

Anfrage Gredig betreffend Koordination der öV-Bestellung

Die letzten Monate waren für die Besteller und Leistungserbringer im öffentlichen Verkehr sehr turbulent. Bis heute ist völlig unklar, wer welche Leistungen bestellt und finanziert ab dem Fahrplanwechsel 2026. Das bedeutet sowohl für die Transportunternehmen wie auch für die Bündner Gemeinden einen enormen Mehraufwand, der schlussendlich zu Mehrkosten und Ineffizienzen im System öV führt.

Die gesetzliche Grundlage ist klar. In Artikel 3 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (GöV) ist festgehalten, dass der Kanton in Zusammenarbeit mit dem Bund, den Gemeinden, den Regionen, den Gemeindeverbänden sowie ähnlichen Organisationen die Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und den Schienengüterverkehr koordiniert. Er stimmt sie mit dem motorisierten Individualverkehr und dem Fuss- und Veloverkehr ab.

Es ist offensichtlich, dass diese Aufgabe vom zuständigen Amt nicht im Alleingang übernommen werden kann. Um eine gemeinsame Plattform für diese Zusammenarbeit zu schaffen, wurde in den letzten Jahren invia ins Leben gerufen. In diesem Gefäss sollten die Besteller und die Leistungserbringer zusammengebracht werden, um gemeinsam Lösungen für einen effizienten öV und eine gute Koordination mit dem MIV sowie dem Fuss- und Veloverkehr zu entwickeln.

Nach einem positiven Start mit der Lancierung kombinierter Mobilitätsangebote wie invia BikeShare im Churer Rheintal und invia PickMeUp in Davos wurden ohne die Angabe von Gründen geplante Anlässe zur Konstituierung von invia als Governance-Organisation im öV abgesagt. Seither wird kolportiert, dass das zuständige Amt für Energie und Verkehr invia abschaffen möchte, bevor es wirklich gegründet wurde.

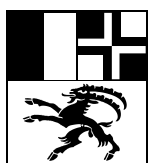
Tatsächlich gab es in der Branche unterschiedliche Auffassungen darüber, wie weit invia als Gefäss entwickelt werden soll. Gegenüber einer Umsetzung als Bündner Tarifverbund oder Dachmarke für den öV gab und gibt es Vorbehalte. Invia als gemeinsame Governance für die koordinierte Entwicklung und Bestellung des Bündner öV ist allerdings in der Branche unbestritten. Viele kleinere Gemeinden oder Tourismusorganisationen bestellen eigene Orts- und Skibusse oder auch Wanderbusse. Es ist wichtig, dass diese Angebote mit den übergeordneten Transportketten kompatibel, in den Fahrplansystemen erfasst und in die nationalen Tarifsysteme eingebunden sind.

Vor diesem Hintergrund bitten wir die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Warum wurden geplante Anlässe zur Konstituierung von invia plötzlich abgesagt und seither nicht mehr mit den Stakeholdern kommuniziert?
2. Wann wird der unbestrittene Teil von invia – der Aufbau einer gemeinsamen Governance von Bestellern und Leistungserbringern – endlich umgesetzt?
3. Welche Chancen sieht die Regierung darüber hinaus für invia?

Chur, 17. Juni 2026

Gredig, Epp, Berweger, Atanes, Bachmann, Bardill, Baselgia, Bavier, Biert, Binkert, Bischof, Bisculm Jörg, Cahenzli-Philipp, Claus, Cramer, Das, Degiacomi, Della Cà, Dietrich, Dürler, Gansner, Gartmann-Albin, Hartmann, Heim, Hoch, Kaiser, Kienz, Kohler, Kunz, Lamprecht, Mani, Mazzetta, Messmer-Blumer, Michael (Castasegna), Morf, Nicolay, Oesch, Pfäffli, Preisig, Rutishauser, Schläpfer, Schutz, von Ballmoos, Wieland, Zaugg-Ettlin, Zindel



Sitzung vom

25. August 2026

Mitgeteilt den

26. August 2026

Protokoll Nr.

