus), ciò viene considerato come collegamento di base (TRV) e spina dorsale dei TP cantonali. Questa offerta ferroviaria è stata pianificata dal punto di vista strategico sulla scorta dei concetti Retica 30 e Retica 30+. I passeggeri che sfruttano l'offerta garantita dalla ferrovia vengono infine portati a destinazione nelle valli e nelle località del Cantone da parte di imprese di trasporto su strada (autobus). Come già ricordato le valli e le regioni del Cantone, che spesso presentano una densità demografica relativamente bassa, vengono collegate in buona parte tramite autobus su strada. In questo senso occorre adeguare l'offerta di autobus all'offerta ferroviaria. La derivazione seguente è quindi orientata in primo luogo agli autobus.

3.1 Suddivisione in bacini di traffico

L'attribuzione delle località del Cantone dei Grigioni a bacini di traffico² viene attuata sulla scorta di indicatori strutturali (abitanti, persone impiegate, turismo, traffico pendolare), di caratteristiche territoriali (posizione nel Cantone, struttura dell'insediamento) e di caratteristiche del sistema dei trasporti (orientamento principale, raggiungibilità) (art. 4 lett. d p-LTPubb). Si procede a una stima approssimativa del potenziale di richiesta e le località del Cantone vengono attribuite a diversi bacini di traffico. Nel quadro della derivazione si tiene conto anche della struttura della rete di linee attuale nonché di aspetti di politica dei trasporti in generale, di aspetti di politica dei trasporti regionale e di aspetti socio-politici³. In aggiunta viene esaminata la funzione di ogni singola linea e da questi esami vengono infine derivati quattro livelli d'offerta. Questa procedura costituisce la base per l'attribuzione ai

² Le indicazioni poste alla base sono state acquisite in parte da dati e applicazioni SIG.

³ I TP devono costituire un'alternativa di qualità al TIM anche al di fuori delle località con funzione di centro ben allacciate (obiettivo di politica dei trasporti regionale). Deve essere garantita una mobilità efficiente e rispettosa dell'ambiente nei centri, lungo gli assi degli agglomerati e verso i centri turistici, la quale, in presenza di mezzi finanziari sufficienti, deve essere potenziata con mezzi di trasporto a basse emissioni che permettano di risparmiare superfici, quale sostituzione e anche quale alleggerimento del TIM (obiettivo di politica dei trasporti in generale). Un'offerta di mobilità adeguata deve essere messa a disposizione di coloro che non dispongono ancora/più di un'auto anche nei bacini di traffico periferici (servizio pubblico quale obiettivo di politica sociale).

nuovi bacini di traffico. Questi possono essere caratterizzati come segue:

1. Nucleo urbano

Indicatori strutturali

Elevata densità di abitanti e posti di lavoro:

> 50 abitanti e persone impiegate per ettaro

Saldo di pendolari fortemente positivo

Caratteristiche

- Elevata quota di posti di lavoro; località con funzione di centro; densità insediativa relativamente elevata, almeno in parte "urbano"; grande estensione, non solo in lunghezza, bensì anche in larghezza; sviluppo dell'insediamento, anche nei settori marginali

Orientamento principale

- Verso il centro città (verso l'"interno"); perciò elevata quota di domanda interna; al traffico a lunga percorrenza (verso l'"esterno")

Raggiungibilità / collegamento verso l'esterno

- Collegamento ferroviario con centri fuori Cantone (Zurigo, San Gallo)

Odierno collegamento TP all'interno del nucleo urbano

- Collegamenti capillari; bus urbano e offerta molto fitta (di norma almeno ogni 15 minuti); auspicata una quota elevata di collegamenti diretti; su determinati assi completato da linee regionali; ottima qualità dei collegamenti

Esempio

- Coira

2. Assi degli agglomerati

Indicatori strutturali

Determinata densità di abitanti e di posti di lavoro:

> 20 abitanti e posti di lavoro per ettaro

Elevato potenziale complessivo:

> 500 abitanti per area insediata

Presenti relazioni pendolari con il centro dell'agglomerato:

> 25 per cento dei pendolari in uscita verso il centro dell'agglomerato

Saldo di pendolari negativo

Prossimità territoriale al centro dell'agglomerato (tempo di viaggio con i TP al massimo 30-45 minuti)

Caratteristiche

- Comuni che si trovano lungo gli assi in uscita da Coira (rispettivamente Bellinzona; inclusi i comuni sui pendii); densità insediativa inferiore rispetto al nucleo urbano, benché nel rispettivo centro della località siano possibili densità insediative anche superiori; estensione principalmente lungo l'asse longitudinale, soprattutto per via della situazione topografica; elemento dell'agglomerato a seguito della vicinanza e del chiaro orientamento

Orientamento principale

- Coira quale centro principale a nord, anche quale punto di allacciamento al traffico a lunga percorrenza; Bellinzona quale località con funzione di centro per il Moesano, anche quale punto di allacciamento al traffico a lunga percorrenza;

Raggiungibilità / allacciamento ai TP

- Centro dell'agglomerato raggiungibile con collegamenti TP diretti; durata del viaggio fino alla capitale cantonale (centro) con la ferrovia al massimo 30 minuti, con il bus al massimo 45 minuti

Attuali collegamenti TP

- Collegamento su un unico asse e collegamenti rapidi con il centro principale; Sistemi: S-Bahn e bus regionale con fitta offerta (cadenza semi-oraria); Niente bus locale; Buona qualità di collegamento, alternativa al TIM anche per il traffico pendolare

Esempi

- Igis, Landquart, Bonaduz, Rhäzüns, Tamins Dorf, Trin, Roveredo, Grono

3. Valli prossime ai centri

Indicatori strutturali

Determinato potenziale complessivo:

> **500 abitanti** per valle / bacino di traffico

Determinato intreccio di flussi di pendolari con il centro dell'agglomerato:

> **10 per cento dei pendolari in uscita** verso il centro dell'agglomerato

Tempo di viaggio con i TP verso il centro dell'agglomerato: **al massimo 60 minuti**

Caratteristiche

- Comuni rurali a una certa distanza dalla capitale cantonale ma ancora con un determinato legame con la stessa; insediamento anche sui pendii, ma nel comprensorio dell'asse di traffico principale; estensione territoriale degli insediamenti limitata principalmente per ragioni topografiche; maggiore densità soltanto nei centri storici; in parte rilevanza anche quale punto di partenza per il turismo

Orientamento principale

- Sovente struttura "a cascata" della domanda, soprattutto nel traffico pendolare: dai "comuni esterni" verso il centro regionale, dal centro regionale verso la capitale cantonale

Raggiungibilità / allacciamento ai TP

- Collegamenti diretti verso la capitale cantonale (ferrovia) oppure con linea di apporto su gomma alla ferrovia; collegamenti diretti con ferrovia o bus verso il centro regionale; tempi di viaggio fino alla capitale cantonale: al massimo 60 minuti

Attuali collegamenti TP

- Ferrovia con IR o RE quale spina dorsale del collegamento TP; collegamento alle fermate del traffico a lunga percorrenza in direzione dell'Altopiano; linee dirette verso il centro regionale quale collegamento o linea di apporto alla ferrovia

Esempi

- Bassa Surselva con il centro regionale Ilanz, Domigliasca con il centro regionale Thusis (Rhäzüns quale ulteriore punto di allacciamento alla ferrovia), Bassa Prelligovia con il centro regionale Landquart

4. Valli regionali interne

Indicatori strutturali

Determinato potenziale complessivo:

> **500 abitanti** per valle / bacino di traffico

Scarso intreccio di flussi di pendolari con la capitale cantonale:

di norma < **10 per cento dei pendolari in uscita**

Tempo di viaggio con i TP verso la capitale cantonale: **oltre 60 minuti**

Caratteristiche

- Comuni situati chiaramente al di fuori del comprensorio dell'agglomerato di Coira; estensione dell'insediamento e numero di abitanti scarsi; una certa attività turistica ("dolce")

Orientamento principale

- In primo luogo verso il centro regionale (spesso piuttosto distante)

Raggiungibilità / allacciamento ai TP

- Centro regionale nonché ev. anche a un punto di connessione supplementare; ferrovia solo in parte quale spina dorsale dei TP nella valle in questione; tempi di viaggio verso la capitale cantonale oltre 60 minuti

Attuali collegamenti TP

- Sistema: ferrovia o linee di apporto su gomma

Esempi

- Alta Surselva con Disentis/Mustér, Viamala con il centro regionale Thusis, Valle dell'Albula con il centro regionale Thusis, connessione a Tiefencastel

5. Valli meridionali

Indicatori strutturali

Determinato potenziale complessivo:

> **500 abitanti** per valle / bacino di traffico

Relazioni pendolari con la capitale cantonale pressoché assenti:

< **10 per cento di tutti i pendolari in uscita**

Di norma saldo di pendolari equilibrato e legame con un centro regionale

Lungo tempo di viaggio con i TP verso Coira: > **90 minuti**

Caratteristiche

- Comuni nelle zone più periferiche del Cantone; comuni a impronta rurale; una certa attività turistica; relativamente lontano da una località con funzione di centro; allacciamento al traffico a lunga percorrenza intracantonale verso Landquart o Coira solo con collegamenti indiretti

Orientamento principale

- Centro regionale attribuito; punto di allacciamento alla rete ferroviaria verso Coira o Landquart; in parte punto di allacciamento alla ferrovia oltre i confini nazionali

Raggiungibilità / allacciamento ai TP

- Al prossimo nodo di traffico o al prossimo centro regionale; tempi di viaggio verso la capitale cantonale > 90 minuti

Attuali collegamenti TP

- Con la ferrovia regionale o con il bus regionale; linea di apporto da parti della località/comuni discosti rispetto all'asse

Esempi

- Engadina Bassa con il centro regionale Scuol; Val Monastero con il centro regionale Müstair; connessione a Zernez, Val Poschiavo con il centro regionale Poschiavo; connessione a St. Moritz; Val Bregaglia con il centro regionale Vicosoprano nonché con il centro St. Moritz, Alta Mesolcina con il centro regionale Roveredo nonché con Bellinzona quale località con funzione di centro

6. Aree periferiche

Indicatori strutturali

Scarso potenziale complessivo:

< **500 abitanti** per valle / bacino di traffico

Località con < **200 abitanti** sui pendii o in posizione discosta rispetto agli assi di traffico

Quota elevata di posti di lavoro nel **settore primario: > 50 per cento**

Caratteristiche

- Valli laterali o aree situate sui pendii sovrastanti le valli principali; scarsa densità insediativa; quota elevata di persone impiegate nel settore primario nonché nel traffico interno; aree discoste rispetto agli assi di traffico principali

Orientamento principale

- Centro regionale ed ev. piccolo centro ("località con funzione di supporto")

Raggiungibilità / allacciamento ai TP

- Allacciamento alla più vicina linea principale

Attuali collegamenti TP

- Bus regionale / linee secondarie; di norma offerta minima

Esempi

- Avers, Valle Calanca, piccole località sui pendii (ad es. Trans o Siat)

7. Centri turistici

Indicatori strutturali

Valori turistici:

≥ 250 equivalenti a tempo pieno nel settore ricettivo

≥ 0,4 equivalenti a tempo pieno nel settore ricettivo per ettaro

Caratteristiche

- Importanti zone turistiche che in alta stagione (estate e inverno) presentano un elevato potenziale turistico; numero di abitanti tendenzialmente esiguo in rapporto al valore aggiunto (turistico) e al numero di posti di lavoro; in parte destinazioni nei dintorni di Landquart e Coira; rientrano nel raggio del turismo di giornata per chi proviene dalle zone di Zurigo / San Gallo

Orientamento principale

- Verso le destinazioni (turistiche) all'interno dell'agglomerato turistico; perciò quota elevata di domanda interna; da Landquart e Coira (punti di connessione con il traffico a lunga percorrenza)

Raggiungibilità / allacciamento ai TP

- Buon allacciamento alla rete di trasporto nazionale grazie a buoni collegamenti ferroviari o di bus; necessaria un'elevata capacità di punta; cadenza dell'offerta sovraordinata definisce la cadenza per i TP regionali; offerta di bus locali parzialmente più fitta

Attuali collegamenti TP

- Linee ferroviarie e / o linee di bus regionali; offerta supplementare di bus locali chiaramente focalizzati sul turismo

Esempi tipici

- Davos, St. Moritz, Arosa, Scuol, Lenzerheide, Flims – Laax

8. "Agglomerati" turistici

Indicatori strutturali

Valori turistici:

≥ 50 equivalenti a tempo pieno nel settore ricettivo

≥ 0,4 equivalenti a tempo pieno nel settore ricettivo per ettaro

Gli indicatori strutturali corrispondono a quelli delle località turistiche con funzione di centro o delle altre zone turistiche. La caratteristica di un "agglomerato" turistico è il chiaro orientamento e la dipendenza da un centro turistico.

