
Ordinanza sui trasporti pubblici nel Cantone dei Grigioni (OTPubb)

del 20 dicembre 2022 (stato 1 gennaio 2023)

emanata dal Governo il 20 dicembre 2022

visti l'art. 45 cpv. 1 e l'art. 82 cpv. 1 e cpv. 3 della Costituzione cantonale¹⁾

1. Competenze e compiti

Art. 1 Governo

¹ Il Governo è competente per:

- a) il via libera cantonale alle fasi di ampliamento del programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria della Confederazione (PROSSIF) richieste;
- b) l'approvazione del piano cantonale dei trasporti pubblici e il via libera alla strategia di trasporto merci a destinazione della Confederazione;
- c) l'ordinazione cantonale dei trasporti pubblici nonché del trasporto ferroviario di merci.

Art. 2 Dipartimento

¹ Il Dipartimento infrastrutture, energia e mobilità (Dipartimento) è competente per:

- a) la stipula dei contratti e degli accordi con terzi necessari per l'esecuzione della legge sui trasporti pubblici nel Cantone dei Grigioni²⁾;
- b) la decisione in merito al diritto al collegamento di frazioni di comuni;
- c) la decisione in merito a controversie conformemente all'articolo 23 della legge federale sul trasporto di merci da parte di imprese ferroviarie e di navigazione³⁾;
- d) il via libera all'offerta per l'anno successivo sulla base della bozza di orario.

¹⁾ CSC [110.100](#)

²⁾ CSC [872.100](#)

³⁾ RS [742.41](#)

* Tabelle con le modifiche in fondo all'atto normativo

² Il Dipartimento svolge la funzione di autorità cantonale di vigilanza conformemente all'articolo 36 dell'ordinanza federale sul trasporto di viaggiatori⁴⁾.

Art. 3 Ufficio

¹ L'Ufficio dell'energia e dei trasporti (Ufficio) dà esecuzione agli atti normativi nel settore dei trasporti pubblici e del trasporto ferroviario di merci. Esso adotta le misure e le decisioni necessarie, nella misura in cui tali compiti non siano espressamente delegati dalla presente ordinanza o dalla legislazione speciale al Governo, al Dipartimento, ad altri servizi del Cantone oppure alle imprese di trasporto attive nel Cantone, ai comuni, alle regioni, alle corporazioni di comuni o a organizzazioni simili.

² All'Ufficio compete inoltre, in particolare:

- a) la collaborazione con la regione di pianificazione competente per l'elaborazione e l'attuazione del PROSSIF;
- b) l'elaborazione e la rielaborazione del piano cantonale dei trasporti pubblici;
- c) lo svolgimento della procedura di ordinazione e della procedura di definizione dell'orario;
- d) l'evasione di domande di contributi;
- e) il rilascio dell'autorizzazione per i trasporti di viaggiatori conformemente all'articolo 36 dell'ordinanza federale sul trasporto di viaggiatori⁴⁾;
- f) il deposito di una procedura di approvazione dei piani secondo l'articolo 18 segg. della legge federale sulle ferrovie⁵⁾ nonché la stesura delle prese di posizione cantonali da consegnare alla Confederazione nel quadro di questa procedura;
- g) la verifica nell'ottica del diritto dei sussidi ai sensi dell'articolo 37 della legge sui trasporti pubblici nel Cantone dei Grigioni⁶⁾.

2. Offerta

2.1. PIANIFICAZIONE

Art. 4 Requisiti posti al piano cantonale dei trasporti pubblici

¹ Il piano cantonale dei trasporti pubblici contiene segnatamente:

- a) un'analisi della situazione attuale dei trasporti pubblici nel Cantone dei Grigioni;
- b) un'offerta cantonale dei trasporti pubblici a cui mirare a medio termine;
- c) una pianificazione di progetto a lungo termine per l'infrastruttura futura;

⁴⁾ [RS 745.11](#)

⁴⁾ [RS 745.11](#)

⁵⁾ [RS 742.101](#)

⁶⁾ [CSC 872.100](#)

d) un trattamento prioritario dei mezzi finanziari per l'offerta dei trasporti pubblici.