584/2026

Anfrage Gredig

betreffend Koordination der öV-Bestellung

Antwort der Regierung

Invia ist als gemeinsame Plattform in erster Linie der in Graubünden tätigen Transportunternehmen und in zweiter Linie der fünf Bündner Tarifverbünde unter Einbezug des Kantons vorbereitet worden. Die Organisation von Invia befindet sich immer noch im Aufbau. Für die Beteiligten soll Invia als gemeinsame Plattform zur Wahrnehmung von ausgewählten Marketingaufgaben im Pendlerbereich dienen sowie für eine bessere Zusammenarbeit unter den Transportunternehmen sorgen. Unter der Dachmarke «invia» wurde auch der Bike-Sharing Service Invia BikeShare und der Rufbus-Service Invia PickMeUp zusammengefasst. Diese beiden Angebote werden von separaten Trägerschaften organisiert und sind, abgesehen von der gemeinsamen Nutzung des Namens, weitgehend unabhängig von der Organisation Invia.

Für verschiedene Themenbereiche wurden auf operativer Ebene neue Fachgruppen und Kommissionen bestehend aus Fachspezialisten angestrebt, die sich mit Marketing, Kommunikation, Sortimenten und Tarifen für Invia befassen sollten. Auf strategischer Ebene wurden ein Transportunternehmen-Rat, ein Besteller-Rat sowie eine Versammlung der beiden Gremien angestrebt. Diese Strukturen wurden allerdings nie umgesetzt. Bei der konkreten Ausgestaltung traten gemeinsam erkannte Herausforderungen auf, weshalb die beteiligten Transportunternehmen beschlossen, die strategische Ausrichtung, die Aufgaben und den Zweck von Invia durch einen externen Berater analysieren zu lassen und die Konstituierung zurückzustellen. Der Kanton hat Invia personell begleitend unterstützt, es bestehen jedoch zwischen dem Kanton und Invia keine Vertragsverhältnisse, keine Leistungsvereinbarungen und keine direkten Finanzflüsse. Die Rolle der Besteller, mitunter des Kantons, beschränkt sich auf die allfällige Finanzierung der ungedeckten Kosten, die bei den Verkehrsunternehmen anfallen.

Art. 3 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (GöV; BR 872.100) sieht vor, dass der Kanton in Zusammenarbeit mit dem Bund, den Gemeinden, den Gemeindeverbänden sowie ähnlichen Organisationen Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und den Schienengüterverkehr koordiniert. Dem Bund (Bundesamt für Verkehr) kommt dabei die Aufgabe der Gesamtkoordination bei der Bestellung des öffentlichen Verkehrs zu (Art. 5 Abs. 5 der Verordnung über die Abgeltung und Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr, ARPV; SR 745.16). Art. 3 GöV legt somit die kantonalen Handlungsmöglichkeiten innerhalb des Bundesrechts fest. Bei dieser Koordination gemäss GöV geht es vor allem um Aufgaben als Besteller (vgl. Botschaft Heft Nr. 2 / 2022 – 2023, S. 156). Invia als Plattform, welche den Transportunternehmen und den Tarifverbünden dienen soll, bildet somit kein Instrument nach Art. 3 GöV resp. zur Koordination der Bestellung des öffentlichen Verkehrs.

Zu den Fragen 1 und 2: Die Ergebnisse der durch die Transportunternehmen eingeleiteten Überprüfung in Zusammenarbeit mit einem externen Berater liegen mittlerweile vor. Dabei hat sich gezeigt, dass weiterhin ein Bedarf an Koordination (u.a. Austausch auf strategischer Ebene unter den Transportunternehmen, Pendlermarketing, Events etc.) besteht, die für Invia im Vorfeld angedachten Aufgaben hingegen innerhalb der bestehenden Strukturen (wie nationaler Bestellprozess, Zielvereinbarungen und Quartalssitzungen) effizienter abgewickelt werden können. Für den gemäss externer Überprüfung weiterhin im Rahmen von Invia umzusetzenden strategischen Austausch der Transportunternehmen soll in nächster Zeit ein gemeinsamer Letter of intent unter den beteiligten Transportunternehmen formuliert werden. Der Kanton als Besteller ist nicht beteiligt. Unabhängig davon hat sich der Kanton im Rahmen seiner Möglichkeiten dafür eingesetzt, dass die gemeinsame Marke «invia» weiterhin von interessierten Kreisen (z.B. Pro Velo Graubünden) genutzt werden kann.