Caratteristiche

- La funzione di centro e la densità sono meno marcate rispetto ai centri; aree caratterizzate dal turismo nel comprensorio di centri turistici; dipendenza dalla fama e della notorietà del centro

Orientamenti principali

- Al centro regionale o al relativo centro turistico; da Landquart e Coira (punti di connessione con il traffico a lunga percorrenza)

Raggiungibilità / allacciamento ai TP

- Offerta fitta (cadenza semi-oraria) verso il relativo centro turistico

Attuali collegamenti TP

- Linee ferroviarie e / o linee di bus regionali; offerta supplementare di bus locali chiaramente focalizzati sul turismo

Esempi

- Pontresina, Klosters

9. Altre aree turistiche

Indicatori strutturali

Valori turistici:

≥ 50 equivalenti a tempo pieno nel settore ricettivo

≥ 0,4 equivalenti a tempo pieno nel settore ricettivo per ettaro

Caratteristiche

- Aree sfruttate a scopi turistici con potenziale nettamente inferiore; sovente discoste rispetto ai grandi agglomerati e quindi meno frequentate dal turismo di giornata

Orientamento principale

- Landquart e Coira (punti di connessione con il traffico a lunga percorrenza)

Raggiungibilità / allacciamento ai TP

- Allacciamento alla rete nazionale di traffico a lunga percorrenza, in parte con necessità di cambiare mezzo nel relativo centro regionale; potenziale di domanda quale motore per la cadenza dei TP

Attuali collegamenti TP

- Linee ferroviarie e di bus regionali; di norma nessuna offerta di bus locali

Esempi

- Bergün, Sedrun, Vals

Segue una rappresentazione schematica del processo:

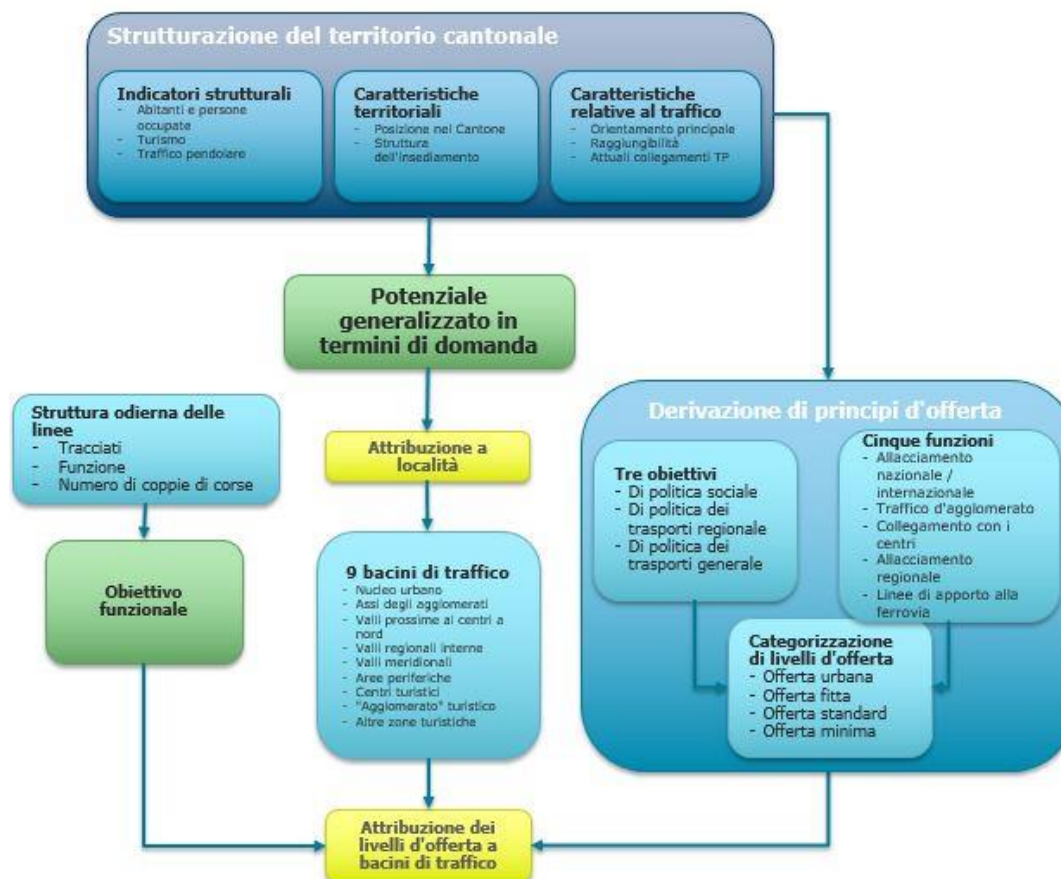


Illustrazione 3: Metodo per l'attribuzione delle località a bacini di traffico; fonte: Rapp Trans e rappresentazione propria

In un'ulteriore fase i bacini di traffico derivati devono essere attribuiti a un livello di offerta (art. 6 cpv. 1 p-LTPubb), ciò che graficamente viene rappresentato come segue:

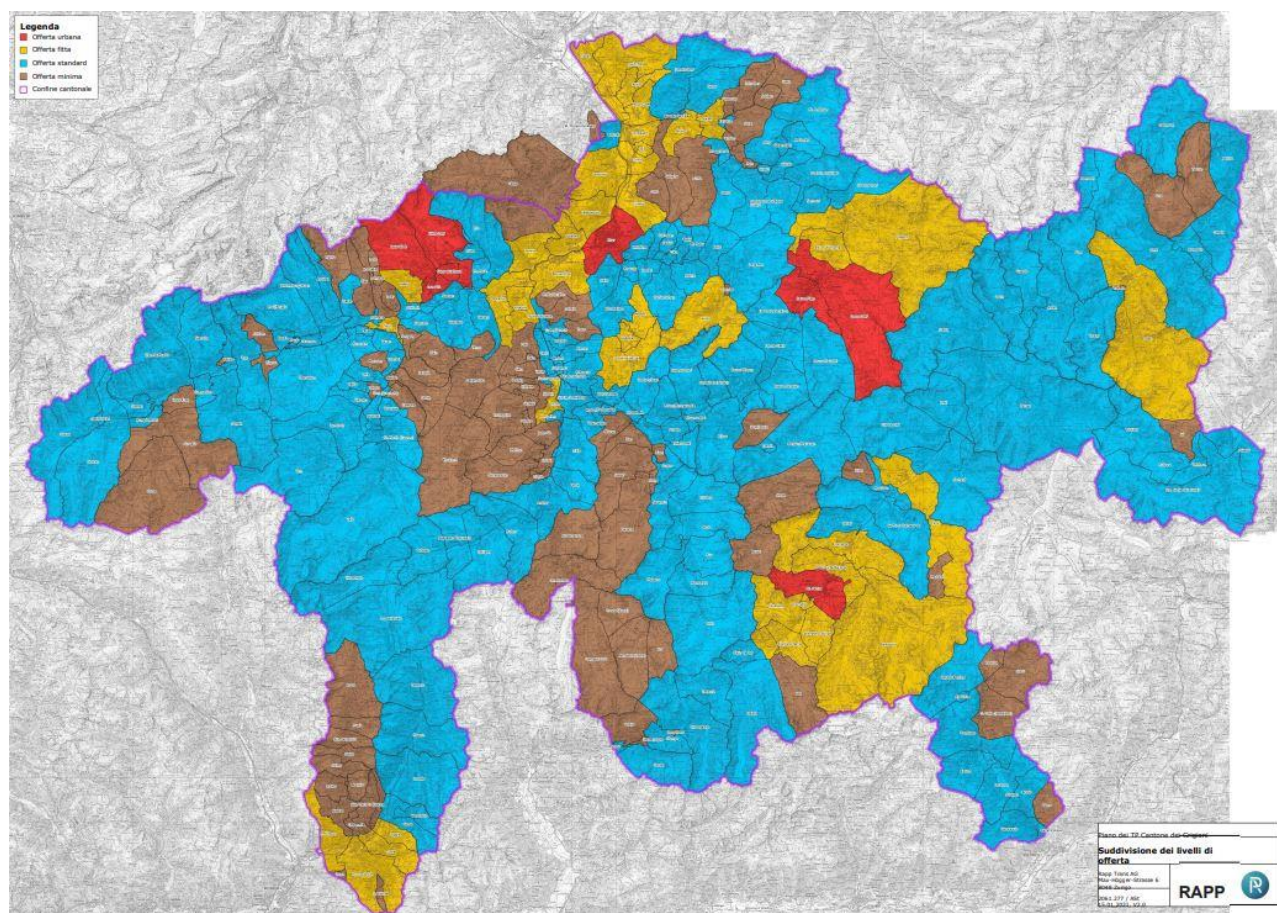


Illustrazione 4: Suddivisione territoriale del Cantone dei Grigioni secondo quattro livelli di offerta. Fonte: Rapp Trans.

Osservazione: località situate lungo assi dei TP con un'offerta fitta possono essere attribuite a un livello di offerta inferiore, poiché il livello di offerta si riferisce all'intero territorio della località. Di norma fa stato il capolinea.

3.2 Definizione dei quattro livelli di offerta

Sulla base di analisi di pianificazione del territorio e dei trasporti viene dedotta una strutturazione territoriale dalla quale risulta l'attribuzione delle località ai quattro livelli di offerta. Questi assicurano collegamenti con i TP adeguati nel Cantone. Viene creato un livello di offerta "offerta urbana" che prevede fino a 72 coppie di corse. In questo modo si intende creare la possibilità di prevedere una cadenza superiore a una corsa ogni 30' nell'area urbana, in presenza di una corrispondente domanda. In futuro i livelli di offerta dovranno essere definiti nel modo seguente:

Offerta urbana (cadenza ≤ 15 min.)

Offerta interessante con una buona capacità nel nucleo urbano come pure nelle più grandi località turistiche con funzione di centro

- In spazi urbani densamente insediati e in spazi utilizzati a scopi turistici ed ev. anche lungo assi a forte domanda; quota elevata di domanda interna; orientata a una disponibilità locale e temporale molto elevata nelle zone servite; orario cadenzato anche nelle ore serali;
- Misure efficaci per dare priorità ai bus e altre misure accompagnatorie sono indispensabili per garantire tempi di viaggio brevi, elevata affidabilità e anche una produzione economica;
- Anche nelle località turistiche con funzione di centro un orario cadenzato fitto rappresenta la condizione per promuovere il passaggio dal TIM ai TP. Di ciò fa parte anche un'offerta serale e notturna adeguatamente sviluppata; al massimo 72 coppie di corse per linea.

Offerta fitta (cadenza ≤ 30 min.)

Elevata disponibilità di treni e bus tra le località con funzione di centro ricche di potenziale, lungo assi d'insediamento marcati nonché nel collegamento locale

- Lungo assi a forte domanda verso le località con funzione di centro o i punti di allacciamento con il traffico (nazionale) a lunga percorrenza;
- Catena di trasporto coordinata per quanto riguarda l'offerta:
 - La ferrovia definisce la cadenza, la linea di apporto riprende la cadenza ("se possibile un bus per ogni treno");
 - Il bus "alimenta", provvede a una domanda sufficiente sull'asse ferroviario;
- Densità d'offerta motivata anche con una chiara attrattiva al di fuori dei centri principali, se finanziabile; di norma al massimo 40 coppie di corse.

Offerta standard (cadenza ≤ 60 min.):

Servizio di qualità con ferrovia e bus nella regione, vale a dire tra e verso le località con funzione di centro, con percorsi attrattivi, stretto coordinamento tra ferrovia e bus e orario cadenzato su tutto l'arco della giornata

- Standard di offerta coerente anche per quanto riguarda il bus nelle aree regionali/rurali;
- Cadenza oraria continua su tutto l'arco della giornata e in tutti i giorni feriali; in linea di principio non diradabile (altrimenti si creano lacune nell'orario cadenzato); offerta adeguata anche la domenica nonché di norma anche la sera; ottime condizioni anche per il traffico del tempo libero e turistico (offerta che copre tutti gli orari e quindi anche "affidabile");
- Un'offerta cadenzata coerente rappresenta la condizione per il traffico turistico anche nelle aree rurali. In generale qui è difficilmente possibile un orario a cadenza semi-oraria. Se finanziabile, si mira a una cadenza oraria continua; di norma al massimo 18 coppie di corse.

Offerta minima (marrone):

Collegamento possibilmente capillare con un'offerta minima su tutto l'arco dell'anno quale approvvigionamento di base, se tale collegamento è opportuno in ragione della domanda e della produzione.

- Per singole località e/o per località molto piccole sovente un servizio TP non è possibile; offerta di base consistente in circa 6-8 coppie di corse in settimana (lu-ve); non ulteriormente diradabile; per il fine settimana (sa/do) occorre cercare soluzioni tenendo conto delle esigenze specifiche del turismo; si deve mirare a un'offerta uniforme per tutti i giorni della settimana;
- si deve considerare la possibilità di cooperazioni (park and ride) e di alternative (bus a richiesta); 6 fino a un massimo di 8 coppie di corse.

I livelli di offerta devono essere definiti nell'ordinanza sulla base del numero di coppie di corse (cosiddetti standard d'offerta per livello d'offerta; art. 6 cpv. 1 p-LTPubb). Il numero di coppie di corse è da considerarsi quale valore indicativo. Inoltre l'ordinazione della corrispondente offerta avviene sempre facendo salva la possibilità di finanziare tale offerta di cui dispone chi la ordina (cfr. in merito alla finanziabilità il capitolo IV. 5.1 Contributi d'esercizio).

