



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des transports OFT
Division Financement

Marzo 2021

Credito d'impegno destinato a indennizzare l'offerta di trasporto del traffico regionale viaggiatori (TRV) negli anni 2022–2025

Rapporto sui risultati della consultazione

Riferimento: BAV-313.00-12/6/4/9/3

Caso:



1. Procedura di consultazione

1.1. Oggetto della consultazione

Il traffico regionale viaggiatori (TRV) è un ambito di competenza condiviso da Confederazione e Cantoni. Nel quadro della procedura di ordinazione, le competenti autorità federali e cantonali ne definiscono l'offerta, che ordinano congiuntamente per un biennio, e i costi, di cui indennizzano per metà ciascuna quelli non coperti pianificati. Nel 2018 la Confederazione ha istituito un credito d'impegno quadriennale a questo scopo. A giugno 2017 il Parlamento aveva approvato un preventivo di 4104 milioni di franchi per il periodo 2018–2021.

Il 7 ottobre 2020 il Consiglio federale ha incaricato il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) di condurre una consultazione su un avamprogetto del decreto federale da sottoporre al Parlamento per lo stanziamento dei mezzi destinati al finanziamento delle prestazioni di trasporto regionale di viaggiatori nel periodo 2022–2025. Nell'avamprogetto, corredato di rapporto esplicativo, si proponeva di stanziare a tal fine un credito di 4398 milioni di franchi. Nell'importo non erano incluse le conseguenze della pandemia COVID-19: infatti, mentre per il 2020 e il 2021 è stato previsto a questo scopo un sostegno a favore del TRV¹, per il quadriennio 2022–2025, data la notevole incertezza che caratterizza l'entità di tali conseguenze, è stato proposto di esaminarle in sede separata.

Il DATEC ha consultato in merito i Cantoni, i partiti, le associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna, le associazioni mantello nazionali dell'economia e altri ambienti interessati.

1.2. Svolgimento della consultazione

La consultazione, condotta dal 7 ottobre 2020 al 22 gennaio 2021, si è rivolta a 202 destinatari, tra cui i Cantoni, i partiti rappresentati nell'Assemblea federale, le associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna, le associazioni mantello nazionali dell'economia, le imprese di trasporto (IT) beneficiarie di indennità secondo la legge del 20 marzo 2009² sul trasporto di viaggiatori (LTV), le comunità tariffarie svizzere e altre organizzazioni.

¹ Cfr. [20.055 Legge federale urgente concernente il sostegno ai trasporti pubblici nella crisi Covid-19](#)

² RS 745.1

2. Risultati della consultazione

2.1. Pareri pervenuti

In totale, sono pervenuti all'UFT 57 pareri.

Enti	Destinatari	Pareri pervenuti
1. Cantoni, Conferenza dei governi cantonali (CdC)	27	26
2. Partiti (rappresentati nell'Assemblea federale)	12	4
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	3	3
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	8	5
5. Imprese di trasporto beneficiarie di indennità secondo la LTV	120	10
6. Comunità tariffarie	17	0
7. Organizzazioni	15	9
Totale	202	57

L'allegato 1 contiene l'elenco dettagliato dei destinatari che hanno inoltrato un parere.

Hanno preso posizione tutti i Cantoni, nonché la Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici (CTP).

Tra le imprese di trasporto viaggiatori che hanno espresso il proprio parere si annoverano le Ferrovie federali svizzere (FFS), AutoPostale SA, Auto AG Uri (AAGU), Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART), Matterhorn Gotthard Verkehrs AG (MGB), Ferrovia retica SA (RhB), RegionAlps SA (RA), Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG (SZU), Thurbo, la comunità di trasporto zurighese (ZVV), nonché l'Unione dei trasporti pubblici (UTP) e l'organizzazione RAILplus, che rappresenta gli interessi di 20 imprese ferroviarie attive nel settore a scartamento metrico. Le principali parti in causa nel TRV (commitenti cantonali e operatori) si sono quindi pronunciate.