Zu Frage 3: Die Regierung erwartet, dass sich die Trägerschaft zweckmässig organisiert. Ein solches Gefäss kann den Beteiligten die Chance bieten, die Zusammenarbeit im Betriebs- und Angebotsbereich zu optimieren, Ideen und Verbesserungsmöglichkeiten in der Zusammenarbeit zu identifizieren und gemeinsame Positionierungen zu erarbeiten.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Martin Bühler

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

Dumonda Gredig concernent la coordinaziun da l'empustaziun dal traffic public

Per ils empustaders ed ils furniturs da prestaziuns dal traffic public èn ils ultims mais stads fitg turbulents. Fin oz n'èsi insumma betg cler, tgi che emposta e finanziescha tge prestaziuns a partir da la midada da l'urari 2026. Tant per las interpresas da transport sco er per las vischnancas grischunas munta quai ina lavur supplementara enorma, uschia ch'i resultan la finala custs supplementars ed ineffizienzas per il sistem dal traffic public.

La basa legala è clera. En l'artitgel 3 da la Lescha davart il traffic public (LTP) èsi fixà, ch'il chantun coordinescha las mesiras per il traffic public e per il transport da rauba cun la viafier en collavuraziun cun la Confederaziun, cun las vischnancas, cun las regions, cun las corporaziuns da vischnancas sco er cun organisaziuns sumegliantas. El coordinescha las mesiras cun il traffic individual motorisà e cun il traffic da peduns e da velos.

Igl è evident, che l'uffizi competent na po betg surpigliar questa incumbensa sulet. Per stgaffir ina plattform cuminaivla per questa collavuraziun han ins lantschà ils ultims onns in via. La finamira da quest instrument era quella da reunir ils empustaders ed ils furniturs da prestaziuns, per sviluppar cuminaivlamain soluziuns per in traffic public effizient e per ina buna coordinaziun cun il traffic individual motorisà sco er cun il traffic da peduns e da velos.

Suenter in cumenzament positiv cun la lantschada da purschidas da mobilitad cumbinadas, sco in via BikeShare en la Val dal Rain da Cuira ed in via PickMeUp a Tavau, han ins – senza inditgar motivs – annullà occurrenz ch'eran planisadas per constituir in via sco organisaziun da governance per il traffic public. Dapi lura vegni colportà, che l'Uffizi d'energia e da traffic competent veglia abolir in via, avant che quest instrument è propi vegni stabilì.

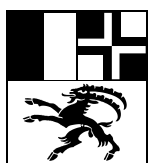
En la branscha hai effectivamain dà differentas opiniuns davart la dumonda, quant fitg che in via duai vegnir sviluppà sco instrument fix. Envers ina realisaziun sco consorzi tariffar grischun u sco marca da tetg per il traffic public hai dà e datti resalvas. Sco governance cuminaivla per sviluppar ed empustar en moda coordinada il traffic public grischun è in via dentant incontestà en la branscha. Bleras vischnancas u organisaziuns turisticas pli pitschnas empostan agens bus locals, bus da skis u er bus da viandar. Igl è impurtant, che questas purschidas sajan cumpatiblas cun las chadainas da transport surordinadas, ch'ellas vegnian registradas en ils systems d'urari e ch'ellas sajan integradas en ils systems tariffars naziunals.

Sut quest aspect supplitgain nus la Regenza da responder las suandantas dumondas:

1. Pertge èn vegnidas annulladas las occurrenz ch'eran planisadas per constituir in via, e pertge n'han ins dapi lura betg pli discurrì cun ils stakeholders?
2. Cura vegn finalmain realisada la part incontestada dad in via: l'installaziun d'ina governance cuminaivla d'empustaders e da furniturs da prestaziuns?
3. Tge schanzas vesa la Regenza ultra da quai per in via?

Cuira, ils 17 da zercladur 2026

Gredig, Epp, Berweger, Atanes, Bachmann, Bardill, Baselgia, Bavier, Biert, Binkert, Bischof, Bisculm Jörg, Cahenzli-Philipp, Claus, Cramer, Das, Degiacomi, Della Cà, Dietrich, Dürler, Gansner, Gartmann-Albin, Hartmann, Heim, Hoch, Kaiser, Kienz, Kohler, Kunz, Lamprecht, Mani, Mazzetta, Messmer-Blumer, Michael (Castasegna), Morf, Nicolay, Oesch, Pfäffli, Preisig, Rutishauser, Schläpfer, Schutz, von Ballmoos, Wieland, Zaugg-Ettlin, Zindel



Sesida dals

25 d'avust 2026

Communitgà ils

26 d'avust 2026

Protocol nr.

