



Bozen, 27.8.2015

An den Präsidenten
des Südtiroler Landtages
Bozen

Bolzano, 27/8/2015

Al presidente
del Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano
Bolzano

BESCHLUSSANTRAG

Nr. 473/15

Öffentlicher Verkehr: günstigere Tarife für Pendler

Seit dem 1. Januar 2012 ist das neue Tarifsysteem der öffentlichen Verkehrsmittel in Kraft, bei dem die Kosten nach der Anzahl der zurückgelegten Kilometer berechnet werden. Als Prinzip gilt: je mehr man die öffentlichen Verkehrsmittel benutzt, desto weniger bezahlt man. Das neue System hat eine wesentliche Verbesserung der Effizienz und der Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs mit sich gebracht, aber gleichzeitig auch einen deutlichen Anstieg der Kosten, vor allem für einige Benutzergruppen.

Mit Beschluss Nr. 1336 vom 11. November 2014 hat die Landesregierung zum zweiten Mal die Tarife pro Kilometer abgeändert, und zwar mit der folgenden Staffelung:

1 bis 1.000 km: 12 Cent (statt 8) pro km
1.001 bis 2.000 km: 8 Cent (statt 4) pro km
2.001 bis 10.000 km: 3 Cent (statt 4) pro km
10.001 bis 20.000 km: 2 Cent pro km (unverändert)
ab 20.000 km: gratis (unverändert).

Wie hier ersichtlich, kommt es durch diese Veränderungen zu einem erheblichen Kostenanstieg für die Reisenden, die pro Jahr bis zu 1.000 km fahren (+50 %), und vor allem für jene, die zwischen 1.000 und 2.000 km zurücklegen (+100 %), während es für Personen, die zwischen 2.000 und 10.000 km zurücklegen, zu einer gewissen Kosteneinsparung kommt (-25 %). Die Situation bleibt für jene Fahrgäste unverändert, die pro Jahr mehr als 10.000 km fahren.

Das Land erhofft sich durch diese Veränderungen

MOZIONE

N. 473/15

Trasporto pubblico: tariffe ridotte per i pendolari

Dal 1° gennaio 2012 è in vigore il nuovo sistema di tariffe per i trasporti pubblici che differenzia i costi a seconda della quantità dei chilometri percorsi. Il principio è: più viaggi con i trasporti pubblici, meno spendi. L'introduzione del nuovo sistema ha comportato un notevole miglioramento nell'efficienza e nella accessibilità del trasporto pubblico, ma anche sensibili aumenti dei costi soprattutto per alcune fasce di utenza.

Con delibera 1336 dell'11 novembre 2014 la Giunta provinciale ha rivisto una seconda volta le tariffe chilometriche nel modo seguente:

da 1 a 1.000 km: 12 cent (anziché 8) al km
tra 1.001 a 2.000 km: 8 cent (anziché 4) al km
da 2.001 a 10.000 km: 3 cent (anziché 4) al km
da 10.001 a 20.000: 2 cent al km (invariato)
sopra i 20.000 km: gratis (invariato).

Come si vede, da questa modifica risultano consistenti aumenti del prezzo del viaggio per utenti che percorrono fino a 1.000 km all'anno (+50%) e soprattutto tra 1.000 e 2.000 km all'anno (+100%), mentre per utenti che percorrono tra i 2.000 e i 10.000 c'è una certa riduzione (-25%). La situazione resta invariata per utenti che percorrono più di 10.000 km all'anno.

Nel complesso, la Provincia prevede da queste mo-

zusätzliche Einnahmen von 3,7 Millionen Euro, die natürlich für die Fahrgäste höhere Reisekosten bedeuten.

Wie sind die Fahrgäste aber eigentlich nach Anzahl der zurückgelegten Kilometer aufgeteilt?