Hanno inoltre risposto 4 partiti, ossia l'Alleanza del Centro (AdC), il Partito Liberale Radicale Svizzero (PLR), il Partito socialista svizzero (PSS) e l'Unione democratica di centro (UDC), nonché un numero significativo di associazioni e organizzazioni: il Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB), l'Associazione dei Comuni Svizzeri (ACS), l'Unione delle città svizzere (UCS), le associazioni mantello economieuisse, Unione svizzera degli imprenditori (USI), Unione sindacale svizzera (USS), Unione svizzera delle arti e mestieri (usam) e Travail.Suisse, nonché il Centre patronal (CP), il Servizio d'informazione per i trasporti pubblici (LITRA), il Sindacato del personale dei trasporti (SEV), il Consiglio svizzero degli anziani (CSA) e l'Associazione traffico e ambiente (ATA). Il numero di risposte risulta quindi soddisfacente.

2.2. Valutazione dei pareri

I temi principali della consultazione, che non prevedeva la compilazione di un questionario specifico, sono risultati l'importo proposto per il credito d'impegno TRV e la presa in considerazione delle conseguenze della pandemia COVID-19 per il periodo 2022–2025.

Tra gli altri temi che hanno dato luogo a prese di posizione o a raccomandazioni si annoverano l'innovazione nel TRV, la «decarbonizzazione» dei trasporti pubblici (in particolare lo sviluppo di elettrobus), la possibilità di riconoscere nuove prestazioni nell'ambito del TRV, la politica tariffaria e il processo di ordinazione delle prestazioni TRV.

Al fine di agevolare la lettura, l'esposizione dei pareri si articola in tre parti: i capitoli 2.2.1 e 2.2.2 sono dedicati rispettivamente all'importo proposto per il credito d'impegno TRV e alle conseguenze della pandemia COVID-19, mentre nel capitolo 2.2.3 sono raggruppati gli altri temi affrontati.

2.2.1. Importo proposto per gli anni 2022–2025

Nel progetto messo in consultazione è stato proposto lo stanziamento di 4398 milioni di franchi per il credito d'impegno destinato a indennizzare le prestazioni del TRV nel periodo 2022–2025, coerentemente con la pianificazione finanziaria della Confederazione.

Nonostante la differenza dell'1,4 per cento rispetto alla valutazione condotta dall'UFT (fondata sulle stime delle imprese, pari a 4462 mio. fr.), alla luce dell'esperienza maturata con il credito d'impegno 2018–2021 (conseguenze COVID-19 escluse) questo importo era ritenuto sufficiente per far fronte ai futuri sviluppi dell'offerta e ai necessari investimenti, nonché per rendere permanente la disponibilità di fondi per il finanziamento di progetti d'innovazione. L'importo proposto costituiva un aumento di 294 milioni di franchi rispetto al precedente credito d'impegno, ossia un incremento del 7 per cento sull'arco del quadriennio.

Importo giudicato accettabile, dato il contesto attuale, dalla grande maggioranza degli enti consultati

La grande maggioranza dei partecipanti alla consultazione approva l'intenzione di aumentare i fondi stanziati per il TRV per gli anni dal 2022 al 2025 nonostante le difficoltà in cui versano le finanze federali. Il credito di 4398 milioni proposto è sostenuto dai Cantoni OW, TI e ZG, dal partito AdC, dalle associazioni ACS, UCS e USAM, dalle organizzazioni Travail.Suisse e Transfair, nonché dalle imprese FART, AutoPostale SA e Turbo. L'aumento del credito è appoggiato anche dal PLR, che tuttavia precisa che quello proposto deve essere l'importo massimo.