584/2026

Dumonda Gredig

concernent la coordinaziun da l'empustaziun dal traffic public

Resposta da la Regenza

Invia è vegnì preparà sco plattafurma communabla en emprima lingia da las interpresas da transport ch'èn activas en il Grischun ed en segunda lingia dals tschintg consorzis tariffars grischuns en cooperaziun cun il chantun. L'organisaziun d'invia è anc adina en elavuraziun. Per las parts participadas duai invia, sco plattafurma communabla, gidar ad ademplir tschertas incumbensas da marketing en il sector da pendularis sco er meglierar la collavuraziun tranter las interpresas da transport. En la marca da tetg «invia» èn vegnids integrads er il servetsch da bikesharing «invia BikeShare» ed il servetsch da bus sin dumonda «invia PickMeUp». Questas duas purschidas vegnan organisadas da portaders separads ed èn – cun excepziun da l'utilisaziun cuminaivla dal num – per gronda part independentas da l'organisaziun «invia».

Per differentas tematicas èn vegnidas prendidas en mira sin plaun operativ novas gruppas spezializadas e novas cumissiuns che sa cumponan da personas dal fatg e che duevan s'occupar dal marketing, da la communicaziun, da sortiments e da tariffas per invia. Sin plaun strategic han ins prendì en mira in cussegl d'interpresas da transport, in cussegl d'empustaders sco er ina radunanza dals dus gremis. Questas structures n'èn dentant mai vegnidas realisadas. En il rom da la concepziun concreta han ins identifitgà cuminaivlamain tschertas sfidas, uschia che las interpresas da transport participadas han concludì da laschar analisar in cusseglader extern l'orientaziun strategica, las incumbensas e l'intent d'invia e da suspender sia constituziun. Il chantun ha sustegnì ed accompagnà invia cun agen persunal. Tranter il chantun ed invia n'existan però naginas relaziuns contractualas, naginas cuvegns da prestaziun e nagins currents finanzials directs. La rolla dals empustaders, tranter auter dal chantun, sa restrenscha ad in'eventuala finanziaziun dals custs betg cuvids che resultan per las interpresas da transport.

L'art. 3 da la Lescha davart il traffic public (LTrP; DG 872.100) prevesa, ch'il chantun coordinescha mesiras per il traffic public e per il transport da rauba cun la viafier en

collavuraziun cun la Confederaziun, cun las vischnancas, cun las corporaziuns da vischnancas sco er cun organisaziuns sumegliantas. La Confederaziun (Uffizi federal da traffic) ha qua l'incumbensa da coordinar en general l'empustaziun dal traffic public (art. 5 al. 5 da l'Ordinaziun davart l'indemnisaziun ed il rendaint dal transport regional da persunas, OITRP; CS 745.16). L'art. 3 LTrP fixescha pia las pussaivladads d'agir chantunalas entaifer il rom dal dretg federal. Questa coordinaziun tenor la LTrP pertutga cunzunt las incumbensas sco empustader (cf. missiva carnet nr. 2 / 2022–2023, p. 156). Sco plattafurma che duai servir a las interpresas da transport ed als consorzis tariffars, n'è invia pia betg in instrument tenor l'art. 3 LTrP resp. betg in instrument per coordinar l'empustaziun dal traffic public.

Tar las dumondas 1 e 2: Ils resultats da l'analisa ch'in cusseglader extern ha fatg per incumbensa da las interpresas da transport, èn ussa avant maun. Igl è sa mussà, ch'igl exista vinavant in basegn da coordinaziun (tranter auter in barat sin plaun strategic tranter las interpresas da transport, marketing en il sector da pendularis, events e.u.v.), ma che las incumbensas previsas oriundamain per invia pon vegnir liquidadas en moda pli effizienta entaifer las structures existentas (sco il process d'empustaziun naziunal, cunvegns da finamiras e sesidas da quartal). Per il barat strategic da las interpresas da transport – che duai, tenor l'analisa externa, vegnir realisà vinavant en il rom d'invia – duai vegnir formulada proximamain ina decleraziun d'intenziun cuminaivla tranter las interpresas da transport partecipadas («letter of intent»). Il chantun sco empustader n'è betg participà. Independentamain da quai è il chantun s'engaschà en il rom da sias pussaivladads, per che la marca communabla «invia» possa vegnir duvrada er vinavant dals circuls interessads (p.ex. Pro Velo Grischun).

Tar la dumonda 3: La Regenza spetga ch'ils purtaders s'organiseschian en moda adequata. In tal instrument po esser per las parts partecipadas ina schanza per optimar la collavuraziun en il sector dal manaschi e da las purschidas, per identifitgar ideas e pussaivladads per la meglieraziun da la collavuraziun sco er per elavurar posiziunaments cuminaivels.