² Esso deve essere coordinato con pianificazioni sovraordinate come il PROSSIF. L'ordinazione dell'offerta e l'orario si basano sul piano cantonale dei trasporti pubblici.

2.2. COLLEGAMENTI

Art. 5 Definizione dei livelli di offerta nei trasporti pubblici

¹ I valori indicativi dei livelli di offerta nei trasporti pubblici che danno diritto a un'indennità cantonale risultano dall'allegato 1.

² Se una località è collegata contemporaneamente tramite un collegamento ferroviario e tramite imprese pubbliche di trasporto su strada, occorre tenere adeguatamente conto di questo fatto nella determinazione dei collegamenti di base e dei collegamenti complementari.

Art. 6 Collegamenti elementari

¹ Un comune ha diritto a un collegamento elementare se ha meno di 100 abitanti e almeno 50 abitanti residenti tutto l'anno.

Art. 7 Collegamenti complementari

¹ L'economicità di una linea nel quadro del collegamento complementare viene calcolata secondo il suo grado di copertura dei costi. La domanda di una linea viene determinata conformemente all'ordinanza federale sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori¹⁾. Dalla domanda determinata viene dedotto il 20 per cento.

² I valori minimi per il collegamento complementare (domanda ed economicità) risultano dall'allegato 2.

2.3. ORDINAZIONE

Art. 8 Procedura di ordinazione per i collegamenti elementari e complementari

1. Compiti del richiedente responsabile

¹ Nel quadro della procedura di ordinazione, il richiedente responsabile deve porre in essere in particolare le seguenti azioni:

- a) definizione dell'offerta;
- b) verifica dell'offerta;
- c) conduzione di trattative con imprese di trasporto;

¹⁾ RS [745.16](#)

d) definizione e controllo della qualità delle prestazioni.

Art. 9 2. Svolgimento

¹ Le offerte delle imprese di trasporto concernenti i collegamenti elementari e complementari devono essere inoltrate a destinazione dell'Ufficio, se la responsabilità dell'ordinazione spetta al Cantone.

² Se un'offerta non è soddisfacente, l'Ufficio può chiedere all'impresa di trasporto di inoltrare ulteriori varianti di offerta.

³ L'Ufficio disciplina gli ulteriori dettagli per l'ordinazione dei collegamenti elementari e complementari nel Cantone e stabilisce in particolare le scadenze della procedura.

3. Contributi

3.1. CONTRIBUTI D'ESERCIZIO

Art. 10 In generale

¹ Se nell'ordinazione nel quadro del traffico regionale viaggiatori viene constatato un esubero di offerta e se esso non viene finanziato dalla Confederazione, l'esubero di offerta viene finanziato temporaneamente dal Cantone nel periodo di ordinazione corrente quale collegamento complementare per un periodo limitato di due anni.

² Se i comuni non assumono il finanziamento proporzionale dell'esubero di offerta nel quadro del collegamento complementare dopo la scadenza del termine conformemente al capoverso 1, tale esubero non viene più finanziato dal Cantone. I comuni sono liberi di continuare a ordinarlo tramite il Cantone e di finanziarlo autonomamente.

³ Se i valori minimi per l'ordinazione di un collegamento complementare per una linea conformemente all'articolo 7 capoverso 2 non sono raggiunti, il Cantone non partecipa al suo finanziamento. I comuni sono liberi di ordinare il collegamento complementare tramite il Cantone e di finanziarlo autonomamente.

Art. 11 Carico di autoveicoli

¹ Sono considerati costi non coperti del carico di autoveicoli i costi complessivi per un collegamento singolo al netto delle entrate conseguibili tramite i trasporti.

² Un interesse di politica regionale sussiste se a causa della chiusura di un passo la raggiungibilità intracantonale di una regione non è garantita e una domanda minima giustifica un'offerta corrispondente.

³ Per ragioni economiche non è esigibile che l'impresa di trasporto si faccia carico dei costi non coperti per il carico di autoveicoli se un singolo collegamento non può essere gestito in modo tale da coprire i costi.

Art. 12 Offerte transfrontaliere

¹ Sono considerati costi non coperti di offerte transfrontaliere nel trasporto di linea i costi complessivi al netto delle entrate conseguibili tramite i trasporti. La partecipazione finanziaria adeguata delle parti interessate fuori Cantone deve essere definita nel singolo caso.

