



An die Präsidentin
des Südtiroler Landtages
Bozen

Alla presidente
del Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano
Bolzano

BESCHLUSSANTRAG

Nr. 571/22

Öffentliche Verkehrsmittel verbilligen, Familienbudgets entlasten

Der Angriffskrieg von Russland gegen die Ukraine hat schreckliche Auswirkungen auf die ukrainische Bevölkerung. Das Gesicht Europas verändert sich.

Einer der Nebeneffekte des Krieges, dessen Auswirkungen wir derzeit alle zu spüren bekommen, sind die stark angestiegenen Energie- und Benzinpreise. Viele Menschen, die bisher täglich mit dem Auto unterwegs waren, um beispielsweise zur Arbeit zu fahren, werden von dieser Preissteigerung hart getroffen. Vor allem Familien und Pendler:innen müssen zusätzlich zum derzeit vorherrschenden Anstieg der Lebensmittelpreise nun auch im Bereich der Mobilität ungleich tiefer in die Tasche greifen.

Südtirol hat ein im Großen und Ganzen gut funktionierendes öffentliches Verkehrsnetz. Heuer wird das zehnjährige Bestehen des „SüdtirolPass“ gefeiert, den ein erheblicher Teil der Bevölkerung täglich oder gelegentlich nutzt. Trotzdem ist der ÖPNV für bestimmte Zielgruppen (noch) nicht attraktiv genug.

Dazu können Arbeitende mit Schichtdienst in der Nacht oder am Tagesrand gehören; Menschen, die keine vorhersehbaren Arbeitszeiten haben; Eltern, die damit rechnen müssen, kurzfristig ihre Kinder abholen zu müssen; Menschen aus entlegenen Ortschaften; Arbeitende, die schlechte Anbindungen oder ungünstige Anschlüsse haben; Gelegenheitsnutzer:innen, für die der Einstieg durch die

MOZIONE

N. 571/22

Abbassiamo i prezzi dei mezzi pubblici per sgravare le famiglie

La guerra della Russia contro l'Ucraina ha effetti devastanti sulla popolazione di questo Paese, e sta cambiando il volto dell'Europa.

Uno degli effetti tangibili di questa guerra, che attualmente colpiscono tutti e tutte noi, è l'impennata dei prezzi di energia e benzina. Per le tasche di molte persone che sinora prendevano ogni giorno la macchina, per esempio per recarsi al lavoro, questo rialzo dei prezzi è una batosta. Soprattutto le famiglie e le/i pendolari si ritrovano a spendere somme ben maggiori per i trasporti, che vanno ad aggiungersi all'aumento dei prezzi dei generi alimentari.

L'Alto Adige ha una rete di trasporto pubblico locale tutto sommato ben funzionante. Quest'anno l'AltoAdigePass, che buona parte della popolazione utilizza quotidianamente o almeno in determinate occasioni, festeggia dieci anni di esistenza. Tuttavia, il trasporto pubblico locale non risulta (ancora) sufficientemente attrattivo per alcune categorie di persone.

Stiamo parlando di chi ha un lavoro che comporta turni oppure chi lavora a inizio o fine giornata, di coloro che non hanno un orario di lavoro prestabilito e ben definito, di genitori che con poco preavviso devono poter andare a prendere i figli, di persone che vivono in luoghi isolati, di lavoratori e lavoratrici con collegamenti scomodi o non adeguati oppure di utenti saltuari che considerano troppo

gestaffelten Kilometerpreise des SüdtirolPass auf kurze Sicht zu teuer oder zu „kompliziert“ scheint.

Die derzeitige Situation bietet sich an, den Umstieg auf den ÖPNV zu fördern. Wenn nun nach Wegen gesucht wird, Familien finanziell zu entlasten, so ist der ÖPNV ein Hebel, da er viele Familien täglich betrifft. Wer den SüdtirolPass ausreizt, gibt immerhin 640 Euro im Jahr für das Nutzen der öffentlichen Verkehrsmittel aus. In der derzeitigen Situation mit der bekannten allseitigen Preissteigerung ist das viel, für manche Familien ZU viel.

Oftmals wird argumentiert, dass der Öffentliche Nahverkehr in Südtirol schon verhältnismäßig günstig sei. Einerseits stimmt diese Rechnung. Andererseits stimmt sie aber nur für jene, die schon jetzt regelmäßig mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind und den „Sprung“ in die günstigeren Preiskategorien des SüdtirolPass auch schaffen. Zudem werden die Kosten einer Auto- und einer Busfahrt meistens rein monetär verglichen. Doch jeder und jede Pendler:in weiß: Zeit ist Geld. Und die regelmäßige Fahrt zur Arbeit mit Bus oder Zug wird durch eine längere Anfahrtszeit im Vergleich mit dem Privatwagen „bezahlt“. Summiert man Warte- und Umstiegszeiten und die generelle door-to-door-Fahrtzeit, so sieht man schnell, dass Öffi-Pendler:innen im Monat oft viele Stunden mehr einkalkulieren müssen als jene, die mit dem eigenen Wagen unterwegs sind. Und die verlorenen Arbeitsstunden bedeuten schließlich auch Einkommensverlust. Auch das können sich nicht (mehr) alle leisten. Menschen, die bereits wegen Corona wieder zum Auto zurückgekehrt sind, werden vielleicht nicht mehr auf das Öffi zurückkommen. Das muss unbedingt vermieden werden, auch aus Gründen von Umwelt- und Klimaschutz.