Die Situation wurde in einer Antwort von Landesrat Mussner auf eine Anfrage der Grünen Fraktion (Nr. 28/12/14) im Detail beschrieben. Die Tabelle wird hier angeführt, dazu haben wir für jede Kilometerspanne sowohl die Anzahl der Fahrgäste in Prozenten, als auch die Änderung der Kosten, die mit dem neuen Tarifsysteem in Kraft treten, eingefügt:

Zurückgelegte Kilometer Fasce chilometriche	Benutzer 2013 n. utenti anno 2013	Preisänderung durch das neue Tarifsysteem Variazione dei costi col nuovo sistema tariffario
1 bis 1.000 km da 1 a 1.000 km	56.771 Benutzer (46,2 %) 56.771 utenti (46,2 %)	+ 50 %
1.001 bis 2.000 km da 1.001 a 2.000 km	24.643 Benutzer (20 %) 24.643 utenti (20 %)	+ 100 %
2.001 bis 10.000 km da 2.001 a 10.000 km	36.363 Benutzer (29,6 %) 36.363 utenti (29,6 %)	- 25 %
10.001 bis 20.000 km da 10.001 a 20.000 km	4.308 Benutzer (3,5 %) 4.308 utenti (3,5 %)	unverändert invariati
mehr als 20.001 km oltre i 20.001 km	679 Benutzer (0,5 %) 679 utenti (0,5 %)	unverändert invariati

Die Tabelle gibt uns die Gelegenheit, einige zusätzliche Überlegungen anzustellen:

1. Die Anzahl der Fahrgäste, die mehr als 20.000 km zurücklegen, ist äußerst gering.
2. Die Anzahl der Fahrgäste, die mehr als 10.000 km zurücklegen, ist ebenfalls sehr gering und beträgt nur 3,5 % der gesamten Benutzer.
3. 66 % der Fahrgäste legen pro Jahr bis zu 2.000 km zurück, für diese Gruppe ist der Kostenanstieg recht hoch.
4. 29,6 % der Fahrgäste legen zwischen 2.000 und 10.000 km pro Jahr zurück. Für diese Kategorie kommt es zu einer kleinen Preissenkung für die Kilometer, die die 2.000-Kilometer-Grenze überschreiten, doch gleicht diese nicht die Preissteigerung für die ersten 2.000 gefahrenen Kilometer aus. Eine einfache Hochrechnung der progressiven Kosten je steigender Anzahl der Kilometer zeigt, dass nur für jene Personen, die 10.000 km oder mehr pro Jahr zurücklegen, die Tarifsenkung dieser Stufe den Preisanstieg der vorherigen Stufen wettmacht (siehe Anlage zum vorliegenden Beschlussantrag).

difische un aumento dei ricavi di 3,7 milioni, importo che per l'utenza corrisponde ovviamente a un maggior costo complessivo dei viaggi.

Ma come si distribuisce l'utenza in base alle diverse fasce chilometriche?

Il quadro ci è stato descritto dettagliatamente nella risposta dell'assessore Mussner a una interrogazione del Gruppo Verde (n. 28/12/14), che riportiamo nella tabella seguente, aggiungendo per ogni fascia sia la percentuale di utenti che vi rientra, sia la variazione dei costi per effetto del nuovo sistema tariffario:

La tabella ci consente di aggiungere alcune considerazioni:

1. Il numero di utenti che supera i 20.000 km è piccolissimo, una cifra trascurabile.
2. Anche il numero di utenti oltre i 10.000 km è molto ridotto: solo il 3,5% del totale.
3. Il 66% dell'utenza percorre fino a 2.000 km all'anno e per questa fascia l'aumento dei costi è consistente.
4. Il 29,6% dell'utenza supera i 2.000 km e viaggia fino a 10.000 km all'anno. Per questa fascia c'è stata una piccola riduzione delle tariffe per i chilometri percorsi oltre i 2.000, che tuttavia non compensa l'aumento che anche questa utenza ha subito nel costo dei primi 2.000 km. Un semplice calcolo sulla progressione dei costi al crescere dei chilometri percorsi dimostra che solo per chi arriva a percorrere 10.000 km e oltre all'anno la riduzione della tariffa per questa fascia compensa, neutralizzandoli, gli aumenti subiti nella fasce precedenti (vedi allegato a questa mozione).