² Un tratto breve situato al di fuori del territorio cantonale sussiste se esso si trova nel perimetro tra il confine di Stato e il punto nodale dei trasporti pubblici più vicino nella regione estera confinante.

3.2. CONTRIBUTI DI PROMOZIONE E AGLI INVESTIMENTI

3.2.1. Disposizioni generali

Art. 13 Domande di contributo

¹ Le domande di contributo per contributi cantonali devono essere inoltrate per iscritto all'Ufficio corredate degli allegati necessari.

² Non sussiste alcun diritto alla concessione di contributi cantonali.

Art. 14 Conteggio finale e versamento

¹ Il conteggio finale deve essere inoltrato all'Ufficio corredato degli allegati necessari entro il termine. In linea di principio, su richiesta il termine può essere prorogato una volta di un anno.

² L'Ufficio verifica il conteggio finale nonché i giustificativi inoltrati. I contributi cantonali vengono versati soltanto se sono stati previamente garantiti dall'autorità competente e se i requisiti per la concessione di contributi cantonali sono soddisfatti.

Art. 15 Disposizioni esecutive

¹ Il Dipartimento stabilisce i dettagli della concessione di contributi cantonali in disposizioni esecutive (guida).

Art. 16 Inizio dei lavori, acquisto od ordinazione anticipati

¹ La competenza relativamente alla concessione dell'inizio anticipato dei lavori, dell'acquisto anticipato o dell'ordinazione anticipata si conforma all'ammontare del contributo e di conseguenza all'ordinanza sulla gestione finanziaria cantonale¹⁾.

¹⁾ CSC [710.110](#)

3.2.2. Contributi di promozione

Art. 17 Linee turistiche dei trasporti pubblici
1. Presupposti

¹ Una linea turistica dei trasporti pubblici inizia di principio in una località la quale è già dotata di un collegamento dei trasporti pubblici esistente.

² Una linea la quale passa da una tratta turistica oppure conduce a una destinazione turistica al di fuori o al margine del comprensorio insediativo non ha una funzione diretta di collegamento.

³ Un effetto di passaggio al trasporto pubblico è dato se la linea turistica è idonea a ridurre il trasporto individuale motorizzato su tale tratta o verso la destinazione turistica.

⁴ Sulla base delle frequenze e delle entrate conseguite tramite i trasporti occorre dimostrare un grado di copertura dei costi pari almeno al 20 per cento per l'offerta che circola sulla linea turistica.

Art. 18 2. Costi non coperti e calcolo

¹ Sono considerati costi non coperti i costi delle linee turistiche ovvero i costi conteggiati dall'impresa di trasporto al netto delle entrate conseguibili tramite i trasporti.

² Ai costi non coperti vengono concessi i seguenti contributi:

- | | | |
|----|---|------|
| a) | Offerte con titoli di trasporto del trasporto diretto nazionale | 50 % |
| b) | tutte le altre offerte | 30 % |

Art. 19 Esercizi sperimentali

¹ Un esercizio sperimentale sussiste quando dei progetti relativi ai trasporti pubblici o al trasporto ferroviario di merci vengono testati per un periodo di tempo limitato.

² Un esercizio sperimentale presuppone un obiettivo legato al progetto previamente definito, il quale sia almeno in parte misurabile.

³ Sono considerati costi non coperti di un esercizio sperimentale i costi per il progetto incluse le spese per un'eventuale infrastruttura.

⁴ Ai costi non coperti di un esercizio sperimentale viene concesso un contributo del 50 per cento.

Art. 20 Misure transfrontaliere

¹ Le misure transfrontaliere interessano il Cantone dei Grigioni e uno o più Stati esteri confinanti.

² I requisiti posti alla partecipazione adeguata e all'effetto di passaggio al trasporto pubblico risultano per analogia dall'articolo 12 e dall'articolo 17.

³ Sono considerati costi non coperti per misure transfrontaliere i costi per la pianificazione, la progettazione e l'attuazione della misura corrispondente.