Besondere Situationen erfordern besondere Maßnahmen. Länder wie Neuseeland oder Städte wie Eisenstadt in Österreich machen es vor. In ersterem hat die Premierministerin Jacinda Ardern angekündigt, dass die Kosten für den Öffentlichen Nahverkehr angesichts der russischen Invasion um die Hälfte gedrosselt werden sollen. Die Senkungen gelten vorerst für drei Monate und können dann eventuell erneuert werden. Auch Eisenstadt hat proaktiv auf die steigenden Benzinkosten reagiert und kurzerhand verfügt, dass alle Bürger:innen bis Ende April gratis mit den Stadtbussen fahren können.

caro o troppo “complicato” il sistema tariffario a scaglioni dell’AltoAdigePass.

La situazione attuale offre l’opportunità di promuovere il passaggio al trasporto pubblico locale. Se adesso si cercano modi per sgravare finanziariamente le famiglie, il trasporto pubblico locale è senz’altro una via percorribile, in quanto tocca la quotidianità di molte famiglie. Chi sfrutta al massimo l’AltoAdigePass spende comunque 640 euro all’anno per l’utilizzo dei mezzi pubblici. Nella situazione attuale, con l’ormai noto generale rialzo dei prezzi, si tratta di una somma considerevole, per alcune famiglie TROPPO ALTA.

Spesso si dice che in Alto Adige il trasporto pubblico locale abbia un costo relativamente basso, e per certi versi è anche vero. Va però anche detto, che è così solo per coloro che utilizzano regolarmente i mezzi pubblici e che nel sistema dell’AltoAdigePass hanno quindi raggiunto lo scaglione della tariffa più economica. Inoltre, in genere, il confronto tra le spese di un viaggio in macchina e in autobus lo si fa in termini di costi. E comunque ogni pendolare è ben consapevole del fatto che il tempo è denaro e che se va regolarmente al lavoro in bus o in treno piuttosto che in auto si deve accollare tempi di percorrenza più lunghi. Sommando i tempi di attesa, quelli per le coincidenze e quelli generali del *door to door*, ci si accorge ben presto che in un mese i e le pendolari devono spesso mettere in conto diverse ore in più rispetto a coloro che usano la propria auto. E le ore lavorative perse equivalgono in fondo anche a una perdita di reddito, cosa che nel frattempo non tutti e tutte possono (più) permettersi. Coloro che a causa del Covid hanno già ripreso la macchina, forse non torneranno più ai mezzi pubblici. Questa è una cosa che va assolutamente evitata, anche pensando al clima e all’ambiente.

Situazioni particolari richiedono misure straordinarie. Paesi come la Nuova Zelanda oppure città come Eisenstadt in Austria ci stanno mostrando la l’esempio. La premier neozelandese Jacinda Ardern ha annunciato che in considerazione dell’invasione russa i prezzi delle tariffe del trasporto pubblico locale verranno dimezzati. Per il momento la riduzione avrà una durata di tre mesi e potrà eventualmente essere rinnovata. Anche la città di Eisenstadt ha preso l’iniziativa per reagire all’impennata dei prezzi della benzina e, senza perdere tempo, ha disposto che fino a fine aprile tutte le cittadine e

tutti i cittadini potranno prendere gli au-tobus urbani senza pagare il biglietto.

Hier kann sich auch Südtirol hervortun.

Anche la nostra provincia può fare qualcosa.

**Daher beauftragt
der Südtiroler Landtag
die Landesregierung,**

**Per questi motivi il Consiglio
della Provincia autonoma di Bolzano
incarica la Giunta provinciale**

1. eine Ausnahmeregelung zu erlassen, die für die kommenden sechs Monate bzw. für das Andauern der Energie- und Treibstoffpreiskrise die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel deutlich verbilligt, indem für alle ab sofort die vierte Tarifstufe gilt (2 cent/km);
2. für die Zukunft das Modell des Jahrespauschaltickets mit Spezialtarif für Berufspendler:innen vorzubereiten;
3. die Frequenz der Dienste an den Tagesrändern, vor allem in den Abendstunden, zu verbessern oder durch Rufdienstangebote zu ergänzen.

1. di varare una deroga, per cui nei prossimi sei mesi ovvero per la durata del caro energia e carburante l'utilizzo dei mezzi pubblici di trasporto risulti decisamente più economico tramite l'immediato inserimento dell'utenza nel suo complesso nel quarto scaglione tariffario (di 2 centesimi al km);
2. di predisporre, per il futuro, un biglietto cumulativo annuale con una tariffa speciale per i/le pendolari per motivi di lavoro;
3. di migliorare la frequenza dei servizi nelle ore di inizio e soprattutto fine giornata lavorativa oppure ampliare l'offerta con l'aggiunta di un servizio a chiamata.

gez. Landtagsabgeordnete
Brigitte Foppa
Hanspeter Staffler
Riccardo Dello Sbarba

f.to consiglieri provinciali
Brigitte Foppa
Hanspeter Staffler
Riccardo Dello Sbarba