Approvazione della maggioranza dei Cantoni subordinata a una successiva presa in considerazione delle conseguenze finanziarie della crisi COVID-19

Una maggioranza dei Cantoni (AG, AR, AI, BE, BL, BS, GL, GR, LU, NE, SG, SH, SO, SZ, TG, VS e ZH), la CTP nonché la comunità dei trasporti pubblici ZVV e l'impresa di trasporto SZU approvano il credito di 4398 milioni di franchi nonostante l'importo sia inferiore di 64 milioni rispetto a quello stimato dall'UFT. Alla luce delle considerevoli spese cui la Confederazione ha dovuto far fronte con la legge federale urgente concernente il sostegno ai trasporti pubblici nella crisi Covid-19, questi partecipanti rinunciano per il momento a chiedere un aumento del credito. Tuttavia, la loro approvazione è subordinata alla condizione che in un secondo momento si tenga effettivamente conto delle conseguenze che la crisi COVID-19 produrrà a lungo termine, mediante un successivo aumento del credito d'impegno o altra soluzione.

I Cantoni FR e NW chiedono che le conseguenze della pandemia COVID-19 siano prese in considerazione nel credito d'impegno.

Aumenti del credito di diversa entità richiesti da alcuni attori consultati

Nella consultazione sono state altresì avanzate diverse proposte di aumento del credito d'impegno. Le imprese di trasporto FFS e RhB nonché le organizzazioni RAILplus, UTP, LITRA e ATA chiedono di valutare le potenzialità di un aumento del credito d'impegno ai fini di una migliore presa in considerazione delle conseguenze finanziarie della crisi COVID-19 sulle IT.

Le FFS, ad esempio, prevedono un notevole incremento dei costi di produzione negli anni 2022–2025 citando, tra le cause, i numerosi cantieri in calendario, le spese di manutenzione e la sostituzione del materiale rotabile, il reclutamento di macchinisti e la sostituzione dei sistemi di distribuzione. Benché per compensare tali costi supplementari abbiano lanciato un programma interno di ottimizzazione dell'efficienza e della produttività, ritengono che i fondi previsti dalla Confederazione non copriranno le spese da sostenere per il loro comparto del TRV, con la conseguenza che nel periodo 2022–2025 il disavanzo cumulato ammonterà a 160 milioni di franchi. Pertanto, chiedono che sia valutata la possibilità di considerare questo incremento dei costi nel credito d'impegno.

I Cantoni JU e UR nonché il SAB ritengono che il credito d'impegno vada aumentato a 4462 milioni di franchi, conformemente alla stima dell'UFT. Secondo il Cantone VD, questo importo dovrebbe costituire il minimo. I Cantoni FR e GE, invece, chiedono un riesame del credito senza specificarne l'ammontare.

Il PSS nonché i sindacati SEV e USS si spingono oltre e chiedono di riconsiderare la valutazione dell'UFT affinché il tasso di aumento annuo del credito sia portato dall'1 al 2 per cento. A loro avviso, quello proposto nel progetto messo in consultazione è insufficiente e va relativizzato: la parte corrispondente al rincaro non costituisce un incremento reale e l'aumento proposto, inferiore a quello del credito d'impegno precedente, è criticabile se si considera l'obiettivo di ampliare la quota modale dei trasporti pubblici. Dubitano inoltre che con un tasso di aumento dell'1 per cento si potranno raggiungere gli altri obiettivi del credito, in particolare quello di finanziare le misure di decarbonizzazione dei trasporti pubblici. Giudicano infine insufficienti anche i fondi destinati all'innovazione.

Le imprese FART e RhB nonché l'organizzazione RAILplus respingono la diminuzione delle indennità negli anni 2024–2025 prospettata nel rapporto esplicativo dell'avamprogetto.