⁴ Ai costi non coperti vengono concessi segnatamente i seguenti contributi:

- | | | |
|----|--|-----------|
| a) | Introduzione di nuove linee o prolungamento di linee esistenti | 50 % |
| b) | Progetti o misure di commercializzazione | 30 – 50 % |

Art. 21 Nuove forme di mobilità

¹ Le nuove forme di mobilità possono servire in particolare per coprire l'ultimo chilometro all'interno di una località oppure per collegare località. Le nuove forme di mobilità possono di norma essere utilizzate tramite piattaforme digitali.

² Un collegamento opportuno ed efficiente di località è dato segnatamente se a seguito della messa a disposizione di una nuova forma di mobilità è possibile raggiungere una località in modo migliore e più economico rispetto a quanto sia possibile fare con l'offerta esistente.

³ La promozione di nuove forme di mobilità presuppone un obiettivo previamente definito, il quale sia almeno in parte misurabile.

⁴ Sono considerati costi non coperti i disavanzi d'esercizio delle nuove forme di mobilità inclusi i relativi eventuali costi per l'infrastruttura.

⁵ Ai costi non coperti dell'esercizio e dell'eventuale infrastruttura viene concesso un contributo del 50 per cento.

Art. 22 Misure volte a evitare o a ridurre in maniera sostanziale le emissioni di CO₂

¹ Le misure che servono a evitare o a ridurre in maniera sostanziale le emissioni di CO₂ nei trasporti pubblici sono in particolare:

- a) acquisto di veicoli dotati di tecniche di propulsione alternative;
- b) costi d'acquisto e di esercizio dell'infrastruttura necessaria per l'esercizio di un veicolo a propulsione alternativa.

² Sono considerati costi non coperti i costi di esercizio supplementari per l'infrastruttura e per i veicoli dotati di tecniche di propulsione alternative.

³ Ai costi non coperti viene concesso un contributo del 40 per cento.

Art. 23 Ulteriori misure

1. Presupposti

¹ Le misure informative, di commercializzazione e di promozione delle vendite devono comportare un beneficio globale intermodale, ad esempio ottenendo uno spostamento dello splitting modale a vantaggio dei trasporti pubblici.

² Ulteriori offerte volte a garantire le catene di trasporto devono inoltre essere idonee per coprire le esigenze di mobilità nelle prime ore del mattino o tardi la sera. La messa a disposizione di offerte in caso di eventi straordinari si rende necessaria in particolare qualora si verifichino pericoli naturali (colate detritiche o eventi simili).

³ Un allacciamento migliore con i trasporti pubblici in caso di manifestazioni viene raggiunto se i collegamenti supplementari limitati alla durata della manifestazione servono a ridurre la quota di traffico motorizzato.

⁴ Le agevolazioni tariffarie devono essere idonee per aumentare la quota di trasporti pubblici rispetto al traffico complessivo.

Art. 24 2. Costi non coperti e calcolo

¹ Ai costi non coperti delle misure conformemente all'articolo 23 vengono concessi i seguenti contributi:

- | | | |
|----|---|------|
| a) | promozione di informazione, commercializzazione e vendite | 30 % |
| b) | catene di trasporto ed eventi straordinari | 50 % |
| c) | manifestazioni | 40 % |

² In caso di agevolazioni tariffarie i costi non coperti corrispondono alla differenza risultante a seguito della misura. Le perdite di guadagno vengono integralmente indennizzate alle imprese di trasporto da parte del Cantone e di terzi.

Art. 25 Comunità tariffarie

1. Presupposti

¹ All'interno di comunità tariffarie le offerte su linee dei trasporti pubblici possono essere ordinate e finanziate esclusivamente dal Cantone oppure dal Cantone e dai comuni in aggiunta al traffico regionale viaggiatori se:

- a) tra le imprese di trasporto viene concordata una ripartizione delle entrate dipendente dalla domanda sulla base dei viaggiatori-km e dal numero di passeggeri;
- b) le misure tariffarie di tali offerte semplificano l'utilizzo dell'intero sistema di trasporti pubblici.

Art. 26 2. Costi non coperti e calcolo

¹ I costi non coperti di comunità tariffarie i quali non sono cofinanziati dalla Confederazione sono le spese amministrative e le perdite di guadagno risultanti alle imprese di trasporto partecipanti a seguito della comunità tariffaria.