En num da la Regenza

Il president:

Martin Bühler

Il chancelier:

Daniel Spadin

Interpellanza Gredig concernente il coordinamento dell'ordinazione dei trasporti pubblici

Gli ultimi mesi sono stati molto turbolenti per i committenti e i fornitori di prestazioni nel settore dei trasporti pubblici. Ad oggi non è assolutamente chiaro chi ordinerà e finanzierà quali prestazioni a partire dal cambio d'orario 2026. Sia per le imprese di trasporto sia per i comuni grigionesi ciò significa un enorme onere supplementare che infine comporta costi supplementari e inefficienze nel sistema dei trasporti pubblici.

La base legale è chiara. L'articolo 3 della legge sui trasporti pubblici (LTPubb) stabilisce che il Cantone, in collaborazione con la Confederazione, i comuni, le regioni, le corporazioni di comuni nonché organizzazioni simili, coordina le misure a favore dei trasporti pubblici e del trasporto ferroviario di merci. Esso le coordina con il traffico individuale motorizzato nonché con il traffico pedonale e ciclistico.

È evidente che questo compito non può essere assunto dall'ufficio competente da solo. Per creare una piattaforma comune per questa collaborazione, negli ultimi anni è stato lanciato invia. L'intenzione era quella mettere in contatto committenti e fornitori di prestazioni tramite questo strumento, affinché sviluppassero insieme soluzioni per trasporti pubblici efficienti e un buon coordinamento con il trasporto individuale motorizzato nonché con il traffico pedonale e ciclistico.

Dopo un inizio positivo con il lancio di offerte di mobilità combinate come invia BikeShare nella Valle grigione del Reno e invia PickMeUp a Davos, gli eventi previsti per la costituzione di invia quale organizzazione di governance nel settore dei trasporti pubblici sono stati annullati, senza che ne venissero indicati i motivi. Da allora si vocifera che il competente Ufficio dell'energia e dei trasporti vorrebbe abolire invia prima che venga effettivamente costituito.

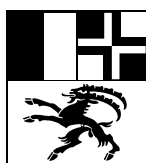
In effetti, nel settore vi sono state opinioni divergenti in merito alla misura in cui invia debba essere sviluppato come strumento. Vi sono state e vi sono tuttora riserve nei confronti di un'attuazione quale comunità tariffale grigionese o quale marchio ombrello per i trasporti pubblici. Tuttavia, nel settore invia non viene messo in discussione quale governance comune per lo sviluppo e l'ordinazione coordinati dei trasporti pubblici grigionesi. Molti comuni od organizzazioni turistiche più piccoli ordinano propri autobus locali e per sciatori oppure anche autobus destinati agli escursionisti. È importante che queste offerte siano compatibili con le catene di trasporto sovraordinate, siano registrate nei sistemi di orario e siano integrate nei sistemi tariffari nazionali.

Sulla base di quanto esposto, preghiamo il Governo di rispondere alle seguenti domande:

1. Perché gli eventi programmati per la costituzione di invia sono stati improvvisamente annullati e da allora non vi è più stata comunicazione con gli stakeholder?
2. Quando verrà finalmente attuata la parte indiscussa di invia, ovvero la creazione di una governance comune tra committenti e fornitori di prestazioni?
3. Quali ulteriori opportunità intravede il Governo per invia?

Coira, 17 giugno 2026

Gredig, Epp, Berweger, Atanes, Bachmann, Bardill, Baselgia, Bavier, Biert, Binkert, Bischof, Bisculm Jörg, Cahenzli-Philipp, Claus, Cramerli, Das, Degiacomi, Della Cà, Dietrich, Dürler, Gansner, Gartmann-Albin, Hartmann, Heim, Hoch, Kaiser, Kienz, Kohler, Kunz, Lamprecht, Mani, Mazzetta, Messmer-Blumer, Michael (Castasegna), Morf, Nicolay, Oesch, Pfäffli, Preisig, Rutishauser, Schläpfer, Schutz, von Ballmoos, Wieland, Zaugg-Ettlin, Zindel



Seduta del

25 agosto 2026

Comunicato il

26 agosto 2026

Protocollo n.