Aumento di credito disapprovato da una minoranza

Economiesuisse, l'USI, il CP e l'UDC ritengono che l'importo di 4398 milioni di franchi proposto per il credito d'impegno sia troppo elevato. Secondo le prime due, la ricerca di un miglior rapporto costi-benefici e il calo della domanda faranno diminuire il fabbisogno di finanziamenti pubblici. Il CP chiede di congelare l'importo ai livelli del periodo 2018–2021, ossia a 4,1 miliardi di franchi. L'UDC ritiene che le spese per il TRV stiano crescendo in maniera incontrollata e che vada quindi posto un limite all'evoluzione dei costi e verificata la redditività dei servizi esistenti, riconsiderando la situazione attuale e l'evoluzione futura anche alla luce del mutato comportamento dei viaggiatori. Ai suoi occhi, un incremento delle spese appare irresponsabile, tenuto conto di quelle ingenti sostenute dalla Confederazione e dell'aumento del debito pubblico contratto per far fronte alle conseguenze della crisi COVID-19. L'UDC e il CP si chiedono inoltre se i controlli sui sussidi siano sufficienti, visti i casi AutoPostale e BLS.

2.2.2. Presa in considerazione delle conseguenze della pandemia COVID-19 per il periodo 2022–2025

La quasi totalità dei partecipanti alla consultazione sottolinea l'importanza di coprire le ripercussioni finanziarie della crisi COVID-19 per gli anni 2022–2025.

La CTP e la maggioranza dei Cantoni chiede che la Confederazione ne assicuri il finanziamento, mediante un aumento ulteriore del credito d'impegno o una soluzione alternativa. Secondo il Cantone VS sarebbe ipotizzabile un adeguamento del credito una volta note le ripercussioni della crisi COVID-19. I Cantoni SG, TG e ZH sono decisamente contrari a un'assunzione esclusivamente cantonale delle

conseguenze della pandemia. Secondo LITRA, il loro finanziamento deve essere esaminato in sede separata. L'ATA propone di analizzare la situazione l'anno prossimo al fine di determinare un eventuale aumento del credito d'impegno.

Il Cantone GE, l'UCS e l'ACS auspicano un sostegno finanziario aggiuntivo a favore del traffico locale. Secondo il Cantone VD, la situazione richiede un allentamento almeno temporaneo dei criteri di redditività e di riconoscimento del finanziamento del TRV.

L'impatto finanziario della crisi non deve causare un rincaro dei biglietti, ritengono i sindacati Travail.Suisse e Transfair, mentre i sindacati SEV e USS sottolineano che il personale dei trasporti pubblici non deve subire le conseguenze della pandemia e raccomandano, anzi, di migliorare le condizioni di lavoro, dalle quali dipende, ricorda Travail.Suisse, la qualità delle prestazioni nel TRV.

Lo sviluppo del TRV al momento è rimesso in discussione dalle circostanze presenti: questo il parere di UDC, CP ed economiesuisse, che chiedono di analizzare la situazione prima di rilanciare tale sviluppo. A loro avviso, il calo dei passeggeri potrebbe indurre una diminuzione delle indennità.

2.2.3. Altri temi trattati

Innovazioni TRV

Il credito proposto comprende anche un importo di 5 milioni di franchi l'anno, ovvero circa lo 0,5 per cento del bilancio annuale del TRV, destinato a sostenere l'innovazione nel settore.

L'importo è stato giudicato insufficiente dai Cantoni FR e GE, dal PSS, dall'ACS, dall'UCS, dal sindacato SEV e da LITRA. Secondo l'impresa di trasporto RhB nonché le organizzazioni RAILplus, ATA e UTP, occorre aumentare i fondi destinati all'innovazione e semplificarne l'accesso.

Il PLR rileva che non si tiene conto del valore aggiunto degli importanti investimenti effettuati in questo settore e ritiene che questa lacuna vada colmata. Il Cantone VD osserva che ad oggi non è noto quali progetti abbiano beneficiato di contributi e quali siano i criteri applicati per la loro assegnazione, né si sarebbe specificato se gli eventuali fondi residui potranno essere impiegati per far fronte alle necessità correnti o trasferiti agli anni successivi.