3.3 Definizione di collegamento

La LTP vigente e la OTPubb distinguono tra infrastruttura di base, infrastruttura complementare e infrastruttura dettagliata (cfr. art. 11 cpv. 1 LTP). Poiché il nuovo sistema dei livelli di offerta nel Cantone dei Grigioni si basa sul sistema dell'ordinazione e quindi sul numero di coppie di corse conformemente all'OITRV, in futuro nel Cantone dei Grigioni i collegamenti dovranno essere definiti in modo diverso. Quale novità fungeranno da base i cosiddetti "bacini di traffico", che saranno creati sulla base di caratteristiche secondo criteri definiti in precedenza e applicati in modo uniforme (n. 3.1 sopra). A questi bacini traffico vengono in seguito attribuiti livelli di offerta (n. 3.2 sopra). Ne risultano quale novità le seguenti tipologie di collegamento (cfr. anche art. 4 lett. e p-LTPubb): i **collegamenti di base**

comprendono quale novità il TRV e i collegamenti cantonali minimi. Essi assicurano un'offerta di trasporto adeguata alle esigenze in tutto il Cantone, la quale, fatta eccezione per i collegamenti minimi, si orienta alla domanda e viene adeguata alle esigenze che possono variare a seconda dell'ora e della stagione. I comuni grigionesi hanno diritto a una tale offerta (art. 7 cpv. 1 p-LTPubb). È previsto che abbiano diritto a un collegamento cantonale minimo le località con almeno 50 e non più con almeno 60 abitanti (art. 7 cpv. 2 p-LTPubb). Il Governo decide in merito al diritto al collegamento di frazioni di comuni (art. 7 cpv. 2 p-LTPubb). I **collegamenti complementari** coprono il fabbisogno che va oltre i collegamenti di base, tenendo anche conto degli obiettivi della politica degli insediamenti, economica, regionale e degli obiettivi turistici (art. 7 cpv. 3 p-LTPubb). Il **trasporto locale** comprende i collegamenti all'interno di una località (art. 7 cpv. 4 p-LTPubb).

4. Ordinazione

Il Cantone dei Grigioni ordina insieme alla Confederazione offerte nel **TRV** (art. 7 cpv. 1 OITRV e implicitamente art. 8 cpv. 1 p-LTPubb). A questo scopo Confederazione e Cantone concludono convenzioni sull'offerta con le imprese di trasporto per l'offerta di trasporto ordinata (art. 31a cpv. 1 LTV e art. 21 OITRV per il TRV). In aggiunta il Cantone può ordinare in autonomia collegamenti minimi (cosiddetti collegamenti cantonali minimi) per tutte le località (art. 8 cpv. 1 p-LTPubb). Le offerte secondo il TRV e i collegamenti cantonali minimi sono considerate quale offerte dei collegamenti di base.

In collaborazione con i comuni, le corporazioni di comuni od organizzazioni simili il Cantone può ordinare, quali collegamenti complementari, delle offerte che vadano **oltre i collegamenti di base** (vale a dire senza partecipazione della Confederazione; art. 8 cpv. 2 p-LTPubb). La domanda e l'economicità costituiscono la base per l'ordinazione dei collegamenti complementari. Il calcolo del numero di coppie di corse avviene in base ai criteri dell'OITRV. Per quanto riguarda i collegamenti complementari il Cantone tratta il criterio della domanda in modo meno rigido rispetto a quanto fatto dalla Confederazione per ciò che rientra nella competenza di quest'ultima. In questo modo viene data la possibilità di ordinare collegamenti complementari per i quali la Confederazione rifiuta una partecipazione finanziaria e di finanziarli insieme ai comuni o a terzi. Vengono però definiti dei requisiti minimi chiari e vincolanti in relazione alla domanda. Per quanto riguarda i collegamenti complementari, la soglia minima per la domanda sarà inferiore del 20 per cento rispetto a quella della Confederazione. L'offerta dei collegamenti complementari può essere potenziata fino al numero massimo di coppie di corse del relativo livello di offerta. Per il criterio di economicità i requisiti minimi (grado di copertura dei costi) dell'UFT valgono allo stesso modo, vale a dire senza adeguamenti rispetto alla Confederazione. Se i collegamenti complementari non soddisfano i criteri relativi all'economicità e alla domanda, il Cantone non ordina (e quindi non finanzia) questa offerta. Queste precisazioni riguardo alla domanda e all'economicità dei collegamenti complementari devono ancora essere definite a livello di ordinanza. Attualmente Confederazione e Cantone (compito condiviso secondo OITRV) ordinano l'offerta TRV ogni due anni (art. 11 OITRV). Lo stesso deve valere nel quadro dell'ordinazione dei collegamenti cantonali minimi e complementari (art. 8 cpv. 3 p-LTPubb). Analogamente a quanto vale per la procedura di ordinazione del TRV, con le imprese di trasporto vengono concluse corrispondenti convenzioni sull'offerta (art. 14 cpv. 1 p-LTPubb). La procedura per la conclusione di tali convenzioni si conforma alle disposizioni della Confederazione (art. 14 cpv. 2 p-LTPubb). Nel quadro della procedura per l'allestimento dell'orario, nell'anno intermedio della procedura di ordinazione biennale, in accordo con la Confederazione il Cantone può procedere a potenziamenti dell'offerta, tenendo presente che di norma questi devono essere finanziati senza partecipazione della Confederazione almeno fino al

prossimo processo di ordinazione ordinario. Lo stesso vale per adeguamenti dell'offerta nell'anno intermedio della procedura di ordinazione biennale, che devono rimanere un'eccezione (art. 8 cpv. 4 p-LTPubb).

L'ordinazione dell'offerta del **trasporto locale** rimane come finora di competenza dei comuni (art. 9 cpv. 1 p-LTPubb). L'ordinazione del trasporto locale deve essere coordinata con le catene di trasporto dell'offerta sovraordinata del TP (art. 9 cpv. 2 p-LTPubb).

Per quanto riguarda l'ordinazione del trasporto di merci su rotaia cfr. capitolo IV. 6. Trasporto merci.

5. Contributi

La presente revisione totale intende fornire un quadro sistematico e strutturato dei diversi tipi di contributi (art. 4 lett. g e h p-LTPubb) e adattare il contenuto alla legge sulla gestione finanziaria del Cantone dei Grigioni (LGF; CSC 710.100). I contributi cantonali nel Cantone dei Grigioni dovranno continuare a essere finanziati attraverso il bilancio generale dello Stato (art. 11 cpv. 1 p-LTPubb). Con riferimento ai contributi d'esercizio, il finanziamento dei TP dipende molto dall'offerta commissionata nella procedura di ordinazione (collegamenti di base e collegamenti complementari). Qualora i mezzi finanziari disponibili siano scarsi, deve essere previsto un relativo ordine di priorità per l'impiego dei contributi d'esercizio conformemente all'art. 11 cpv. 2 p-LTPubb. La variante che prevede la creazione di un finanziamento speciale per il settore dei TP (soprattutto per quanto riguarda i contributi d'esercizio analogamente al finanziamento speciale strade) è stata presa in considerazione, ma non verrà portata avanti perché il finanziamento speciale dovrebbe comunque essere alimentato ogni anno e unicamente con fondi del Cantone. Il Gran Consiglio stabilisce i mezzi finanziari per i TP all'interno del preventivo (art. 38 p-LTPubb).

5.1 Contributi d'esercizio

I contributi d'esercizio vengono erogati dai committenti (Confederazione e/o Cantone, risp. i comuni nel settore dei trasporti locali) alle imprese di trasporto in base a un conto di previsione per il finanziamento dei costi non coperti dell'offerta commissionata (art. 4 lett. g p-LTPubb).

Negli ultimi anni la Confederazione e il Cantone hanno erogato i seguenti contributi d'esercizio a imprese di trasporto:

Anno	Finanziamento comune di Confederazione e Cantone			Contributi d'esercizio Cantone 100 %	Totale Contributi	Partecipazione Confederazione in %	Partecipazione Cantone in %
	Confederazione 80 %	Cantone 20 %	Quota cantonale				
2016	94'467'723	23'605'108	118'072'831	12'507'998	130'580'829	72,34%	27,66%
2017	96'978'934	24'244'734	121'223'668	9'814'223	131'037'891	74,01%	25,99%
2018	98'814'619	23'910'518	122'725'137	9'398'290	132'123'427	74,79%	25,21%
2019	92'044'190	23'011'047	115'055'237	9'517'992	124'573'229	73,89%	26,11%
*2020	98'562'910	24'640'723	123'203'633	5'543'539	128'747'172	76,56%	23,44%

Illustrazione 5: panoramica dei contributi d'esercizio erogati nel Cantone dei Grigioni 2016-2020

Fonte: UEnTr (*illustrazione senza spese supplementari dovute alla pandemia di COVID-19)

La quota cantonale definisce l'entità dell'offerta dei trasporti pubblici commissionata congiuntamente da Confederazione e Cantone sotto forma di TRV. La quota cantonale è aumentata a seguito dell'ampliamento dell'offerta ferroviaria associato al concetto "Retica-30" e del conseguente potenziamento dell'offerta di autobus nonché a seguito del riconoscimento da parte della Confederazione di linee dei trasporti pubblici sotto forma di linee TRV. L'aumento della quota cantonale comporta anche l'aumento dei fondi federali.

5.1.1 Traffico regionale viaggiatori

Conformemente all'art. 4 OITRV, il TRV comprende il traffico viaggiatori all'interno di una regione, compreso il collegamento di base tra località, nonché il traffico viaggiatori con le regioni vicine, anche estere. La funzione di collegamento è adempiuta quando una linea circola tutto l'anno e serve località in cui durante tutto l'arco dell'anno abitano almeno 100 persone. Di regola, nel Cantone dei Grigioni il TRV consiste nei collegamenti di base garantiti con ferrovia e autobus. L'offerta nel TRV conformemente all'OITRV viene indennizzata congiuntamente da Confederazione e Cantoni, se sono adempiuti i presupposti del diritto federale, segnatamente quando *"a. la linea ha una funzione di collegamento secondo l'art. 5 OTV, vale a dire località in cui tutto l'anno risiedono almeno 100 abitanti; b. la linea non serve località o parti di località già ben collegate (servizio multiplo), a meno che rappresenti un importante collegamento complementare."*

Dalla revisione della legge federale sulle ferrovie (1996), l'ordinazione del TRV secondo l'OITRV è un compito in comune di Confederazione e Cantone (art. 28 cpv. 1 LTV). Nel corso dell'anno di orario la Confederazione stabilisce la relativa quota cantonale, vale a dire l'importo dei costi non coperti dell'offerta dei trasporti pubblici che deve essere finanziata congiuntamente. Negli ultimi anni la Confederazione si è fatta carico dell'80 per cento di questi costi non coperti del Cantone dei Grigioni, versando quindi circa 90-100 mio. di franchi per anno di orario (art. 29b cpv. 2 OITRV in unione con l'allegato 2; cfr. illustrazione 5). Ne consegue che nel settore del TRV riconosciuto dalla Confederazione il Cantone partecipa con una quota del 20 per cento ai costi della Confederazione non coperti per l'esercizio. Finora i comuni nei Grigioni non dovevano partecipare ai costi non coperti per il finanziamento del TRV (in termini concreti alla quota di partecipazione del Cantone del 20 per cento secondo l'OITRV). Ciò dovrà continuare a essere così anche in futuro (art. 12 cpv. 1 p-LTPubb).

5.1.2 Collegamento minimo

I costi non coperti dell'esercizio per un collegamento cantonale minimo di località che non soddisfa i criteri secondo l'OITRV e alla cui ordinazione e al cui finanziamento la Confederazione quindi non partecipa (art. 12 cpv. 2 p-LTPubb) vengono finanziati esclusivamente dal Cantone. Si tratta perlopiù di collegamenti con frazioni di comuni che non soddisfano i criteri secondo l'OITRV (in termini concreti che hanno almeno 100 abitanti). Per poter offrire un collegamento cantonale minimo nel Cantone il limite deve essere abbassato a 50 abitanti.

5.1.3 Collegamento complementare

Inoltre, in collaborazione con i comuni ed eventualmente con altre parti interessate (come impianti di risalita) il Cantone può commissionare un collegamento complementare (cfr. n. 4 sopra), il quale però non viene cofinanziato dalla Confederazione. In compenso, i beneficiari vengono chiamati a partecipare al finanziamento per la parte dell'offerta che va oltre il TRV e il collegamento cantonale minimo. Il Cantone partecipa ai costi non coperti di questa offerta complementare nella misura massima del 50 per cento (art. 12 cpv. 3 p-LTPubb).

5.1.4 Trasporto locale

Il trasporto locale è un compito che in origine spetta al comune. Pertanto il finanziamento del trasporto locale è già oggi un compito esclusivo dei comuni. Conformemente all'art. 28 cpv. 2 LTV, il trasporto locale non ha diritto a un indennizzo da parte della Confederazione. Anche in futuro il Cantone non dovrà partecipare al finanziamento dei costi del trasporto locale (art. 12 cpv. 4 p-LTPubb).

5.2 Contributi di promozione

Le fattispecie che attualmente danno diritto a promozione (art. 19 LTP) risalgono a una revisione della legge risalente agli anni '90. In occasione della presente revisione totale è perciò stata verificata la loro idoneità attuale e futura. Da questa verifica è emerso che in linea di principio l'attuale sistema di promozione si è dimostrato valido e che il Cantone lo dovrebbe mantenere. In particolare, nella LTP riveduta si intendono mantenere invariate le fattispecie che danno diritto a promozione in relazione agli esercizi sperimentali, a misure transfrontaliere concernenti i trasporti pubblici e alle comunità tariffarie. Si intende mantenere anche la clausola generale, limitandola però con la definizione di un elenco di fattispecie (art. 23 p-LTPubb). Diverse condizioni concernenti la concessione di contributi ridefiniscono i contributi di promozione (art. 24 p-LTPubb). Viene mantenuta la disposizione relativa alle prestazioni proprie (art. 24 cpv. 4 p-LTPubb in unione con l'art. 31 p-LTPubb). Negli ultimi anni il Cantone ha versato contributi di promozione per i seguenti importi:

Anno	Contributi di promozione*
2016	1'838'032
2017	1'845'721
2018	2'567'078
2019	2'786'882
2020	2'257'293

(incl. comunità tariffarie)

Illustrazione 6: panoramica dei contributi

Fonte: UEnTr

5.2.1 Novità

In futuro il Cantone dovrà poter concedere contributi per misure nel settore dei TP che **permettono di evitare o di ridurre in maniera sostanziale le emissioni di CO₂** (art. 22 p-LTPubb). Il programma di promozione del Cantone è inteso a incentivare tecniche di propulsione alternative impiegate in particolare per autobus elettrici e a propulsione ibrida nonché l'acquisto delle infrastrutture necessarie a tale scopo (stazioni di carica, stazioni di servizio). La fattispecie che dà diritto a promozione è formulata in modo aperto. Oltre ai mezzi di trasporto alimentati mediante batterie elettriche, con ciò si tiene conto segnatamente anche dei progressi tecnici attesi anche nel settore dei veicoli a idrogeno. In circostanze ben definite la sostituzione di autobus convenzionali a diesel con autobus nuovi può permettere di risparmiare combustibili fossili e quindi contribuire a evitare emissioni di CO₂. Hanno diritto a contributi sia costi supplementari per l'acquisto di veicoli se e nella misura in cui la Confederazione non versa un'indennità nel quadro dell'ordinazione TRV, sia le infrastrutture necessarie per l'esercizio.

