



Bozen, 20.9.2019

An den Präsidenten  
des Südtiroler Landtages  
Bozen

## BESCHLUSSANTRAG

Nr. 168/19

---

### **Reduzierter Tarif für Pendler im öffentlichen Verkehr**

Seit 1. Januar 2012 gilt das neue Tarifsysteem für die öffentlichen Verkehrsmittel, 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 merklichen Anstieg der Kosten.

Bei den verschiedenen Tarifklassen des Südtirol Pass wurde die Situation der Pendlerinnen und Pendler, die jeden Tag mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit fahren, nicht berücksichtigt. Dabei leidet diese Bevölkerungsgruppe bereits unter einem deutlichen Verlust an Kaufkraft.

Mit ihrem Beschluss vom 11. November 2014, Nr. 1336, änderte die Landesregierung bereits zum zweiten Mal die Kilometertarife wie folgt ab:

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: kostenlos (unverändert)

Aus diesen Änderungen ergibt sich ein empfindlicher Anstieg der Kosten zulasten jener Fahrgäste, die bis zu 1.000 km pro Jahr zurücklegen (+50 %) und vor allem für jene, bei denen zwischen 1.000 und 2.000 km jährlich zu verzeichnen sind (+100 %), während bei 2.000 bis 10.000 zurückgelegten Kilometern eine gewisse Preisreduzierung erfolgte

Bolzano, 20/9/2019

Al presidente  
del Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano  
Bolzano

## MOZIONE

N. 168/19

---

### **Trasporto pubblico: tariffe ridotte per i pendolari**

Dal 1° gennaio 2012 è in vigore il 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.

Tuttavia, le categorie tariffarie dell'AltoAdige Pass non tengono conto della situazione delle lavoratrici e dei lavoratori pendolari, che utilizzano il trasporto pubblico per recarsi al lavoro ogni giorno. Loro già soffrono di una notevole perdita di potere d'acquisto.

La Giunta provinciale con la delibera 1336 dell'11 novembre 2014 ha rivisto già per la 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

(- 25 %). Die Situation bleibt für jene unverändert, die pro Jahr mehr als 10.000 km zurücklegen.

Wie sind die Fahrgäste aber eigentlich auf die verschiedenen Stufen aufgeteilt?

Die Situation wurde in einer Antwort von Landesrat Mussner auf eine Anfrage der Grünen Fraktion (Nr. 28/12/14) im Detail beschrieben. Der entsprechenden Tabelle (s. unten) haben wir für jede Kilometerspanne sowohl die Anzahl der Fahrgäste in Prozent als auch die Änderung der Kosten, die mit dem neuen Tarifsysteem in Kraft getreten sind, hinzugefügt:

Zurückgelegte Kilometer Fasce chilometriche	Benutzer 2013 n. utenti anno 2013	Änderung der Fahrtkosten seit Einführung des neuen Tarifsystems 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

Ausgehend von dieser Tabelle können einige zusätzliche Überlegungen angestellt werden:

Die Anzahl der Fahrgäste, die 20.000 km überschreitet, ist äußerst gering, also kaum nennenswert.

Die Anzahl der Fahrgäste, die 10.000 km überschreitet, ist ebenfalls sehr gering und beträgt nur 3,5 % der gesamten Benutzer.

66 % der Fahrgäste legen jährlich bis zu 2.000 km zurück und für diese Gruppe sind die Kosten deutlich gestiegen.

In 29,6 % der Fälle werden die 2.000 km im Jahr überschritten und bis zu 10.000 km zurückgelegt. Für diese Kategorie kommt es zu einer kleinen Preissenkung für die Kilometer, welche die 2.000 Kilometer-Grenze überschreiten, doch wird dadurch die Preissteigerung für die ersten 2.000 gefahrenen Kilometer nicht wieder ausgeglichen. Eine einfache Hochrechnung der progressiven Kosten bei 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.

Die gleiche Rechnung belegt, dass es für keine

di 10.000 km all'anno.

Ma come si distribuisce l'utenza le 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:

Il numero di utenti che supera i 20.000 km è piccolissimo, una cifra trascurabile.

Anche il numero di utenti oltre i 10.000 km è molto ridotto: solo il 3,5% del totale.

Il 66% dell'utenza percorre fino a 2.000 km all'anno e per questa fascia l'aumento dei costi è consistente.