584/2026

Interpellanza Gredig

concernente il coordinamento dell'ordinazione dei trasporti pubblici

Risposta del Governo

Invia è stata elaborata, con il coinvolgimento del Cantone, quale piattaforma comune in primo luogo delle imprese di trasporto attive nei Grigioni e in secondo luogo delle cinque comunità tariffarie grigionesi. L'organizzazione di Invia è ancora in fase di costituzione. Per le parti interessate, Invia dovrà fungere da piattaforma comune per svolgere compiti di marketing selezionati nel settore dei pendolari e per garantire una migliore collaborazione tra le aziende di trasporto. Sotto il marchio ombrello «invia» sono stati riuniti anche il servizio di bike sharing Invia BikeShare e il servizio di bus su chiamata Invia PickMeUp. Queste due offerte vengono gestite da enti responsabili separati e, fatta eccezione per l'utilizzo comune del nome, sono perlopiù indipendenti dall'organizzazione Invia.

Per diverse aree tematiche, a livello operativo si è mirato all'istituzione di nuovi gruppi di esperti e di commissioni composte da specialisti che si occupassero di marketing, comunicazione, assortimento e tariffe per Invia. A livello strategico si è mirato all'istituzione di un consiglio delle imprese di trasporto, di un consiglio dei committenti nonché di un'assemblea dei due organi. Queste strutture, tuttavia, non sono mai nate. In sede di definizione della configurazione concreta sono emerse sfide riconosciute da entrambe le parti, motivo per cui le imprese di trasporto coinvolte hanno deciso di far analizzare da un consulente esterno l'orientamento strategico, i compiti e lo scopo di Invia e di posticipare la costituzione. Il Cantone ha sostenuto Invia sotto il profilo del personale, tuttavia tra il Cantone e Invia non vi sono rapporti contrattuali, accordi di prestazioni e flussi finanziari diretti. Il ruolo dei committenti, tra i quali vi è il Cantone, si limita all'eventuale finanziamento dei costi non coperti che risultano alle imprese di trasporto.

L'art. 3 della legge sui trasporti pubblici nel Cantone dei Grigioni (LTPubb; CSC 872.100) prevede che il Cantone, in collaborazione con la Confederazione, i co-

muni, le corporazioni di comuni nonché organizzazioni simili, coordini le misure a favore dei trasporti pubblici e del trasporto ferroviario di merci. In tale contesto, alla Confederazione (Ufficio federale dei trasporti) spetta il compito del coordinamento generale dei trasporti pubblici ai fini dell'ordinazione (art. 5 cpv. 5 dell'ordinanza sulle indennità e la presentazione dei conti nel traffico regionale viaggiatori, OITRV; RS 745.16). L'art. 3 LTPubb definisce quindi le possibilità di agire cantonali nel quadro del diritto federale. Questo coordinamento conformemente alla LTPubb riguarda soprattutto i compiti quale committente (cfr. messaggio quaderno n. 2 / 2022 – 2023, p. 156). Invia quale piattaforma utile alle imprese di trasporto e alle comunità tariffarie non costituisce quindi uno strumento secondo l'art. 3 LTPubb, ovvero uno strumento per il coordinamento dell'ordinazione dei trasporti pubblici.

In merito alle domande 1 e 2: nel frattempo i risultati della verifica avviata dalle imprese di trasporto in collaborazione con un consulente esterno sono disponibili. È emerso che sussiste tuttora una necessità di coordinamento (tra l'altro interscambio a livello strategico tra le imprese di trasporto, marketing dei pendolari, eventi, ecc.), mentre i compiti originariamente previsti per Invia possono essere svolti in modo più efficiente all'interno delle strutture esistenti (come il processo di ordinazione nazionale, gli accordi sugli obiettivi e le riunioni trimestrali). Per lo scambio strategico tra le imprese di trasporto, che secondo la verifica esterna dovrà continuare a essere attuato nel quadro di Invia, prossimamente si intende formulare una letter of intent comune delle imprese di trasporto coinvolte. Il Cantone quale committente non è coinvolto. Indipendentemente da ciò, nei limiti delle proprie possibilità il Cantone si è impegnato affinché il marchio comune «invia» possa continuare a essere utilizzato da cerchie interessate (ad es. Pro Velo Grigioni).

In merito alla domanda 3: il Governo si aspetta che l'ente responsabile si organizzi in modo adeguato. Un tale strumento può offrire alle parti coinvolte l'opportunità di ottimizzare la collaborazione in ambito aziendale e delle offerte, di individuare idee e possibilità di miglioramento nella collaborazione e di elaborare posizioni comuni.



In nome del Governo

Il Presidente:

Martin Bühler

Il Cancelliere:

Daniel Spadin