Inoltre il Cantone deve poter concedere contributi per l'introduzione di **nuove forme di mobilità** per collegamenti opportuni ed efficienti (art. 21 p-LTPubb). Sono considerate nuove forme di mobilità le offerte di trasporto di persone e di merci per le quali non viene pubblicato un orario (art. 4 lett. i p-

LTPubb), ad esempio minibus a guida autonoma resa possibile da misure digitali. La fattispecie che dà diritto a promozione è formulata in modo aperto, tanto più che è difficile prevedere quali saranno gli sviluppi tecnologici futuri in questo settore. Dopo la conclusione positiva (art. 21 cpv. 3 p-LTPubb) del periodo di introduzione, il finanziamento deve conformarsi ai criteri stabiliti nell'art 12 p-LTPubb (finanziamento ordinario tramite contributi d'esercizio).

Le **offerte turistiche** non hanno una funzione diretta di collegamento. Esse rappresentano un'offerta dei TP ampliata, destinata a soddisfare le esigenze durante il tempo libero (art. 18 p-LTPubb). Finora singole offerte di questo tipo venivano cofinanziate in applicazione dell'art. 19 cpv. 1 lett. i LTP, perché in linea di principio non è ammesso sostenere finanziariamente prestazioni economiche di mercato (art. 17 cpv. 1 LTP). In futuro una fattispecie separata che dà diritto a promozione dovrà tenere conto del trasporto pubblico turistico, tanto più che quest'ultimo è di fondamentale importanza per il nostro Cantone a vocazione turistica. Deve trattarsi di linee stagionali che non entrano in concorrenza con offerte del trasporto regionale e locale regolare. Inoltre le offerte turistiche devono indurre a passare ai mezzi del trasporto pubblico (vale a dire dall'automobile al trasporto pubblico). Tra le offerte turistiche possono rientrare ad esempio corse che conducono ai passi (linea del Flüela), autobus per escursioni (Bus Alpin) e per lo sci-escursionismo oppure corse avventura (autobus della gola del Reno).

5.2.2 Caso speciale: patrimonio culturale

Il treno con materiale rotabile storico che nell'estate 2018 è stato impiegato per la prima volta nell'attività regolare sul tratto Davos-Filisur in attuazione dell'incarico Stiffler volto a commercializzare la cultura ferroviaria (PGC 2016/2017, p. 840 e 867) è un grande successo. Già nel primo anno in cui è stata introdotta, l'offerta ha raggiunto un numero di viaggiatori supplementare di 40 000 persone. I Grigioni sono e sono sempre stati caratterizzati dal traffico, sia dal traffico di transito attraverso le Alpi, sia dal collegamento delle valli principali con la ferrovia nel penultimo secolo. Questi collegamenti sono stati resi possibili soltanto grazie a opere ingegneristiche ed edilizie che oggi possono essere ammirate come un'eredità fatta di viadotti, ponti e gallerie unici al mondo. Tratti interi, come la linea dell'Albula e la linea del Bernina, sono risultati di questo spirito pionieristico. Lo stesso vale per il materiale rotabile impiegato dalla FR sin dall'inizio della sua attività. Esso è parte integrante di un'eredità tecnica e culturale di enorme pregio tratta dalla storia dei trasporti pubblici nel Cantone dei Grigioni tramandata a noi e alle generazioni future. Ora l'art. 35 p-LTPubb ha lo scopo di creare una nuova base legale esplicita in linea con quanto richiesto dall'incarico Stiffler affinché il Cantone possa promuovere le attività volte a divulgare e a salvaguardare il patrimonio storico e culturale dei trasporti pubblici. Vi rientrano le attività volte a conservare e a mantenere operativi mezzi di trasporto storici dei trasporti pubblici, ma anche a conservare qualsiasi forma di sapere in relazione ai TP nel Cantone dei Grigioni. Tutte le attività devono essere svolte da terzi che adempiono questi compiti in base a un accordo di prestazioni stipulato con il Cantone. Oltre all'obiettivo primario, ossia quello della salvaguardia, in via secondaria queste attività perseguono lo scopo di aumentare il valore aggiunto.

5.3 Contributi agli investimenti

I contributi agli investimenti sono prestazioni valutabili in denaro concessi al richiedente quando quest'ultimo realizza costruzioni, impianti o simili legati ai TP. Inoltre il richiedente è tenuto a impiegare fondi propri in modo adeguato (art. 4 lett. h p-LTPubb). Già in passato nel Cantone dei Grigioni questi contributi erano fondamentali per quanto riguarda le fermate del bus e i binari di raccordo. Negli scorsi anni, in virtù dell'art. 19 LTP il Cantone ha versato contributi agli investimenti nella misura seguente:

Anno	Trasporto su strada	Contributi agli investimenti*				Versamenti nel fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF)
		Trasporto merci	FR	Varie	Totale	
2016	400'090	196'202	533'334	244'961	1'374'587	27'810'000
2017	362'532	154'650	367'696	113'156	998'034	27'775'000
2018	435'577	264'320	506'667	33'070	1'239'634	27'492'100
2019	158'649	305'709	58'971	48'023	571'352	29'331'130
2020	483'902	389'519	-	13'024	886'445	27'737'590

Illustrazione 7: panoramica dei contributi agli investimenti e versamenti nel FIF 2016-2020

Fonte: UEnTr

La colonna "Trasporto su strada" riporta contributi per fermate dell'autobus, corsie riservate agli autobus e simili. La colonna "Trasporto merci" riporta contributi per binari di raccordo e nella colonna "FR" sono elencati i contributi per vetture di comando universali. Dall'introduzione del FAIF nel 2016, i contributi agli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria vengono finanziati dalla Confederazione tramite un fondo appositamente creato dalla Confederazione, il FIF (cfr. illustrazione 7). Visto che il diritto federale stabilisce in via definitiva i versamenti nel FIF e che nel Cantone dei Grigioni anche in futuro non sarà prevista una partecipazione dei comuni a questo finanziamento, la creazione di una corrispondente base legale risulta superflua. Lo stesso vale per la possibilità di un prefinanziamento e di un cofinanziamento per misure riconosciute dalla Confederazione (art. 58b Lferr). In questo contesto la Confederazione si assume e finanzia i costi per potenziamenti della ferrovia se questi sono contenuti nel Programma di sviluppo strategico (PROSSIF) conformemente all'art. 48b Lferr (art. 58a Lferr). Inoltre il Cantone deve poter versare anche contributi propri a favore del finanziamento dell'infrastruttura.

5.3.1 Contributi agli investimenti per infrastrutture ferroviarie al di fuori del FIF

Per quanto riguarda il finanziamento di infrastrutture non (co)finanziate dalla Confederazione né tramite il FIF, né in altro modo, nel Cantone dei Grigioni vi è la necessità di chiarimenti a livello legislativo. In linea di principio le infrastrutture ferroviarie vengono finanziate tramite il FIF e non sono contemplate da questa disposizione. Conformemente all'art. 26 p-LTPubb, il Cantone deve avere la possibilità di concedere contributi per la costruzione e il potenziamento di infrastrutture ferroviarie che non possono essere finanziate tramite il FIF. Si tratta di parti di impianti (ad es. banchine aggiuntive, sottopassaggi, sale d'attesa) che sotto il profilo funzionale fanno sì parte di una stazione ferroviaria quale snodo per il traffico, ma devono essere finanziati separatamente e non tramite il FIF. In futuro simili investimenti di interesse cantonale dovranno poter essere cofinanziati dal Cantone. Quando vengono calcolati i contributi cantonali occorre tenere presente che anche la Confederazione può concedere eventualmente contributi provenienti da fonti di finanziamento diverse dal FIF e che questi contributi devono essere dedotti dal contributo cantonale o tenuti in considerazione (contributi di terzi). Nel contesto attuale ciò riguarda in particolare i cosiddetti programmi d'agglomerato. A livello costituzionale, la Confederazione ha creato un fondo non limitato nel tempo, il cosiddetto Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) quale ampliamento del FIF (cfr. art. 86 cpv. 1 Cost.). Con i mezzi del Fondo per il traffico d'agglomerato dovranno essere cofinanziati miglioramenti nel traffico d'agglomerato nelle città e negli agglomerati, come ad es. progetti per le infrastrutture di trasporto concernenti strade, sentieri, piste ciclabili, autobus e tram.

5.3.2 "Snodi multimodali"

Per poter tenere adeguatamente conto delle esigenze della popolazione e degli sviluppi prevedibili della

mobilità ed essere al passo con i tempi, nel quadro della promozione del trasporto pubblico è opportuno che anche il Cantone dei Grigioni possa sostenere finanziariamente in misura maggiore e in modo mirato anche progetti parziali di "snodi multimodali". Per "snodi multimodali" si intendono punti di interscambio tra mezzi di trasporto diversi nonché tra mezzi del trasporto pubblico. Snodi multimodali con nodi ferroviari sono concepiti per offrire condizioni quadro ottimali per il passaggio tra diversi mezzi di trasporto. L'elemento centrale è costituito da tragitti brevi e comodi per cambiare mezzo, prima di tutto tra marciapiedi degli autobus, posteggi per biciclette e binari ferroviari. Offerte integrative quali il bikesharing e il carsharing nonché altre offerte che si affermeranno nel corso della digitalizzazione completano la catena di trasporto del trasporto pubblico rendendola un'alternativa valida alla propria autovettura. Gli snodi multimodali sono integrati nella rete di percorsi pedonali e ciclabili. I contributi agli investimenti del Cantone per singole parti di progetti di terzi (ad es. impianti delle imprese dei trasporti pubblici, impianti park and ride e a titolo di novità anche impianti bike-and-ride) sono intesi a favorire tale sviluppo.

6. Trasporto merci

Con la revisione totale della legge federale sul trasporto di merci da parte di imprese ferroviarie e di navigazione (legge sul trasporto di merci, LTM; RS 742.41; cfr. messaggio del Consiglio federale del 30 aprile 2014; FF 2014, 3253), entrata in vigore il 1° gennaio 2016, la Confederazione ha fissato in modo esplicito e ha ridefinito segnatamente le seguenti condizioni quadro per il trasporto merci:

- sviluppo sostenibile del trasporto di merci su rotaia; concertazione efficace tra ferrovia e altri vettori di trasporto; costruzione e gestione di impianti di trasbordo idonei per il trasporto combinato (strada/ferrovia) nonché di binari di raccordo e il loro collegamento ottimale all'infrastruttura ferroviaria, stradale e portuale; accesso senza discriminazioni agli impianti per il traffico merci.

Con ciò la Confederazione ha creato le basi per mettere a disposizione infrastrutture del trasporto ferroviario di merci e per provvedere con misure organizzative (strategie e piani per l'utilizzo della rete) a una compensazione degli interessi e a creare la massima capacità possibile. Ciò comporta tra l'altro anche condizioni mutate per le indennità d'esercizio nel trasporto ferroviario di merci e adeguamenti dei contributi agli investimenti. Questa riorganizzazione del trasporto ferroviario di merci è stata sostenuta dal Governo grigionese nel quadro della procedura di consultazione (decreto governativo del 20 agosto 2013 n. prot. 748). All'epoca il Governo ha inoltre comunicato esplicitamente che in linea di principio il trasporto merci avrebbe dovuto continuare a essere gestito in modo finanziariamente autonomo, che i contributi d'esercizio per lo scartamento metrico sarebbero insufficienti e che di conseguenza per l'ordinazione di prestazioni del traffico merci non avrebbe dovuto essere prevista una partecipazione minima dei Cantoni pari al 50 per cento, ma che fondamentalmente andrebbe prevista la quota ordinaria del Cantone alle indennità conformemente all'OITRV. Questa esigenza ora trova espressione in una legge federale.

Nel quadro delle basi sancite dal diritto federale, nel settore del trasporto di merci il Cantone svolge il ruolo di committente, oltre a quello di cofinanziatore (art. 16 cpv. 1 e 2 OTM; art. 13 cpv. 1 p-LTPubb). Di conseguenza, nella LTP completamente riveduta dovrà essere creata una base legale corrispondente (art. 10 cpv. 1 p-LTPubb). La strategia di trasporto merci approvata dal Cantone costituisce la base per l'ordinazione del trasporto merci. L'importante funzione di coordinamento e di collegamento del trasporto merci viene svolta dal Cantone in collaborazione con le imprese di trasporto FFS, FR e MGB, il comune di ubicazione e il settore economico.

Per quanto riguarda i **contributi d'esercizio nel trasporto merci** si rimanda alle spiegazioni relative alle singole disposizioni di cui al capitolo V. dedicato agli art. 29 e 30 p-LTPubb.