Decarbonizzazione della flotta di bus (elettrobus)

Secondo il progetto messo in consultazione, l'importo del credito consente di sostenere progetti di acquisto di veicoli del TRV più ecologici, in linea con la Strategia energetica 2050 dei trasporti pubblici (SETraP 2050). Partendo dal presupposto che i cambiamenti concernenti il materiale rotabile avverranno gradualmente, ovvero via via che i veicoli saranno «naturalmente» dismessi, dapprima nelle regioni a maggiore densità demografica e non nelle zone più rurali, il credito proposto dovrebbe poter soddisfare il fabbisogno per il periodo 2022–2025.

La maggioranza dei partecipanti alla consultazione è favorevole a una sostituzione graduale della flotta di bus con veicoli che non usano energia fossile (principalmente elettrobus). Tuttavia, i Cantoni BE, BL, BS, FR, GE e VD, le imprese AutoPostale SA e RhB, nonché le organizzazioni LITRA e UTP sottolineano che occorre prevedere risorse finanziarie adeguate per l'acquisto di elettrobus, dubitando che il credito proposto sia sufficiente per raggiungere gli obiettivi in questo settore.

Riconoscimento di nuove offerte oggi escluse dal TRV

Nel progetto messo in consultazione si afferma che l'importo del credito proposto permette, in una certa misura, di entrare nel merito di un riconoscimento di alcune offerte oggi escluse dal TRV (ad es. trasporti notturni, tratti di linee TRV destinati al servizio turistico o capillare).

L'AdC, AutoPostale SA e Travail.Suisse sono favorevoli a un'estensione delle prestazioni nell'ambito del credito d'impegno TRV 2022–2025. Il Cantone FR, il PSS, i sindacati SEV e USS, le imprese di trasporto RhB e Turbo, nonché le organizzazioni LITRA, ATA e UTP, seppur favorevoli, dubitano che l'importo proposto consentirà di finanziare tali prestazioni supplementari e sottolineano che quest'estensione non deve penalizzare le offerte già finanziate dal credito d'impegno.

Politica tariffaria

L'UTP giudica positivamente il fatto che il progetto non implichi un maggiore contributo indiretto degli utenti e chiede di compensare alle imprese un'eventuale riduzione delle tariffe imposta da considerazioni di politica ambientale, ad esempio per accrescere la quota modale dei trasporti pubblici.

Il Cantone GE, data la tendenza a prevedere tariffe sempre più convenienti per la clientela (offerte risparmio delle FFS, tariffa notturna ridotta, trasferimento della riduzione dei prezzi di traccia, struttura tariffaria semplificata), ritiene necessario aumentare i crediti annuali in funzione delle future minori entrate stimate.

Secondo LITRA, economiesuisse e l'USI, per contro, un calo delle tariffe andrebbe compensato in altro modo, e in particolare migliorando l'efficienza. Se il PSS, invece, si dice rassicurato dalla stabilizzazione delle tariffe, i sindacati SEV, Travail.Suisse e Transfair nonché l'UCS si oppongono a qualsiasi loro aumento. Il CSA, dal canto suo, chiede una riduzione tariffaria.

Osservazioni relative alla procedura di ordinazione TRV e al meccanismo del credito d'impegno

Nell'ambito della procedura di consultazione sono state altresì avanzate differenti proposte di modifica del meccanismo del credito d'impegno.

Il PSS e il sindacato SEV, al fine di migliorare la prevedibilità per le imprese di trasporto e per i committenti, suggeriscono di estendere la durata del periodo oggetto delle procedure di ordinazione delle prestazioni TRV dagli attuali 2 anni a 4 anni.

Il Cantone VD chiede che le partecipazioni cantonali di cui all'OITRV previste per il periodo 2020–2023 siano prolungate fino al 2025, in modo da coprire lo stesso periodo di finanziamento del credito d'impegno 2022–2025.