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 nelle fasce precedenti.

Lo stesso calcolo dimostra che per nessuna fascia

Kategorie zu einer Verringerung der jährlichen Fahrtkosten kommt: Wer Glück hat (eine kleine Minderheit), hat gleichbleibende Ausgaben zu verzeichnen. Die Mehrheit der Benutzer hingegen muss nun deutlich höhere Kosten hinnehmen, aus denen der Großteil der geplanten Einnahmen von 3,7 Millionen hervorgeht.

Außerdem darf man nicht vergessen, dass das bis 2012 gültige System den Pendlern einen zusätzlichen Vorteil bot: Wer mit der Bahn in die Stadt fuhr und dort direkt in einen Stadtbus umstieg, um zum Arbeitsplatz zu gelangen, bezahlte für die Busfahrt nichts.

Mit dem Beschluss Nr. 1434 von 2017 führte das Land einen so genannten „Pendlerbonus“ in Form einer Pauschale von maximal 50 Euro jährlich ein. Im Beschluss steht: „Anrecht auf den Bonus haben jene Fahrgäste, die regelmäßig mit den Zügen von Trenitalia oder SAD fahren und deshalb die Leidtragenden von wiederholten Verspätungen und Zugausfällen des jeweiligen Verkehrsunternehmens sind.“

Demnach handelt es sich also bei diesem ohnehin unbedeutenden Betrag nicht um eine Unterstützung für Pendlerinnen und Pendler, sondern um eine Entschädigung für die Verspätungen der Züge. Die Bezeichnung „Pendlerbonus“ ist daher irreführend, denn wenn die Züge künftig im Allgemeinen pünktlicher werden, wird der „Pendlerbonus“ in der Form, wie er eingeführt wurde, wahrscheinlich nicht mehr angewandt werden.

Es wäre viel zweckmäßiger, von vornherein die Tarife für diejenigen zu senken, die häufig öffentliche Verkehrsmittel benutzen, unabhängig von den äußeren Umständen. Das neue System des Südtirol Pass macht dies technisch möglich, so wurde beispielsweise eine (leichte) Differenzierung des Tarifs durch die Einführung des Euregio Family Pass für Familien mit minderjährigen Kindern gewährt und umgesetzt.

Um die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln seitens der Pendlerinnen und Pendler zu fördern und die Erwerbstätigen auch finanziell zu unterstützen, schlägt die Fraktion der Grünen die Einführung einer echten Tarifreduzierung vor.

Es erscheint nämlich sowohl in sozialer Hinsicht als auch im Sinne des Umweltschutzes angebracht, den Pendlerinnen und Pendlern für die Strecke zwischen ihrem Wohnort und ihrem Arbeitsplatz einen reduzierten Tarif für die Nutzung

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.

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.

Con la delibera numero 1434 del 2017, la provincia ora ha introdotto un cosiddetto “bonus pendolari” di massimo 50 € una tantum all'anno. Nella delibera si legge: “Hanno diritto al bonus gli utenti che viaggiano regolarmente con i treni di Trenitalia o SAD, subendo maggiormente i disagi per ritardi o soppressioni della rispettiva impresa ferroviaria.”

Di fatto, quindi, oltre essere una cifra insignificante, non si tratta di un sostegno per i e le pendolari, per il loro stato di pendolari, ma di una compensazione per i treni in ritardo. Il titolo “bonus per i pendolari” è quindi fuorviante, perché se i treni in genere diventano più puntuali in futuro, allora il “bonus per i pendolari” così istituito probabilmente non verrà più applicato.

Al contrario, sarebbe auspicabile ridurre per principio la tariffa per coloro che viaggiano tanto sui mezzi pubblici, indipendentemente dalle circostanze esterne. Il sistema dell'Alto Adige Pass rende tutto ciò tecnicamente possibile, come dimostra il fatto che una (lieve) differenziazione tariffaria è già stata garantita (e implementata con l'“EuregioFamilyPass Alto Adige”) per le famiglie con figli sotto i 18 anni.

Per incentivare l'uso dei mezzi pubblici da parte delle persone pendolari e sostenere anche economicamente questi lavoratrici e lavoratori il gruppo verde propone che sia introdotta una vera e propria tariffa ridotta.

Appare infatti 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.