7. Contabilità

Conformemente all'art. 37 p-LTPubb, le disposizioni della Confederazione inerenti la contabilità delle imprese titolari di una concessione devono valere per analogia per imprese di trasporto che percepiscono contributi d'esercizio secondo l'art. 12 p-LTPubb oppure che forniscono prestazioni di trasporto su base contrattuale al fine di adempiere le concessioni. In termini concreti, anche in sede di ordinazione dei collegamenti cantonali minimi e dei collegamenti complementari da parte del Cantone e dei comuni dovranno trovare applicazione i requisiti posti alla contabilità delle imprese di trasporto, analogamente ai requisiti posti al TRV (art. 35 segg. LTV). In tal modo il Cantone potrà far dipendere i suoi contributi dal fatto se le imprese di trasporto dichiarano le loro prestazioni di trasporto e forniscono le indicazioni necessarie. Ciò gli permetterà di verificare l'economicità delle prestazioni di trasporto e di determinare in particolare il grado di utilizzazione e di copertura dei costi delle linee. Nel quadro della procedura di ordinazione le imprese di trasporto propongono dei miglioramenti per le linee che non raggiungono gli obiettivi posti in termini di occupazione e grado di copertura dei costi, in particolare misure volte a ridurre l'impiego di mezzi finanziari e ad attirare più passeggeri. In tale contesto al Cantone viene concessa la possibilità di prendere visione della contabilità delle imprese di trasporto. L'esame in materia di sovvenzioni delle offerte commissionate esclusivamente dal Cantone (collegamenti cantonali minimi e collegamenti complementari) dovrà essere effettuato da parte del Cantone.

V. OSSERVAZIONI RELATIVE ALLE SINGOLE DISPOSIZIONI

1. Legge sui trasporti pubblici nel Cantone dei Grigioni (p-LTPubb)

Articoli 1-3 Campo d'applicazione, scopo, coordinamento e collaborazione

La revisione totale della LTP ha lo scopo di rielaborare parzialmente le disposizioni generali. Vi è l'intenzione di integrare il campo d'applicazione (art. 1 p-LTPubb) con un campo d'applicazione materiale. Quest'ultimo comprende il collegamento del territorio cantonale con i TP, che vengono ordinati e finanziati dagli attori competenti secondo la procedura corrispondente. Inoltre la legge disciplina i requisiti per la concessione di contributi cantonali (contributi d'esercizio/contributi agli investimenti/contributi di promozione). Nelle disposizioni generali deve anche essere precisato lo scopo (art. 2 p-LTP): di conseguenza, nel quadro di una politica sostenibile nei settori degli insediamenti, dell'economia, dell'energia, dell'ambiente e del sociale il Cantone e i comuni dovranno garantire un collegamento adeguato alle esigenze di tutte le località coordinando tutto il traffico (lett. a), assicurare un utilizzo efficiente dei fondi dell'ente pubblico nel quadro delle direttive finanziarie (lett. b), utilizzare l'energia in maniera parsimoniosa ed economica e salvaguardare l'ambiente (lett. c) nonché creare incentivi per il passaggio ai mezzi di trasporto pubblici (lett. d). Mediante contributi d'esercizio, di promozione e agli investimenti si intende promuovere i TP nel Cantone dei Grigioni e quindi garantire collegamenti adeguati alle esigenze delle valli e delle località. I trasporti pubblici devono mettere a disposizione un'alternativa di qualità al TIM anche al di fuori dei centri ben collegati per le persone che non dispongono sempre di un'automobile o desiderano rinunciarvi in maniera consapevole (anche in via temporanea; obiettivo di politica dei trasporti regionale). In tale contesto occorre tenere conto anche di un utilizzo parsimonioso ed economico dell'energia nonché della salvaguardia dell'ambiente. Deve essere garantita una mobilità efficiente e rispettosa dell'ambiente nei centri, lungo gli assi degli

agglomerati e verso i centri turistici, la quale, in presenza di mezzi finanziari sufficienti, deve essere potenziata con mezzi di trasporto a basse emissioni che permettano di risparmiare superfici, quale sostituzione e anche quale alleggerimento del TIM (obiettivo di politica dei trasporti in generale). Un'offerta di mobilità adeguata deve essere messa a disposizione delle persone che non dispongono ancora/più di un'auto anche nei bacini di traffico periferici. Ciò allo scopo di garantire il servizio pubblico (obiettivo di politica sociale). L'utilizzo dei trasporti pubblici deve essere agevolato mantenendo un collegamento di base anche in zone periferiche affinché gli abitanti possano recarsi nella località più vicina per fare acquisti. Il coordinamento dei TP (art. 3 cpv. 1 p-LTPubb) è un compito che spetta sia alla Confederazione, al Cantone e ai comuni sia alle corporazioni di comuni e a organizzazioni affini (tra l'altro scuole o impianti di risalita). A seguito dell'aumento futuro della mobilità e della crescente scarsità di terreno il coordinamento tra i diversi enti di pianificazione e vettori di trasporto assumerà un ruolo sempre più importante. Ciò richiede una buona collaborazione tra le parti coinvolte (art. 3 cpv. 2 p-LTPubb).

Articolo 4 Concetti

Una disposizione che contiene definizioni di concetti costituisce una novità all'interno del p-LTPubb. Con ciò si intende fare chiarezza in merito a concetti essenziali nella legge (bacini di traffico, collegamenti, offerta, contributi). Per bacini di traffico (lett. d) si intende la suddivisione delle località del territorio cantonale in spazi paragonabili. Questa suddivisione avviene sulla scorta di indicatori strutturali (abitanti, posti di lavoro), caratteristiche territoriali (posizione, struttura dell'insediamento) e caratteristiche legate al traffico (orientamento principale e raggiungibilità). In base a questa suddivisione vengono definiti i collegamenti (collegamenti di base, complementari o locali) e attribuiti a diversi livelli di offerta (lett. f). Il collegamento (lett. e) mediante il trasporto pubblico di persone nel Cantone viene garantito nel quadro dei collegamenti di base (TRV e collegamenti cantonali minimi), dei collegamenti complementari o del trasporto locale; L'offerta viene finanziata attraverso contributi d'esercizio (lett. g) che vengono erogati dalla Confederazione, dal Cantone e dai comuni a seconda della tipologia di collegamento. Inoltre possono essere concessi contributi agli investimenti (lett. h) a impianti infrastrutturali (ad es. fermate dell'autobus) o contributi di promozione (lett. h, ad es. alle misure volte a ridurre le emissioni di CO₂).

Articolo 5 Piano dei TP

Il piano dei TP deve fungere da strumento di pianificazione e di gestione dei TP nel Cantone dei Grigioni e deve contenere la pianificazione dell'offerta (a medio termine) e delle infrastrutture (a lungo termine). Il piano è inteso a rappresentare una pianificazione dei TP su base pluriennale e continua e quest'ultima deve essere coordinata per quanto possibile con la pianificazione sovraordinata (piano settoriale dei trasporti, PROSSIF, PDC-T, ecc.). La pianificazione deve essere rielaborata e approvata periodicamente. I possibili contenuti (ad es. analisi della situazione dei TP, pianificazione a lungo termine delle infrastrutture, determinazione dello sviluppo dell'offerta, definizione di priorità per i mezzi finanziari nonché piano di attuazione) devono essere concretizzati e stabiliti a livello di ordinanza.

Articoli 6 – 7 Livelli di offerta; tipologie di collegamento per il trasporto pubblico di persone

Ai bacini di traffico vengono attribuiti diversi livelli di offerta (offerta urbana, offerta fitta, offerta standard, offerta minima). Da questi livelli viene desunta un'offerta composta dal numero di coppie di corse. Questo numero di coppie di corse viene stabilito dal Governo a livello di ordinanza, a condizione che sia di competenza cantonale; si tratta quindi segnatamente di valori di riferimento per i collegamenti

complementari.

Come già spiegato a livello concettuale nell'art. 4 lett. e p-LTPubb, i collegamenti dei trasporti pubblici nel Cantone dei Grigioni devono essere articolati in collegamenti di base e in collegamenti complementari. I collegamenti di base (art. 7 cpv. 1 p-LTPubb) comprendono i TRV e i collegamenti cantonali minimi (numero minimo di coppie di corse che non soddisfano i criteri OITRV della Confederazione e non vengono cofinanziate da quest'ultima). Per i collegamenti cantonali minimi trovano applicazione determinati criteri riguardo al numero di abitanti (art. 7 cpv. 2 p-LTPubb). D'ora in poi la nuova soglia minima sarà di 50 abitanti. I comuni hanno diritto a collegamenti di base adeguati alle esigenze. L'offerta viene adeguata alle esigenze dipendenti dall'ora del giorno e dalla stagione.

I collegamenti che vanno oltre (art. 7 cpv. 3 p-LTPubb) vengono definiti come collegamenti complementari. Esempio: se secondo l'OITRV la Confederazione concede 14 coppie di corse sulla linea di autobus Ilanz-Obersaxen (linea 90.451) e il Cantone e il comune sono dell'opinione che in linea di principio siano necessarie 16 coppie di corse, le due coppie di corse supplementari rappresentano collegamenti supplementari.

Il trasporto locale (art. 7 cpv. 4 p-LTPubb) comprende i collegamenti all'interno di una località. Il concetto di località si conforma all'elenco ufficiale delle località della Confederazione.

Articoli 8 – 10 Ordinazione

Dato che la procedura di ordinazione è stata rivista a livello di Confederazione, si rendono necessari adeguamenti legislativi corrispondenti a livello cantonale. In particolare occorre fissare a livello di legge l'ordinazione dei collegamenti cantonali minimi e complementari che vengono ordinati senza la Confederazione. La procedura di ordinazione si conforma alle disposizioni federali in materia (art. 8 cpv. 3 p-LTPubb) se il Cantone non emana disposizioni divergenti. Nell'anno intermedio della procedura di ordinazione della durata di due anni il Cantone può procedere ad adeguamenti per quanto riguarda l'ordinazione dell'offerta (art. 8 cpv. 4 p-LTPubb).

Articoli 8 e 9: trasporto pubblico di persone

In base alle diverse riforme delle ferrovie a livello federale anche la procedura di ordinazione per il TRV è stata rivista. Dato che il TRV in qualità di compito condiviso tra Confederazione e Cantoni in linea di principio viene disciplinato in modo esaustivo dalla Confederazione, non è necessaria una normativa corrispondente a livello cantonale. Una normativa cantonale è necessaria per quanto riguarda l'ordinazione di competenza esclusiva del Cantone riguardo ai collegamenti cantonali minimi. L'art. 8 cpv. 1 p-LTPubb crea la competenza corrispondente.

In collaborazione con i comuni, le corporazioni di comuni od organizzazioni affini, il Cantone può ordinare i collegamenti che vanno oltre i collegamenti di base (collegamenti complementari; art. 8 cpv. 2 p-LTPubb). La domanda nonché l'economicità sono i criteri per l'ordinazione dell'offerta di collegamenti complementari. In linea di principio si tratta degli stessi criteri utilizzati anche dalla Confederazione per valutare l'offerta del TRV, tuttavia con riferimento ai collegamenti cantonali complementari i criteri vengono applicati in maniera meno rigorosa. I requisiti posti a questi criteri vengono stabiliti in maniera diversa a seconda del livello di offerta (ordinanza). La domanda e l'economicità costituiscono la base per l'ordinazione dei collegamenti complementari. Il calcolo del numero di coppie di corse avviene in base ai criteri dell'OITRV. Ai fini dei collegamenti complementari nel Cantone, il criterio della domanda

viene applicato in maniera meno restrittiva di quanto avviene a livello federale. Per quanto riguarda i collegamenti complementari, la soglia minima per la domanda sarà inferiore del 20 per cento rispetto a quella della Confederazione. L'offerta dei collegamenti complementari può essere potenziata fino al numero massimo di coppie di corse del relativo livello di offerta. Per il criterio dell'economicità i requisiti minimi (grado di copertura dei costi) dell'UFT rimangono invariati.

L'ordinazione del trasporto locale rimane di competenza dei comuni. Questa norma corrisponde senza alcuna modifica all'art. 9 cpv. 1 LTP. Quale novità viene precisato che l'ordinazione del trasporto locale deve essere coordinata con le catene di trasporto dell'offerta sovraordinata del TP (art. 9 cpv. 2 p-LTPubb). Ciò significa che in futuro il trasporto locale deve essere coordinato in modo migliore con il TRV nonché con i collegamenti di base e supplementari nel processo di pianificazione e così occorre fare in modo che il potenziale in termini di viaggiatori nei trasporti pubblici intesi come sistema complessivo venga sfruttato ancora meglio.

Articolo 10: trasporto ferroviario di merci

Quando si tratta di ordinare il trasporto ferroviario di merci la Confederazione riveste solo il ruolo di cofinanziatore (art. 16 cpv. 2 OTM). Il ruolo di committente spetta esclusivamente al Cantone. A seguito della revisione della legge sul trasporto di merci nel 2016, ora si intende creare una competenza esplicita per l'ordinazione del trasporto di merci per il Cantone dei Grigioni. La strategia cantonale di trasporto di merci costituisce la base per l'ordinazione.

Articolo 11 Finanziamento

Come avvenuto finora, i trasporti pubblici nel Cantone dei Grigioni (contributi d'esercizio, contributi di promozione e agli investimenti) dovranno essere finanziati attingendo al bilancio generale dello Stato; ciò è conforme all'art. 35 cpv. 1 LTP. Per quanto concerne i contributi d'esercizio, con l'art. 11 cpv. 2 p-LTPubb viene prevista una definizione di priorità per l'uso dei fondi (TRV/collegamenti cantonali minimi/collegamenti complementari).