5. Die gleiche Rechnung belegt (siehe Anlage), dass es für keine Kategorie zu einer Kostenminderung der jährlichen Transportspesen kommt: wer Glück hat (eine kleine Minderheit) kann mit gleich bleibenden Ausgaben rechnen. Die Mehrheit der Benutzer hingegen muss nun mit deutlich höheren Kosten rechnen, aus denen der Großteil der geplanten Einnahmen von 3,7 Millionen hervorgeht.

Besorgniserregend ist vor allem die Situation der Pendler, die die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen, um jeden Tag zur Arbeit zu fahren. Die jüngste Preisanpassung betrifft besonders die Pendler auf kurzen und mittleren Strecken. Die Statistiken zeigen, dass genau diese Strecken von der Mehrzahl der Südtiroler Pendler zurückgelegt werden: Unselbständige Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer mit einem Festgehalt, die ohnehin von der Krise in Mitleidenschaft gezogen wurden.

Außerdem darf man nicht vergessen, dass das alte System vor 2012 den Pendlern einen zusätzlichen Vorteil bot: Wer mit dem Zug in die Stadt fuhr und dort sofort in einen Stadtbuss einstieg, um zum Arbeitsplatz zu gelangen, fuhr diese Teilstrecke gratis.

Man muss die Gefahr abwenden, dass sich diese Menschen, die 2012 und 2014 hohe Preisanstiege verkraften mussten, wieder dafür entscheiden, mit dem Privatauto zur Arbeit zu fahren, denn damit würde das Gegenteil von dem erzielt, was das neue System beabsichtigt und von der Landespolitik in den letzten Jahren verfolgt wurde, nämlich die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs.

Es scheint also sowohl vom sozialen als auch vom ökologischen Gesichtspunkt her wichtig, für die Strecke, die die Pendler zurücklegen müssen, um zum Arbeitsplatz zu gelangen, einen niedrigeren Tarif einzuführen. Das neue System des Südtirol Passes macht dies technisch möglich, so wurde beispielsweise eine (leichte) Differenzierung des Tarifs schon durch die Einführung des Family Tarifs für Familien mit minderjährigen Kindern gewährt und umgesetzt wurde.

Aus diesen Gründen

**verpflichtet
der Südtiroler Landtag
die Landesregierung,**

1. im Südtiroler Tarifsystem einen reduzierten Son-

5. Lo stesso calcolo citato (vedi allegato) dimostra che per nessuna fascia di utenza si ha una riduzione dei costi annui del trasporto: a chi va meglio (una piccola minoranza) i costi restano invariati. Ma il grosso dell'utenza ha subito un notevole aumento e da questa arriva il previsto maggiore gettito di 3,7 milioni.

A preoccuparci è soprattutto la situazione dei lavoratrici e dei lavoratori pendolari, che utilizzano il trasporto pubblico per recarsi al lavoro ogni giorno. In particolare il recente adeguamento delle tariffe penalizza soprattutto i pendolari su tratte medie e brevi. Le statistiche dimostrano che sono proprio queste le tratte entro cui si muove la grandissima maggioranza delle persone pendolari nella nostra provincia: lavoratori e lavoratrici dipendenti a reddito fisso già in difficoltà per la crisi.

Non va dimenticato inoltre che con il vecchio sistema ante 2012 ai pendolari veniva offerto anche un ulteriore vantaggio: per chi raggiunge una città con il treno e prende subito un autobus urbano per andare al lavoro, tale corsa di autobus era gratis.

Occorre scongiurare il pericolo che queste persone pendolari, che sia nel 2012 che nel 2014 hanno subito due forti aumenti tariffari, tornino a optare per l'auto privata per recarsi al lavoro, cosa che avrebbe l'effetto contrario a quello voluto dalla politica seguita dalla Provincia, che è quella di incentivare il trasporto pubblico collettivo.