² Se i comuni partecipanti richiedono una struttura tariffaria più conveniente rispetto ad altre imprese di trasporto, il contributo cantonale può essere ridotto.

³ Per il calcolo dei contributi comunali alle comunità tariffarie è determinante il numero di abitanti, se i comuni non concordano un'altra chiave di ripartizione.

3.2.3. Contributi agli investimenti

Art. 27 Infrastrutture ferroviarie

¹ Il termine infrastrutture ferroviarie risulta per analogia dall'articolo 62 della legge federale sulle ferrovie¹⁾.

² I costi computabili sono i costi di progettazione e di costruzione di progetti per infrastrutture ferroviarie al netto dei contributi di terzi.

³ Ai costi computabili di progetti per infrastrutture ferroviarie vengono concessi i seguenti contributi:

- | | | |
|----|--------------------------------------|------|
| a) | punti nodali del traffico cantonale | 50 % |
| b) | punti nodali di importanza regionale | 30 % |
| c) | altri punti nodali | 20 % |

⁴ È dato un interesse cantonale particolare se l'infrastruttura ferroviaria prevista comporta un beneficio cantonale o sovraregionale. Nel caso delle infrastrutture, un interesse cantonale particolare sussiste inoltre se esse sono prescritte dal Cantone e se sono di scarsa utilità per il comune o i comuni di ubicazione.

Art. 28 Costruzioni, impianti e strutture per il traffico di imprese di trasporto su strada dei trasporti pubblici

¹ Le nuove misure devono comportare un notevole miglioramento dell'utilizzo delle costruzioni, degli impianti e delle strutture per il traffico di imprese di trasporto su strada dei trasporti pubblici.

² Sono computabili i costi di progettazione e di costruzione di costruzioni, impianti e strutture di imprese di trasporto su strada dei trasporti pubblici.

³ Ai costi computabili vengono concessi in particolare i seguenti contributi:

- | | | |
|----|--|------|
| a) | piazze di fermata degli autobus su strade cantonali (fermata degli autobus e banchina) | 30 % |
| b) | fermate degli autobus le quali non sono comprese alla lettera a | 50 % |
| c) | impianti accessori (pensiline, arredi, WC e simili) | 10 % |
| d) | accessi necessari | 30 % |
| e) | impianti pedonali (marciapiede solo nel settore della fermata) | 30 % |
| f) | strutture rilevanti ai fini della sicurezza | 30 % |
| g) | impianti per dare priorità agli autobus | 30 % |

Art. 29 Impianti park-and-ride e bike-and-ride

¹ Gli impianti park-and-ride e bike-and-ride sono impianti di parcheggio situati nelle stazioni o nelle loro immediate vicinanze, atti a facilitare il passaggio dai mezzi privati a quelli pubblici.

¹⁾ RS [742.101](#)

² Per l'utilizzazione degli impianti park-and-ride e bike-and-ride i titolari degli esercizi emanano regolamenti d'esercizio che devono essere resi noti all'Ufficio. Essi provvedono affinché i parcheggi destinati all'utilizzazione dei trasporti pubblici non vengano occupati da persone non autorizzate.

³ Sono computabili i costi per i parcheggi destinati agli utenti dei trasporti pubblici, al netto di contributi di terzi. Sono considerati computabili i costi per la progettazione, il collegamento e la realizzazione dei parcheggi nonché i costi delle strutture per il controllo della durata di parcheggio e la riscossione delle tasse.

⁴ I contributi vengono calcolati secondo l'importanza della stazione e del potenziale del bacino di utenza:

- | | | |
|----|--------------------------------------|------|
| a) | punti nodali del traffico cantonale | 30 % |
| b) | punti nodali di importanza regionale | 20 % |
| c) | altri punti nodali | 10 % |

Art. 30 Binari di raccordo

¹ In caso di rinnovo di binari esistenti è computabile soltanto il risanamento totale di un tratto di binari. I contributi di terzi devono essere dedotti.

² Sono computabili i costi per la progettazione, la preparazione e la realizzazione dei binari di raccordo nonché le spese per l'infrastruttura ferroviaria fissa.