Una pianificazione continua interna all'Amministrazione permette di conservare la flessibilità auspicata e necessaria. Infine occorre osservare che in linea di principio i fondi per i TP possono essere gestiti su base annua con il preventivo. In base alle spiegazioni di cui sopra non è né necessario né urgente intervenire procedendo a modifiche. Sulla scorta di queste circostanze si propone di confermare la variante di finanziamento applicata finora (preventivo annuale).

Articoli 12 –16 Contributi d'esercizio

Queste normative vengono stabilite tenendo conto delle revisioni della legislazione federale avente ad oggetto i contributi d'esercizio nei TP. I contributi d'esercizio vengono erogati in base a una convenzione sulle indennità di norma sotto forma di indennità per i costi non coperti nel quadro della procedura di ordinazione (art. 4 lett. g p-LTPubb).

Articolo 12 cpv. 1 e 2: trasporto pubblico di persone (competenza della Confederazione e/o del Cantone)

Conformemente all'art. 29b cpv. 2 OITRV la quota cantonale in sede di ordinazione del TRV (compito condiviso tra Confederazione/Cantone) viene stabilito dalla Confederazione: attualmente il Cantone si fa carico del 20 per cento dei costi non coperti. Il finanziamento della quota TRV pari al 20 per cento dei costi non coperti verrà sostenuto unicamente dal Cantone, ovvero senza partecipazione dei comuni

(art. 12 cpv. 1 p-LTPubb). Per quanto riguarda i collegamenti cantonali minimi, il Cantone si farà carico del 100 per cento dei costi non coperti dell'esercizio (art. 12 cpv. 2 p-LTPubb) se una località raggiunge il numero di abitanti corrispondente.

Articolo 12 cpv. 3 e 4: trasporto pubblico di persone (competenza del Cantone e/o dei comuni)

Per quanto concerne i costi non coperti dei collegamenti complementari, cioè per i costi per l'esercizio che vanno oltre il TRV, questi verranno assunti dal Cantone e dal comune o dai comuni interessati. È previsto che il Cantone si faccia carico al massimo del 50 per cento dei costi non coperti. Con riferimento a collegamenti complementari per diversi comuni, la chiave di ripartizione all'interno dei comuni si conforma al numero degli abitanti. È fatto salvo un accordo diverso tra i comuni (art. 12 cpv. 3 p-LTPubb).

I comuni devono continuare a farsi carico dei costi non coperti del traffico locale (art. 12 cpv. 4 p-LTPubb). Anche la Confederazione non vi partecipa (art. 28 cpv. 2 LTV).

Di norma i costi di ammortamento e di finanziamento di investimenti nuovi e sostitutivi sono considerati spese che danno diritto a un'indennità a condizione che in precedenza siano stati approvati dai committenti (art. 12 cpv. 5 LTPubb). Ad esempio l'acquisto di materiale rotabile da parte della FR è considerato tra gli investimenti nuovi e sostitutivi. Ne sono esclusi gli investimenti per il traffico locale.

Articolo 13: trasporto ferroviario di merci

Nella relativa procedura di ordinazione la Confederazione rende noto l'importo massimo di cui si fa carico in relazione all'ordinazione del trasporto ferroviario di merci. Nel settore del trasporto di merci per ferrovia a scartamento ridotto, come esiste nel Cantone dei Grigioni, in base alla quota cantonale TRV la quota della Confederazione ammonta al massimo all'80 per cento dei costi non coperti. Come avvenuto finora, i comuni non parteciperanno al cofinanziamento. Conformemente all'art. 16 OTM un Cantone che ordina un'offerta del trasporto di merci per ferrovia e presenta alla Confederazione una domanda di contributi d'esercizio deve elaborare un programma cantonale del trasporto di merci nonché una convenzione sull'offerta di trasporto e allegarli alla domanda. I criteri per l'ordinazione del trasporto di merci sono prescritti in ampia misura a livello federale.

Articolo 14: convenzioni sull'offerta

Per l'ordinazione di offerte nel trasporto pubblico di persone i committenti devono firmare convenzioni sull'offerta con le imprese di trasporto in cui vengono stabiliti tra l'altro il numero di coppie di corse per ciascuna linea e i costi di previsione non coperti.

Inoltre le convenzioni sull'offerta nel trasporto pubblico di persone contengono il numero di coppie di corse per i collegamenti complementari ordinati dal Cantone d'intesa con i comuni. In base alla prescrizione della Confederazione per la procedura di ordinazione del TRV (dipendenza TRV), il processo di ordinazione dei collegamenti complementari viene definito in maniera analoga. Quando si tratta di ordinare il trasporto ferroviario di merci i Cantoni in veste di committenti e la Confederazione in veste di cofinanziatrice firmano convenzioni sull'offerta. Queste ultime comprendono l'offerta di trasporti di merci per un anno di orario.

Articolo 15: carico di autoveicoli

Si intende creare la possibilità per il Cantone di cofinanziare i costi non coperti (offerta, ma non materiale

rotabile) per singoli collegamenti con il carico di autoveicoli. Questa disposizione deve essere interpretata in maniera restrittiva e la sua applicazione costituisce l'eccezione, tanto più che il carico di autoveicoli in linea di principio deve coprire le proprie spese (art. 15 cpv. 1 p-LTPubb). Per il finanziamento di costi non coperti vige il requisito secondo cui l'esercizio non è esigibile per ragioni economiche e la necessità è giustificata da motivi di politica regionale o da altri motivi importanti. Un interesse di politica regionale sussiste ad es. se a causa della chiusura invernale di un passo la raggiungibilità di una regione non è garantita ed è giustificata un'offerta corrispondente dei trasporti pubblici in tarda serata. Per ragioni economiche non è esigibile che l'impresa di trasporto si faccia carico dei costi sorti per il carico di autoveicoli se si tratta di un'offerta in tarda serata che non può essere gestita in modo tale da coprire le spese.

Articolo 16: offerte transfrontaliere

Il Cantone può partecipare all'ordinazione di offerte transfrontaliere se le parti interessate di fuori Cantone partecipano in maniera adeguata al finanziamento. A titolo eccezionale il Cantone può rinunciare alla partecipazione finanziaria di terzi per tratti brevi situati al di fuori del territorio cantonale, ad es. fino alla località più grande più vicina (ad es. Tirano; art. 16 cpv. 2 p-LTPubb). A differenza di quanto previsto dall'art. 20 p-LTPubb (promozione), in questo caso si intende creare la possibilità di cofinanziare offerte transfrontaliere (linee) mediante contributi d'esercizio.

Articoli 17 – 25 Contributi di promozione

I contributi di promozione sono prestazioni valutabili in denaro concesse al richiedente. Inoltre il richiedente è tenuto a impiegare fondi propri in modo adeguato (art. 4 lett. h p-LTPubb e art. 24 cpv. 4 p-LTPubb in unione con l'art. 31 p-LTPubb). I contributi di promozione rappresentano sovvenzioni discrezionali per le quali non sussiste un diritto assoluto anche se i requisiti sono soddisfatti. In linea di principio i contributi di promozione (e i contributi agli investimenti) devono essere qualificati come uscite liberamente determinabili e quindi, alla stregua di quanto avvenuto finora, sono soggetti a referendum.

Il Cantone può concedere contributi per la promozione dei trasporti pubblici e sostenere misure secondo l'elenco riportato nella misura massima del 50 per cento dei costi computabili (art. 17 cpv. 1 e 2 p-LTPubb). A titolo eccezionale il Cantone (secondo la competenza in materia di gestione finanziaria) può aumentare i contributi se prevale l'interesse del Cantone (art. 17 cpv. 3 p-LTPubb). I costi computabili nonché i limiti per il calcolo fino a un importo massimo dei contributi pari in generale al 50 per cento devono ancora essere precisati a livello di ordinanza. Fatta eccezione per le misure volte a ridurre sostanzialmente o a evitare emissioni di CO₂ nel settore dei trasporti pubblici, la promozione di misure attribuibili esclusivamente al trasporto locale è esclusa (art. 17 cpv. 4 p-LTPubb).

Articolo 18: linee turistiche dei trasporti pubblici

Conformemente all'art. 17 LTP il Cantone non può cofinanziare mere prestazioni economiche di mercato. Dato che dall'entrata in vigore della LTP l'importanza del turismo per il Cantone dei Grigioni è aumentata e un ulteriore sviluppo è atteso e auspicabile, risulta giustificato modificare questa disposizione. Conformemente all'art. 18 p-LTPubb in futuro il Cantone potrà versare contributi per linee turistiche stagionali del trasporto pubblico. Ciò avviene a condizione che queste non abbiano una funzione diretta di collegamento e non si pongano in concorrenza con offerte del trasporto regionale e locale regolare nonché inducano un passaggio a questi mezzi (da TIM a TP). Esempi pratici possono essere costituiti da autobus per lo sci-escursionismo e per escursioni oppure per corse turistiche. Oggi

single offerte di questo tipo vengono già cofinanziate a *titolo eccezionale* in applicazione dell'art. 19 cpv. 1 lett. i LTP (es. autobus regionali). Al pari di tutte le misure, anche queste sono soggette alla riserva relativa al preventivo.

Articolo 19: esercizi sperimentali

Conformemente all'art. 19 cpv. 1 p-LTPubb il Cantone può versare contributi a esercizi sperimentali. Sono considerati esercizi sperimentali anche gli autobus secondo necessità che vengono introdotti a titolo sperimentale. La durata massima dell'esercizio sperimentale ammonta a cinque anni (art. 19 cpv. 3 p-LTPubb) e deve essere stabilita per ciascun progetto. In linea di principio questa norma corrisponde all'art. 19 cpv. 1 lett. a e all'art. 21 LTP con la modifica secondo cui in futuro il Cantone potrà partecipare nella misura del 50 per cento (anziché del 20 per cento come finora) ai costi computabili. Dopo la conclusione positiva il finanziamento deve avvenire secondo le modalità ordinarie (art. 19 cpv. 2 p-LTPubb in unione con l'art. 12 p-LTPubb).

Articolo 20: misure transfrontaliere

Conformemente all'art. 20 cpv. 1 p-LTPubb il Cantone può versare contributi per promuovere misure transfrontaliere nei TP. Si è in presenza di una misura transfrontaliera se il trasporto di persone avviene tra i Grigioni e Paesi esteri confinanti. Vigè il requisito secondo cui la misura è utile a collegare e a migliorare l'attrattiva del Cantone. A differenza dell'art. 16 p-LTPubb in questo caso vengono promossi progetti concreti che dopo un determinato periodo (se si tratta di offerte) possono essere cofinanziati ricorrendo ai contributi d'esercizio ordinari. A titolo eccezionale è possibile rinunciare a una partecipazione finanziaria (art. 20 cpv. 2 p-LTPubb).

Esempi:

- contributi a iniziative che migliorano l'allacciamento dei Grigioni;
- progetti condivisi con partner all'estero (ad es. Interreg, Eusalp, LinkingAlps);
- misure di commercializzazione di collegamenti transfrontalieri.

Articolo 21: introduzione di nuove forme di mobilità

In conformità a questa norma il Cantone può versare contributi per l'introduzione di nuove forme di mobilità (art. 4 lett. i p-LTPubb) se la misura è utile a garantire collegamenti opportuni ed efficienti. Con ciò si intendono offerte di trasporto di persone e di merci per le quali non viene pubblicato un orario (art. 4 lett. i p-LTPubb). La digitalizzazione permette un'elaborazione dei dati rapida e affidabile che ha risvolti anche sui sistemi di trasporto dei TP. In Svizzera vengono testati sempre più spesso in particolare minibus a guida autonoma che si basano su tecnologie digitali. Se l'esercizio sperimentale si è dimostrato valido, il finanziamento si conforma all'art. 12 p-LTPubb (contributi d'esercizio). Il periodo di introduzione viene riconosciuto per al massimo cinque anni (art. 21 cpv. 3 p-LTPubb).

Articolo 22: misure volte a ridurre le emissioni di CO₂

Conformemente all'art. 22 cpv. 1 p-LTPubb il Cantone può concedere contributi per misure nel settore dei trasporti pubblici che permettono di ridurre in maniera sostanziale le emissioni di CO₂. Il programma di promozione del Cantone è inteso a incentivare tecniche di propulsione alternative impiegate in particolare per autobus elettrici e a propulsione ibrida nonché l'acquisto delle infrastrutture necessarie a tale scopo (stazioni di carica, stazioni di servizio). La fattispecie che dà diritto a promozione è

formulata in modo aperto. Oltre ai mezzi di trasporto alimentati mediante batterie elettriche, con ciò si tiene conto segnatamente anche dei progressi tecnici attesi anche nel settore dei veicoli a idrogeno. In circostanze ben definite la sostituzione di autobus convenzionali a diesel con autobus nuovi può permettere di risparmiare combustibili fossili e quindi contribuire a evitare emissioni di CO₂. Hanno diritto a contributi sia costi supplementari per l'acquisto di veicoli se e nella misura in cui la Confederazione non versa un'indennità nel quadro dell'ordinazione TRV, sia le infrastrutture necessarie per l'esercizio.