Appare dunque giusto, sia dal punto di vista sociale che da quello ecologico, prevedere che, limitatamente alle tratte da percorrere tra casa e lavoro, alle persone pendolari sia garantita una tariffa ridotta per il trasporto pubblico. Il nuovo sistema dell'AltoAdige Pass rende tutto ciò tecnicamente possibile, come dimostra il fatto che una (lieve) differenziazione tariffaria è già stata garantita (e implementata con la "tariffa family") per le famiglie con figli sotto i 18 anni.

Tutto ciò considerato,

**il Consiglio della Provincia
autonoma di Bolzano
impegna
la Giunta provinciale**

1. a prevedere nel sistema tariffario provinciale una

dertarif für die pendelnden Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer für die Strecke zwischen Wohnort und Arbeitsplatz gegen Vorlage detaillierter Belege vorzusehen;

2. sicherzustellen, dass die Fahrt mit dem Stadtbus vom Zugbahnhof zum Arbeitsplatz und zurück für pendelnde Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer weiterhin kostenlos bleibt.

gez. Landtagsabgeordnete
dott. Riccardo Dello Sbarba
dott.ssa Brigitte Foppa
Dr. Hans Heiss

Anlage zum Beschlussantrag:

Tabelle, die die Auswirkungen des neuen Tarifsystems auf die Kosten der öffentlichen Verkehrsmittel aufzeigt

tariffa speciale ridotta per i lavoratori e le lavoratrici pendolari sui mezzi del trasporto pubblico per la tratta da casa al lavoro, previa esatta documentazione della tratta stessa;

2. a mantenere per i lavoratori e le lavoratrici pendolari per la tratta da casa al lavoro la gratuità della corsa urbana in coincidenza con l'arrivo in treno.

f.to consiglieri provinciali
dott. Riccardo Dello Sbarba
dott.ssa Brigitte Foppa
dott. Hans Heiss

Allegato alla mozione:

Tabella che illustra gli effetti del nuovo sistema tariffario sui costi trasporto pubblico

Beim Generalsekretariat des Südtiroler Landtages
am 27.8.2015 eingegangen, Prot. Nr. 6396/EH/vr

Pervenuta alla segreteria generale del Consiglio
della Provincia autonoma di Bolzano in data
27/8/2015, n. prot. 6396/hz/ci

Abonnements für Pendler

Abbonamenti per i pendolari:

KOSTEN DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS: AUSWIRKUNGEN DES NEUEN TARIFSYSTEMS					
COSTI TRASPORTO PUBBLICO: EFFETTI DEL NUOVO SISTEMA TARIFFARIO					
	Tarif tariffa		Fahrspesen costo viaggi		
km	alt vecchia	neu nuova	alt vecchio	neu nuovo	Diff % diff %
1000	0,08	0,12	80	120	+ 50,00 %
2000	0,04	0,08	120	200	+ 66,67 %
3000	0,04	0,03	160	230	+ 43,75 %
4000	0,04	0,03	200	260	+ 30,00 %
5000	0,04	0,03	240	290	+ 20,83 %
6000	0,04	0,03	280	320	+ 14,29 %
7000	0,04	0,03	320	350	+ 9,38 %
8000	0,04	0,03	360	380	+ 5,56 %
9000	0,04	0,03	400	410	+ 2,50 %
10000	0,04	0,03	440	440	0,00
11000	0,02	0,02	460	460	0,00
12000	0,02	0,02	480	480	0,00
13000	0,02	0,02	500	500	0,00
14000	0,02	0,02	520	520	0,00
15000	0,02	0,02	540	540	0,00
16000	0,02	0,02	560	560	0,00
17000	0,02	0,02	580	580	0,00
18000	0,02	0,02	600	600	0,00
19000	0,02	0,02	620	620	0,00
20000	0,02	0,02	640	640	0,00