³ Ai costi computabili per la realizzazione o il rinnovo di binari di raccordo vengono concessi i seguenti contributi:

- | | | |
|----|------------------------|-----------|
| a) | binari principali | 30 % |
| b) | binari di collegamento | 15 – 30 % |
| c) | binari di carico | 15 – 30 % |

⁴ Le aliquote di sussidio per i binari di collegamento e di carico sono calcolate in base alla distanza media di trasporto ferroviario delle merci sul territorio cantonale nonché al tonnellaggio annuo o ai carichi completi annui trasbordati su vagoni lungo il binario di raccordo.

Art. 31 Trasporto ferroviario combinato di merci

¹ Ai costi computabili di misure quali strutture fisse, veicoli o apparecchiature di trasbordo del trasporto ferroviario combinato di merci viene concesso un contributo del 40 per cento.

² In caso di misure del trasporto ferroviario combinato di merci che la Confederazione non cofinanzia, i costi direttamente necessari per l'utilizzo di un impianto sono integralmente computabili. Ai costi computabili di misure quali strutture fisse, apparecchiature di trasbordo o contenitori di trasporto viene concesso un contributo del 50 per cento.

Art. 32 Manutenzione ed esercizio

¹ Alla manutenzione e all'esercizio di progetti cofinanziati dal Cantone non viene concesso alcun contributo.

3.2.4. Altri contributi

Art. 33 Patrimonio storico e culturale

¹ Tra le misure volte a salvaguardare e a divulgare il patrimonio storico e culturale nel settore dei trasporti pubblici rientrano segnatamente:

- a) il restauro, il ripristino, il deposito e la cura di materiale storico legato ai trasporti e di apparecchiature storiche dei trasporti pubblici nel Cantone dei Grigioni;
- b) l'archiviazione, la schedatura e la conservazione di documenti storici e immagini storiche dei trasporti pubblici del Cantone dei Grigioni;
- c) l'accessibilità per il vasto pubblico del patrimonio storico e culturale dei trasporti pubblici nel Cantone dei Grigioni sotto forma di musei ed esposizioni di ogni genere;
- d) la sensibilizzazione del pubblico;
- e) l'assunzione di costi supplementari comprovati per la messa a disposizione di materiale storico legato ai trasporti nei trasporti pubblici ordinari;
- f) manifestazioni in occasione delle quali vengono valorizzati i mezzi di trasporto storici (corse speciali e simili).

² L'accordo di prestazioni richiede la forma scritta ed è valido quattro anni. Ogni due anni deve essere presentato al Cantone un rapporto di attività concernente gli obiettivi concordati in precedenza corredato di comprova dell'impiego dei mezzi.

4. Orario

Art. 34 Procedura di definizione dell'orario e autorità competenti per la definizione dell'orario

¹ L'Ufficio disciplina i dettagli per l'audizione delle cerchie interessate e stabilisce i termini della procedura di definizione dell'orario, se questi non vengono disposti dalla Confederazione.

² Nel quadro della procedura di definizione dell'orario, le autorità competenti sono i presidenti delle regioni dell'orario. I presidenti dell'orario vengono nominati per un periodo di carica di quattro anni.

Art. 35 Regioni dell'orario

¹ I comuni del Cantone vengono suddivisi in regioni dell'orario conformemente all'allegato 3 in considerazione dei flussi di traffico.

5. Trasporto di viaggiatori

Art. 36 Obbligo di autorizzazione e autorizzazioni cantonali

¹ Per quanto riguarda l'obbligo di autorizzazione nonché il rilascio, il rinnovo, il trasferimento, la modifica, la rinuncia, la revoca e la durata di autorizzazioni cantonali fanno stato le disposizioni del diritto federale.