Articolo 23: ulteriori misure

L'art. 23 p-LTPubb intende fornire una specie di clausola generale per la promozione di ulteriori misure nel settore dei trasporti pubblici. Essa dovrà essere applicata in base alle esigenze. A differenza dell'art. 19 cpv. 1 lett. i LTP, ora nel quadro di un catalogo si intende elencare a titolo esemplificativo quali potrebbero essere misure di questo tipo. Può trattarsi di misure informative, di commercializzazione e di vendita (lett. a; ad es. attività comunicative relative al BÜGA; informazioni in tempo reale nelle stazioni ferroviarie o alle fermate dell'autobus). Per ulteriori offerte volte a garantire le catene di trasporto (lett. b) si intendono collegamenti di primo mattino e in tarda serata che collegano le località in una regione con i TP nei detti orari. Inoltre si intende poter cofinanziare catene di trasporto dei TP che si rendono necessarie in via aggiuntiva e al di fuori della procedura di ordinazione ordinaria in caso di eventi eccezionali, come ad es. in caso di colate detritiche, valanghe, cadute di massi o simili. In più, secondo questa disposizione (lett. c) dovrà esserci la possibilità di concedere contributi per manifestazioni in cui viene ordinata un'offerta aggiuntiva di TP per l'arrivo e la ripartenza dei partecipanti e degli ospiti (ad es. bus navetta per eventi culturali e sociali). Conformemente alla lett. d di questa disposizione le misure tariffali ordinate dal Cantone con imprese di trasporto o all'interno di comunità tariffarie possono essere promosse nella misura massima del 25 per cento dei costi computabili. Questa norma corrisponde all'art. 19 cpv. 1 LTP e all'art. 12 LTP.

Articolo 24: condizioni e rapporto tra i diversi contributi

Quale novità questa norma stabilisce che in sede di calcolo del contributo cantonale occorre tenere conto dei contributi federali (art. 24 cpv. 1 p-LTPubb). Inoltre i contributi di promozione che vengono concessi dalla Confederazione per la stessa finalità non hanno carattere vincolante per i contributi di promozione cantonali (art. 24 cpv. 2 p-LTPubb). Inoltre il contributo di promozione del Cantone insieme agli altri contributi di promozione non può superare l'80 per cento delle spese (art. 24 cpv. 3 p-LTPubb). Per quanto concerne le prestazioni proprie, la perenzione, la modifica di progetti e il cambiamento di destinazione il cpv. 4 di questa disposizione rimanda all'art. 31 segg. p-LTPubb.

Articolo 25: comunità tariffarie

Una comunità tariffaria rappresenta un'associazione con titoli di trasporto e prezzi uniformi e indipendenti dal mezzo di trasporto per tutti i mezzi pubblici di trasporto in un'area geograficamente limitata. In conformità a questa disposizione il Cantone continua a promuovere la collaborazione tra le aziende dei TP e crea i presupposti per introdurre comunità tariffarie; il contributo viene versato all'ente responsabile. Il Cantone e altri committenti disciplinano l'indennità all'interno di una relativa convenzione con le imprese di trasporto. L'obbligo di cui all'art. 25 cpv. 4 p-LTPubb continua a corrispondere all'art. 26 cpv. 1 LTP. Ad oggi l'area di Coira, l'Engadina Alta, la destinazione Davos/Klosters nonché la Mesolcina/la Calanca fanno parte di comunità tariffarie regionali o intercantionali.

Articoli 26 – 34 Contributi agli investimenti

I contributi agli investimenti sono prestazioni valutabili in denaro concesse al richiedente. Inoltre il richiedente è tenuto a impiegare fondi propri in modo adeguato (art. 4 lett. h p-LTPubb).

Articolo 26: infrastrutture ferroviarie non incluse nel Fondo per l'infrastruttura ferroviaria

In linea di principio le infrastrutture ferroviarie vengono finanziate tramite il FIF o la Confederazione e quindi non sono oggetto di questa disposizione. Conformemente alla nuova disposizione si intende concedere la possibilità al Cantone di concedere contributi per la costruzione e il potenziamento di infrastrutture ferroviarie che non vengono finanziate tramite il FIF. Si tratta di parti di impianti (ad es. banchine aggiuntive, sottopassaggi pedonali, sale d'attesa) che sebbene sotto il profilo funzionale facciano parte di una stazione ferroviaria quale snodo per il traffico, vengono finanziati separatamente e non tramite il FIF. Di norma i contributi vengono versati al committente (art. 26 cpv. 2 p-LTPubb). Die Bemessung der Beiträge richtet sich nach dem kantonalen Interesse. Il contributo è limitato al 50 per cento dei costi computabili (art. 26 cpv. 3 p-LTPubb). In caso di progetti di particolare interesse cantonale il Cantone può versare contributi superiori.

Articolo 27: impianti delle imprese dei trasporti pubblici su strada

Diversamente dal diritto vigente, d'ora in poi si parla di imprese di trasporto su strada (anziché di servizi di trasporto su strada), il che però rappresenta solo una modifica terminologica e non sostanziale. Come in passato il Cantone dovrà avere la possibilità di cofinanziare costruzioni e impianti per imprese di trasporto pubblico su strada (in concreto si tratta segnatamente di fermate dell'autobus del TRV e di terminal e di accessi di autobus nonché di impianti per dare priorità agli autobus). I terminal di autobus che servono diverse linee di traffico rappresentano snodi di grande importanza per il Cantone, in quanto permettono di cambiare mezzo di trasporto. In un'ottica complessiva, con ciò si intende ottenere uno sgravio per il comune di ubicazione che si trova a far fronte a un onere finanziario elevato. Il contributo agli investimenti deve essere versato al committente (art. 27 cpv. 2 p-LTPubb). Il calcolo dei contributi si conforma all'interesse cantonale e il contributo ammonta al massimo al 50 per cento dei costi computabili (art. 27 cpv. 3 p-LTPubb). In presenza di un interesse preponderante il Cantone può aumentare i contributi.

Conformemente all'art. 31 cpv. 2 p-LTPubb, per un progetto nei confronti del quale i comuni circostanti nutrono un interesse importante, in veste di richiedente un comune di ubicazione deve poter coinvolgere i comuni confinanti per quanto concerne il finanziamento. Nei limiti della propria autonomia comunale ciascun comune decide in merito alla configurazione degli impianti. Il Cantone si limita solamente a formulare raccomandazioni ad es. riguardo alle modalità di risanamento e di strutturazione di una fermata allo scopo di renderla conforme alla LDis (cfr. guida pratica per i Comuni per l'adeguamento delle fermate degli autobus ai sensi della LDis del 26 marzo 2019, compreso l'allegato modelli di fermate degli autobus). Costituiscono un'eccezione le fermate degli autobus lungo strade cantonali per le quali il Cantone può disporre anche requisiti e condizioni di polizia di sicurezza. Il Cantone partecipa al finanziamento delle parti di impianto necessarie per una fermata. Quale novità viene stabilito con chiarezza che le costruzioni e gli impianti utili esclusivamente al trasporto locale (in particolare le fermate dell'autobus) sono esclusi da contributi cantonali in conformità al p-LTPubb (art. 27 cpv. 4 p-LTPubb). Un'eccezione limitata nel tempo (cfr. spiegazioni relative all'art. 40 cpv. 1 p-LTPubb) è costituita dal risanamento di fermate dell'autobus conformemente alla legge federale sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili (legge sui disabili, LDis; RS 151.3) se il committente inoltra una domanda di contributi cantonali al servizio competente entro la fine del 2023 (cfr. messaggio del Governo al Gran

Consiglio quaderno n. 6/2019-2020, pag. 337 segg.).

Articolo 28: impianti park-and-ride e bike-and-ride

Come avvenuto finora il Cantone può concedere contributi per la realizzazione di impianti park-and-ride (art. 27 cpv. 1 LTP invariato). Quale novità si intende equiparare gli impianti bike-and-ride agli impianti park-and-ride, il che è in linea con la prassi sviluppata negli ultimi anni. I contributi vengono calcolati in funzione dell'interesse cantonale. Il Cantone può concedere contributi pari al massimo al 30 per cento dei costi computabili per la realizzazione di impianti di cui all'art. 28 cpv. 1 p-LTPubb. Hanno diritto a contributi i parcheggi nelle stazioni ferroviarie che si prestano ad agevolare il passaggio da un mezzo di trasporto privato (automobile/bicicletta) ai TP.

Articolo 29: binari di raccordo

Realizzare e finanziare binari di raccordo è un compito che spetta in primo luogo all'economia privata o alle imprese che traggono beneficio dagli impianti di raccordo. Tuttavia nel Cantone dei Grigioni, come previsto anche dalla LTM, anche in futuro ci dovrà essere la possibilità di cofinanziare tali impianti. Si intende conservare la relativa base legale esistente già nella LTP in vigore.

Articolo 30: trasporto ferroviario combinato di merci

Quale novità il Cantone può concedere contributi agli investimenti per la costruzione e l'acquisto di impianti utili al trasferimento di merci su ferrovia nel trasporto ferroviario combinato di merci. Vi rientrano ad esempio casse mobili, carrelli frontali e gru. Il calcolo dei contributi si conforma all'interesse cantonale e ammonta al massimo al 50 per cento (art. 30 cpv. 1 p-LTPubb). Se prevale l'interesse del Cantone per una misura, il Cantone può versare contributi superiori (art. 30 cpv. 2 p-LTPubb).

Articoli 31 – 34 Prestazioni proprie, perenzione, scostamenti dai progetti e cambiamento di destinazione

Gli art. 31 – 34 definiscono gli ulteriori requisiti per la concessione di contributi agli investimenti per quanto concerne prestazioni proprie, perenzione, scostamenti dai progetti e cambiamento di destinazione. A causa del rimando contenuto nell'art. 24 cpv. 4 p-LTPubb queste disposizioni valgono per analogia per contributi di promozione.

Articolo 35 Patrimonio storico e culturale

In conformità a questa disposizione il Cantone può sostenere misure utili a salvaguardare e a divulgare il patrimonio storico e culturale dei TP. Questa norma è una disposizione potestativa, cosicché non vi è alcuna pretesa giuridica di percepire una promozione. Inoltre la fattispecie che dà diritto a promozione è stata formulata consapevolmente in modo aperto affinché possa essere in linea anche con l'ampiezza del patrimonio storico e culturale dei TP. Da un lato può trattarsi di misure volte a salvaguardare vecchi mezzi di trasporto come materiale rotabile e simili, mentre d'altro lato anche di contributi per l'archiviazione di dati e informazioni significativi sotto il profilo storico e legati alla storia dei trasporti pubblici nei Grigioni. Questi mezzi di trasporto e altre testimonianze storiche nel Cantone dei Grigioni devono essere resi accessibili in maniera adeguata a un pubblico ampio. Sono esclusi esplicitamente l'acquisto, la conservazione o il rinnovo di costruzioni e di opere edilizie degne di protezione risalenti a diverse epoche dei TP nel Cantone dei Grigioni. Questo compito viene garantito dal Servizio monumenti nell'Ufficio della cultura.

A questo scopo il Cantone sostiene aggregazioni di gruppi di interesse che si occupano di questi compiti (art. 35 cpv. 2 p-LTPubb) stipulando un accordo di prestazioni. I dettagli, segnatamente i requisiti validi per le aggregazioni di gruppi di interesse nonché gli elementi sostanziali dell'accordo di prestazioni verranno disciplinati a livello di ordinanza.

Articolo 36 Regioni dell'orario e procedura di definizione dell'orario

Il Cantone stabilisce la nomina dei presidenti dell'orario, la ripartizione delle regioni dell'orario nonché i principi della procedura per l'allestimento degli orari, per quanto non siano prescritti diversamente dalla Confederazione. I presidenti dell'orario (art. 69 cpv. 3 della legge sul rapporto di lavoro dei collaboratori del Cantone dei Grigioni [legge sul personale, LCPers; CSC 170.400 in unione con l'art. 3 dell'ordinanza per i collaboratori a titolo accessorio del Cantone dei Grigioni]) continueranno a essere nominati dal Governo. Rispetto alla LTP, a questa procedura non verranno apportate modifiche di diritto materiale.

Articolo 37 Contabilità di imprese di trasporto

Le disposizioni della Confederazione inerenti la contabilità delle imprese titolari di una concessione devono valere per analogia per le imprese di trasporto che percepiscono contributi d'esercizio secondo l'art. 12 p-LTPubb oppure se le imprese di trasporto forniscono prestazioni di trasporto su base contrattuale allo scopo di adempiere le concessioni. In termini concreti, in sede di ordinazione dei collegamenti minimi e dei collegamenti complementari cantonali da parte del Cantone e/o dei comuni dovranno trovare applicazione per analogia i requisiti posti alla contabilità delle imprese di trasporto, secondo quanto previsto dal diritto federale per il TRV ordinato dalla Confederazione (art. 35 segg. LTV). Le imprese di trasporto devono presentare i relativi indicatori e fornire le indicazioni necessarie di modo che sia possibile verificare l'economicità (grado di copertura dei costi e grado d'utilizzazione) delle loro prestazioni. Inoltre si intende concedere al Cantone la possibilità di prendere visione della contabilità.

Articoli 38 – 39 Competenze e rimedi legali

Articolo 38: Gran Consiglio

La competenza del Gran Consiglio per quanto concerne la sovranità in materia di preventivo per i fondi destinati ai TP rimane invariata (corrisponde all'art. 35 cpv. 1 LTP), non viene limitata solamente alla promozione o ai contributi di promozione, bensì comprende anche contributi agli investimenti e contributi d'esercizio nonché il versamento nel FIF.

Articolo 39: rimedi giuridici

Con l'art. 39 cpv. 1 p-LTPubb si intende disciplinare espressamente le vie di ricorso interne all'Amministrazione. Finora queste si basavano sull'art. 28 cpv. 1 della legge sulla giustizia amministrativa nel Cantone dei Grigioni (LGA; CSC 370.100). L'art. 39 cpv. 2 p-LTPubb e l'art. 39 cpv. 3 p-LTPubb continuano a corrispondere all'art. 37a cpv. 1 e 2 LTP.