Ai fini di una migliore pianificazione del futuro fabbisogno di finanziamenti, il Cantone BE propone di annunciare già i progetti importanti il cui impatto finanziario sarà contenuto nel periodo del credito d'impegno 2022–2025, ma si farà rilevante in quello successivo (2026–2029).

Allegato 1: elenco dei partecipanti alla procedura di consultazione

Abbreviazione	Nome
1.	Cantons / Cantons / Cantoni
AG	Staatskanzlei des Kantons Aargau
AI	Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
AR	Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
BE	Staatskanzlei des Kantons Bern
BL	Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
BS	Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
GL	Staatskanzlei des Kantons Glarus
GR	Standeskanzlei des Kantons Graubünden
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
LU	Staatskanzlei des Kantons Luzern
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
NW	Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
OW	Staatskanzlei des Kantons Obwalden
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
SH	Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
SO	Staatskanzlei des Kantons Solothurn
SZ	Staatskanzlei des Kantons Schwyz
TG	Staatskanzlei des Kantons Thurgau
TI	Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
UR	Standeskanzlei des Kantons Uri
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
ZG	Staatskanzlei des Kantons Zug
ZH	Staatskanzlei des Kantons Zürich

2.	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / Partiti rappresentati nell'Assemblea federale
DM LC AdC	Die Mitte DM Le Centre LC Alleanza del Centro AdC
FDP PLR PLR	Die Liberalen FDP Les Libéraux-Radicaux PLR I Liberali Radicali PLR
SPS PSS PSS	Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS Parti socialiste suisse PSS Partito socialista svizzero PSS
SVP UDC UDC	Schweizerische Volkspartei SVP Union Démocratique du Centre UDC Unione Democratica di Centro UDC

3.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) / Gruppo Svizzero per le regioni di montagna (SAB) Groupement suisse pour les régions de montagne Gruppo svizzero per le regioni di montagna
SGV ACS ACS	Schweizerischer Gemeindeverband Association des Communes Suisses Associazione dei Comuni Svizzeri
SSV UVS UCS	Schweizerischer Städteverband Union des villes suisses Unione delle città svizzere

4.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national / Associazioni mantello nazionali dell'economia
Economiesuisse	economiesuisse Verband der Schweizer Unternehmen Fédération des entreprises suisses Federazione delle imprese svizzere
SAV UPS USI	Schweizerischer Arbeitgeberverband Union patronale suisse Unione svizzera degli imprenditori
SGB USS USS	Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) Union syndicale suisse (USS) Unione sindacale svizzera (USS)
SGV USAM USAM	Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) Union suisse des arts et métiers (USAM) Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
Travail.Suisse	Travail.Suisse

5.	Transportunternehmen / Entreprises de transport / Imprese di trasporto
AAGU	Auto AG Uri
FART	Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi
MGB	Matterhorn Gotthard Bahn
PAG	AutoPostale SA
RA	RegionAlps SA
RhB	Ferrovie retiche SA
FFS	Ferrovie federali svizzere FFS
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG
Thurbo	Thurbo AG
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund

6.	Organisationen / Organisations / Organizzazioni
CP	Centre patronal
KöV CTP	Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV / Conférence des directeurs cantonaux des transports publics CTP

CTP	Conférence des directeurs cantonaux des transports publics Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
RAILplus	RAILplus
SEV	Gewerkschaft des Verkehrspersonals Syndicat du personnel des transports Sindacato del personale del trasporti
SSR CSA	Schweizerischer Serniorenrat Conseil suisse des aînés Consiglio svizzero degli anziani
Transfair	Transfair
VCS ATE ATA	Verkehrs-Club der Schweiz Association transports et environnement Associazione traffico e ambiente
VöV UTP UTP	Verband öffentlicher Verkehr (VöV) Union des transports publics Unione dei trasporti pubblici