Tabella modifiche - Secondo decisione

| Data di decisione | Entrata in vigore | Elemento | Cambiamento | Rimando AGS |
|--------------------------|--------------------------|-----------------|--------------------|--------------------|
| 20.12.2022 | 01.01.2023 | atto normativo | prima versione | 2022-049 |

Tabella modifiche - Secondo articolo

| Elemento | Data di decisione | Entrata in vigore | Cambiamento | Rimando AGS |
|----------------|-------------------|-------------------|----------------|-------------|
| atto normativo | 20.12.2022 | 01.01.2023 | prima versione | 2022-049 |

Allegato 1: Valori indicativi dei livelli di offerta nei trasporti pubblici che danno diritto a un'indennità cantonale (art. 5)

(Stato 1° gennaio 2023)

| Livelli di offerta | Valori indicativi | Collegamento di base | | Collegamento complementare (totale max. numero CC) |
|----------------------------|-------------------|----------------------|-------------------------|---|
| | | TRV | Collegamento elementare | |
| Offerta minima | 6-8 CC | 4-8 CC | 4-8 CC | Max. CC supplementari: 6 (totale max. 14 CC) |
| Offerta transitoria | 10-12 CC | 8-13 CC | - | Max. CC supplementari: 9 (totale max. 22 CC) |
| Offerta standard | 14-18 CC | 14-18 CC | - | Max. CC supplementari: 12 (totale max. 30 CC) |
| Offerta fitta | 30-40 CC | 19-40 CC | - | Max. CC supplementari: 20 (totale max. 60 CC) |
| Offerta urbana | 60-72 CC | 41-72 CC | - | Max. CC supplementari: 28 (totale max. 100 CC) |

TRV = traffico regionale viaggiatori

CC = coppie di corse

Allegato 2: Valori cantonali minimi del collegamento complementare concernenti la domanda e l'economicità (art. 7)

(Stato 1° gennaio 2023)

1. Valori minimi "domanda"

| Domanda TRV | Collegamento complementare | Numero di coppie di corse | Domanda TRV | Collegamento complementare | Numero di coppie di corse |
|-------------|----------------------------|---------------------------|-------------|----------------------------|---------------------------|
| 0 | 0 | 6 | 2313 | 1850 | 38 - 48 |
| 32 | 26 | 6 - 7 | 2438 | 1950 | 39 - 49 |
| 36 | 29 | 6 - 8 | 2584 | 2067 | 40 - 50 |
| 50 | 40 | 6 - 9 | 2750 | 2200 | 41 - 51 |
| 70 | 56 | 7 - 10 | 2917 | 2334 | 42 - 53 |
| 95 | 76 | 8 - 11 | 3084 | 2467 | 43 - 54 |
| 120 | 96 | 9 - 12 | 3250 | 2600 | 44 - 55 |
| 145 | 116 | 10 - 13 | 3417 | 2734 | 45 - 56 |
| 175 | 140 | 11 - 14 | 3584 | 2867 | 46 - 58 |
| 210 | 168 | 12 - 15 | 3750 | 3000 | 47 - 59 |
| 245 | 196 | 13 - 16 | 3917 | 3134 | 48 - 60 |
| 280 | 224 | 14 - 18 | 4084 | 3267 | 49 - 61 |
| 320 | 256 | 15 - 19 | 4250 | 3400 | 50 - 63 |
| 365 | 292 | 16 - 20 | 4417 | 3534 | 51 - 64 |
| 410 | 328 | 17 - 21 | 4584 | 3667 | 52 - 65 |
| 455 | 364 | 18 - 23 | 4750 | 3800 | 53 - 66 |
| 532 | 426 | 19 - 24 | 4917 | 3934 | 54 - 68 |
| 594 | 475 | 20 - 25 | 5084 | 4067 | 55 - 69 |
| 657 | 526 | 21 - 26 | 5250 | 4200 | 56 - 70 |
| 719 | 575 | 22 - 28 | 5417 | 4334 | 57 - 71 |
| 792 | 634 | 23 - 29 | 5584 | 4467 | 58 - 72 |
| 875 | 700 | 24 - 30 | 5750 | 4600 | 59 - 72 |
| 959 | 767 | 25 - 31 | 5917 | 4734 | 60 - 72 |
| 1042 | 834 | 26 - 33 | 6084 | 4867 | 61 - 72 |
| 1125 | 900 | 27 - 34 | 6250 | 5000 | 62 - 72 |
| 1209 | 967 | 28 - 35 | 6417 | 5134 | 63 - 72 |
| 1292 | 1034 | 29 - 36 | 6584 | 5267 | 64 - 72 |
| 1375 | 1100 | 30 - 38 | 6750 | 5400 | 65 - 72 |
| 1459 | 1167 | 31 - 39 | 6917 | 5534 | 66 - 72 |
| 1563 | 1250 | 32 - 40 | 7084 | 5667 | 67 - 72 |
| 1688 | 1350 | 33 - 41 | 7250 | 5800 | 68 - 72 |
| 1813 | 1450 | 34 - 43 | 7417 | 5934 | 69 - 72 |
| 1938 | 1550 | 35 - 44 | 7584 | 6067 | 70 - 72 |
| 2063 | 1650 | 36 - 45 | 7750 | 6200 | 71 - 72 |
| 2188 | 1750 | 37 - 46 | 7917 | 6334 | 72 - 72 |

TRV = traffico regionale viaggiatori

Importanti fasi di ampliamento in relazione a un collegamento complementare devono necessariamente avere quale base una previsione della domanda. L'offerta dei collegamenti complementari può essere potenziata solo fino al raggiungimento del numero massimo di coppie di corse del relativo livello di offerta.

2. Valori minimi "economicità"

In sede di ordinazione di un collegamento complementare il criterio dell'economicità corrisponde ai requisiti minimi dell'Ufficio federale dei trasporti (art. 6 dell'ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori [OITRV; RS 745.16]).

| Mezzo di trasporto | Livello di offerta | Valore minimo Economicità (Grado di copertura dei costi) |
|----------------------------------|---------------------------|---|
| Ferrovia | 1 – 5 | 20 % |
| Sostituzione offerta ferroviaria | 1 – 5 | 10 % |
| Funivie | 1 – 5 | 10 % |
| Autobus | 1 – 2 | 10 % |
| Autobus | 3 – 5 | 20 % |
| Autobus a chiamata | 1 – 5 | 10 % |
| Offerte serali | 1 – 5 | 10 % |
| Offerte notturne | 1 – 5 | 10 % |
| Natanti | 1 – 5 | 20 % |

Allegato 3: Regioni dell'orario (art. 35)

(Stato 1° gennaio 2023)

| Regione dell'orario N. | Designazione | Comuni |
|-----------------------------------|---------------------|--|
| 1 | Landquart | (Coira)* ¹ Jenins Fläsch Landquart Maienfeld Malans Trimmis Untervaz Zizers |
| 2 | Prättigau/Davos | Conters im Prättigau Davos Fideris Furna Grüsch Jenaz Klosters Küblis Luzéin Schiers Seewis im Prättigau |
| 3 | Plessur | Coira* Churwalden Arosa Tschierschen – Praden |
| 4 | Imboden | (Coira)* Bonaduz Domat/Ems Felsberg Rhäzüns Tamins |

¹ *Per via dei diversi flussi di traffico figura anche nelle regioni dell'orario 1 e 4.

| | | |
|---|----------|---|
| 5 | Viamala | Andeer Avers Cazis Domleschg Ferrera Flerden Fürstenau Masein Muntogna da Schons Rheinwald Rongellen Rothenbrunnen Scharans Sils im Domleschg Sufers Thusis Tschappina Urmein Zillis-Reischen |
| 6 | Moesa | Buseno Calanca Cama Castaneda Grono Lostallo Mesocco Rossa Roveredo San Vittore Santa Maria in Calanca Soazza |
| 7 | Albula | Albula/Alvra Bergün Filisur Lantsch/Lenz Schmitten Surses Vaz/Obervaz |
| 8 | Surselva | Breil/Brigels Disentis/Mustér Falera Flims Ilanz/Glion |

| | | |
|----|-----------------------------|---|
| | | Laax Lumnezia Medel (Lucmagn) Obersaxen Mundaun Safiental Sagogn Schluein Sumvitg Trin Trun Tujetsch Vals |
| 9 | Engiadina Bassa/Val Müstair | Samnaun Scuol Val Müstair Valsot Zernez |
| 10 | Bernina | Brusio Poschiavo |
| 11 | Maloja | Bever Bregaglia Celerina/Schlarigna La Punt Chamues-ch Madulain Pontresina Samedan S-chanf Sils im Engadin/Segl Silvaplana St. Moritz Zuoz |