Articolo 40 Disposizioni transitorie

A titolo transitorio la legge si applicherà anche a procedure già pendenti al momento della sua entrata in vigore (art. 40 cpv. 1 p-LTPubb). Ciò risulta sensato perché così eventualmente anche progetti già inoltrati potranno beneficiare delle nuove disposizioni (soprattutto per quanto concerne contributi di promozione e agli investimenti). Un'eccezione è costituita da domande per il risanamento di fermate

dell'autobus secondo la LDis. Una domanda può essere inoltrata al Cantone entro la fine del 2023 (cfr. spiegazioni in merito nell'art. 27 cpv. 4 p-LTPubb). Diversamente da quanto previsto dall'art. 27 cpv. 4 p-LTPubb, le fermate dell'autobus attribuibili esclusivamente al trasporto locale possono continuare a essere cofinanziate per un periodo limitato mediante un credito d'impegno istituito separatamente se la domanda viene inoltrata entro la fine del 2023. Per i contributi già garantiti fanno stato le disposizioni finora in vigore (art. 40 cpv. 2 p-LTPubb).

2. Abrogazione e modifica di altri atti normativi

2.1 Abrogazione

Con l'entrata in vigore del presente progetto la LTP del 1° gennaio 1993 viene abrogata.

L'ordinanza governativa sui trasporti pubblici del Cantone dei Grigioni del 23 agosto 1994 deve essere sottoposta a revisione.

2.2. Modifica di altri atti normativi

La vigente esenzione globale da imposta della FR e della MGB prevista dall'art. 34 LTP non è più conforme al diritto federale. Essa contraddice le disposizioni determinanti (art. 23 cpv. 1 lett. j) della legge federale sull'armonizzazione delle imposte dirette dei Cantoni e dei Comuni (LAID; RS 642.14). Conformemente alla LAID l'esenzione dall'imposta non si applica a un'eventuale "attività accessoria" delle imprese di trasporto che non ha una relazione necessaria con l'attività concessionata. Pertanto in questo settore tutte le imprese di trasporto titolari di una concessione rimangono potenzialmente assoggettate all'imposta e sono trattate allo stesso modo. D'altra parte la LAID non disciplina le imposte comunali come l'imposta sul trapasso di proprietà e l'imposta sugli immobili. In questo ambito vi è ancora del margine di manovra per il Cantone e i comuni. Tutte le imprese di trasporto titolari di una concessione devono essere esentate da queste imposte per quanto riguarda gli immobili funzionali all'attività concessionata. È previsto che l'esenzione fiscale non venga disciplinata come finora nella LTP (cfr. art. 34 LTP) ma venga ancorata direttamente nella legge sulle imposte comunali e di culto (LImpCC; CSC 720.200) mediante una modifica di altri atti normativi. Viene proposta la seguente integrazione dell'art. 11 cpv. 1 della LImpCC con una nuova lett. g:

Articolo 11 5. Esenzione soggettiva

¹ Sono esentati dall'imposta sul trapasso di proprietà ...

g) le imprese di trasporto e d'infrastruttura ai sensi dell'articolo 78 capoverso 1 lettera k della legge cantonale sulle imposte per immobili funzionali all'attività concessionata.

Per quanto riguarda l'esenzione dall'imposta sul trapasso di proprietà, nell'art. 17 cpv. 4 LImpCC si rinvia alla disposizione dell'art. 11 LImpCC relativa all'imposta sul trapasso di proprietà.

3. Scadenziario per la messa in vigore

Il Governo stabilisce la data dell'entrata in vigore dell'atto normativo. È previsto che questo progetto venga discusso dal Gran Consiglio durante la sessione di agosto 2022 e che venga posto in vigore il 1° gennaio 2023 unitamente all'ordinanza che sarà sottoposta a revisione in seguito. Attualmente non vi sono dipendenze per quanto riguarda le scadenze a livello sovraordinato (Confederazione).

VI. CONSEGUENZE FINANZIARIE E SUL PERSONALE

1. Cantone

1.1 Informazioni di natura finanziaria

I costi complessivi dei TP nel Cantone dei Grigioni aumenteranno a seguito degli ampliamenti dell'offerta in corso e della revisione della LTP. Questo vale sia per il TRV finanziato congiuntamente da Cantone e Confederazione, sia per la parte finanziata solamente dal Cantone, così come per il collegamento complementare con i comuni e l'ampliamento dell'offerta di trasporto locale che è a carico dei comuni. Nel preventivo annuale il Gran Consiglio stabilisce l'entità dei fondi destinati ai TP del Cantone dei Grigioni.

Sviluppo dei contributi d'esercizio

I contributi d'esercizio in relazione all'offerta di TP cantonale dipendono dalla quota cantonale assegnata dalla Confederazione e dai contributi federali effettivamente versati. In futuro i contributi della Confederazione aumenteranno. Aumenterà anche la quota che il Cantone deve coprire a integrazione della Confederazione (quota cantonale assegnata dalla Confederazione). Vi sono diverse ragioni per l'evoluzione dei costi. In particolare va menzionato l'aumento della frequenza **ferroviaria** a seguito di Retica 30 e Retica 30+ nonché gli investimenti effettuati dalla FR per il nuovo materiale rotabile. I costi d'investimento per il nuovo materiale rotabile sono inclusi nelle offerte attraverso gli ammortamenti e quindi comportano spese supplementari per Confederazione e Cantone. Inoltre l'attuale pandemia di coronavirus e le enormi conseguenze che ne derivano per i ricavi (e le frequenze) assumono un ruolo importante nell'evoluzione delle indennità (ciò significa che ricavi inferiori portano a indennità più elevate). L'offerta aggiuntiva garantita grazie al nuovo materiale rotabile supplementare provoca costi aggiuntivi nel TRV. Per i moduli previsti di Retica 30+ si prospetta un fabbisogno di indennità supplementare nel traffico ferroviario pari a circa 8,1 milioni di franchi all'anno (costi supplementari rispetto all'offerta odierna; la quota del Cantone dei Grigioni (20 per cento) ammonta presumibilmente a 1,62 milioni di franchi). La quota cantonale a questi costi supplementari è soggetta alla condizione che la Confederazione contribuisca in misura dell'80 per cento nel quadro della quota cantonale assegnata dalla Confederazione. Infine, l'offerta garantita dalle ferrovie dovrebbe essere completata in modo adeguato dagli **autobus** ovvero deve essere garantita una catena di collegamento continua. In caso di ulteriore potenziamento dell'offerta nel settore dei collegamenti complementari, gli oneri finanziari andranno a carico, oltre che del Cantone, anche dei comuni e delle corporazioni di comuni interessati (cfr. spiegazioni al n. 3 sotto). Nel quadro dei lavori di base sono state calcolate le conseguenze finanziarie di un possibile potenziamento dell'offerta a seguito della nuova definizione dei livelli di offerta per le imprese di trasporto pubblico su strada. Nella tabella seguente vengono presentati i risultati della stima di tutte le linee di autobus considerate.

Offerta autobus	di	Costi odierni	Costi futuri	Differenza
Stima complessivi	costi	fr. 81'150'000	fr. 86'290'000	fr. 5'140'000
Stima indennità	spese per	fr. 46'250'000	fr. 49'170'000	fr. 2'920'000

Nel determinare i costi per le corse supplementari, le due stime non tengono pienamente conto di singoli fattori di riduzione dei costi. In pratica ad esempio colmare lacune nell'orario cadenzato si traduce di solito in un beneficio in termini di efficienza (vengono evitate soste o corse a vuoto). Inoltre non si è nemmeno tenuto conto del fatto che sulle linee lunghe (ad es. 90.181 Coira – Lenzerheide – Bivio – Julier – St. Moritz) non deve valere la stessa densità di offerta per tutta la lunghezza. Dalla stima si evince che l'aumento delle indennità a seguito dell'attuazione dei nuovi livelli di offerta di autobus potrebbe raggiungere un ordine di grandezza tra i 2,5 e i 3,0 milioni di franchi all'anno per Cantone, Confederazione e comuni. Ciò corrisponde a circa il 2,3 per cento dei contributi d'esercizio complessivi. In definitiva questi dipendono dall'entità della quota cantonale del TRV riconosciuta dalla Confederazione, ma soprattutto dall'entità dei collegamenti supplementari ordinati da Cantone e comuni (in aggiunta al TRV).

Contributi agli investimenti da parte del Cantone

Dal 2016 il Cantone versa un contributo nel FIF (circa 28 milioni di franchi all'anno), e così sarà anche in futuro. Inoltre nel quadro della revisione devono essere create nuove fattispecie per il cofinanziamento di investimenti per il Cantone (infrastrutture ferroviarie al di fuori del FIF, promozione di impianti park-and-ride e bike-and-ride; ecc.). Il versamento di contributi agli investimenti comporterà costi supplementari. L'entità di tali costi dipende dal progetto e quindi non è possibile fornire stime. Oltre che dalla determinazione del relativo credito di preventivo, la previsione dipende principalmente dalla progettazione dei richiedenti.

Contributi di promozione

È difficile stimare i costi futuri. Oltre che dalla pianificazione del relativo credito di preventivo, la promozione dipende molto anche dal numero di domande presentate. Negli ultimi anni il Cantone ha sempre avuto a disposizione un budget di circa 1,5 - 2 milioni di franchi. Se nel prossimo futuro i committenti e/o terze parti promuoveranno ulteriormente nuovi sistemi di propulsione alternativi nei TP, questa somma, anche in caso di versamenti parziali, non sarà neanche lontanamente sufficiente. A ciò si aggiunge la promozione del patrimonio culturale. Il Cantone prevede un massimo di 1,2 milioni di franchi all'anno (ricorrenti) per queste spese.

1.2. Dal punto di vista del personale

Dalla revisione di legge non risultano nuovi compiti significativi per il Cantone. Dovrebbe essere possibile gestire questi compiti con il personale attuale.

2. Regioni

Il progetto non interessa le regioni. Solamente le regioni dell'orario stabilite nel p-LTP dovrebbero essere mantenute immutate per quanto riguarda la loro forma e i loro compiti.

3. Comuni e corporazioni di comuni

Secondo il progetto posto in consultazione, il finanziamento in comune tra Confederazione e Cantone per quanto riguarda il **traffico regionale viaggiatori (TRV)** rimane invariato, ciò significa che il Cantone continua a partecipare in misura del 20 per cento e la Confederazione per l'80 per cento dei costi scoperti. In questo settore i comuni non saranno gravati finanziariamente. Rispetto all'attuale situazione di diritto, la procedura di ordinazione e il finanziamento nel quadro del **trasporto locale** rimangono invariati per i comuni o per le corporazioni di comuni responsabili per i TP (Engadina Alta). Non risultano

altri compiti. A seguito dell'aumento generale delle esigenze di mobilità della popolazione ci si può attendere che i comuni avranno spese maggiori per i trasporti locali. In relazione all'ordinazione di **collegamenti complementari** per i comuni (e per le corporazioni di comuni che ordinano i TP) ci saranno determinate spese supplementari. Le offerte di corse che vanno oltre il minimo richiesto per il TRV dovranno quale novità essere ordinate e finanziate in collaborazione con il Cantone. Di conseguenza i comuni dovranno sostenere spese amministrative e finanziarie supplementari. È difficile quantificare con precisione tali spese supplementari, soprattutto perché esse dipendono dall'effettiva ordinazione di collegamenti supplementari. Dal calcolo provvisorio su modello per l'intensificazione dell'offerta secondo criteri oggettivi è emerso che per l'offerta supplementare di autobus sono previsti costi aggiuntivi pari a 2,5 - 3 milioni di franchi. Tuttavia non è ancora stata fatta una distinzione tra TRV e collegamenti complementari. Si può quindi supporre che con una ripartizione dei costi pari al 50 per cento per il Cantone e al 50 per cento per i comuni si raggiungeranno al massimo 1,5 milioni di franchi per tutti i comuni grigionesi interessati. Nel Cantone dei Grigioni questo onere finanziario rappresenta in totale circa l'1,2 per cento dei costi complessivi per l'ordinazione dei TP (contributi d'esercizio). Tuttavia i costi possono essere regolati adeguando l'orario all'interno dei livelli di offerta.

VII. BUONA LEGISLAZIONE

Il progetto legislativo applica i principi della necessità, della sussidiarietà e della flessibilità. In particolare ai comuni non vengono imposte nuove prescrizioni rilevanti. Il presente progetto tiene quindi conto delle direttive decise dal Governo in merito alla legislazione (cfr. DG del 16 novembre 2010, prot. n. 1070).

ALLEGATI

- 1) Progetto di legge sui trasporti pubblici nel Cantone dei Grigioni (p-LTP)
- 2) Legge sui trasporti pubblici nel Cantone dei Grigioni (LTP; CSC 872.100)
- 3) Ordinanza sui trasporti pubblici (OTPubb; CSC 872.150)
- 4) Questionario

LEGGI FEDERALI IN MATERIA

- 1) Legge federale sul trasporto di viaggiatori (legge sul trasporto di viaggiatori, LTV; RS 745.1, consultabile su <https://www.admin.ch/gov/it/start.html> > Diritto federale > Raccolta sistematica > Legge federale sul trasporto di viaggiatori)
- 2) Legge federale sulle ferrovie (Lferr; RS 742.101, consultabile su <https://www.admin.ch/gov/it/start.html> > Diritto federale > Raccolta sistematica > Legge federale sulle ferrovie)
- 3) Ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV; RS 745.16, consultabile su <https://www.admin.ch/gov/it/start.html> > Diritto federale > Raccolta sistematica > Ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori)