



BESCHLUSSANTRAG

Nr. 569/22

Südtirol Pass und Pendlergeld - Entlastungen für den Weg zur Arbeit

Südtirol ist ein Land mit kapillarer Struktur. Viele Menschen pendeln täglich von ihrem Wohnort an ihren Arbeitsort. Ob dafür das Auto oder ein öffentliches Verkehrsmittel verwendet wird, hängt von mehreren Faktoren ab. Unabhängig von den Gewohnheiten und der eigenen Bequemlichkeit, gibt es Situationen, in denen der Verzicht auf das eigene Auto nicht möglich ist. Es handelt sich dabei um Arbeitsbedingungen wie Turnusarbeit oder Arbeitszeiten frühmorgens oder spätabends. Arbeitsstätten sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht erreichbar oder die Fahrtzeit (inkl. Wartezeiten beim Umsteigen) sind einfach zu lange. Für viele Familien, vor allem für die Mütter, stellt auch die Organisation der Kinder eine zusätzliche Herausforderung zum Pendeln dar. Die Südtirolerinnen und Südtiroler nutzen also verschiedene Verkehrsmittel, um ihren Arbeitsort zu erreichen.

Das ASTAT führte zwischen April und Juni 2021 (gegen Ende der dritten Covid-Welle) eine Erhebung über die Mobilität der Südtirolerinnen durch. Das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel ist das Auto, 38% nutzen es gar täglich, gefolgt vom klassischen Fahrrad (15%). Der Zug wird von lediglich von 9% der Personen zwischen 14 und 80 Jahren mindestens einmal in der Woche genutzt, der Überlandbus von 10%, der Stadtbus von 16%. Vor allem Arbeitnehmerinnen außerhalb der Ballungszentren benutzen das Auto, während Schülerinnen und Studierende hauptsächlich öffentliche Verkehrsmittel benutzen. In der ASTAT-Erhebung wurden die Nutzerinnen auch nach den Schwächen der Verkehrsmittel ihrer Wahl befragt. So gaben die Nutzerinnen der öffentlichen Verkehrsmittel Überfüllung, Unpünktlichkeit und die Frequenz sowie die Nicht-Einhaltung der Covid-Regeln als Schwächen an, Nutzerinnen der Seilbahnen die hohen Fahrpreise. Die Nachteile des Autos sind hingegen die verkehrsreichen Straßen, die Kosten und mangelnde Parkplätze. Während 30% der Befragten angaben,

MOZIONE

N. 569/22

AltoAdige Pass e contributi per spese di viaggio: sgravi per il tragitto casa-lavoro

L'Alto Adige è un territorio con una struttura insediativa capillare. Molte persone si spostano quotidianamente per raggiungere il luogo dove lavorano. La scelta tra macchina o mezzo pubblico dipende da vari fattori. Indipendentemente dalle abitudini e dalla comodità, ci sono situazioni in cui non si può rinunciare alla propria auto: ciò riguarda ad esempio chi ha turni di lavoro, chi lavora al mattino presto o la sera tardi, chi lavora in luoghi che non sono raggiungibili con i mezzi pubblici o chi deve affrontare tempi di percorrenza (compresa l'attesa quando si cambia mezzo) troppo lunghi. Per molte famiglie, in particolare per le madri, l'organizzazione dei figli rappresenta un'ulteriore sfida in caso di pendolarismo. Gli altoatesini e le altoatesine utilizzano quindi diversi mezzi di trasporto per recarsi al lavoro.

Tra aprile e giugno 2021 (verso la fine della terza ondata di Covid) l'ASTAT ha effettuato un rilevamento sulla mobilità della popolazione. Il mezzo più usato è risultata l'auto, il 38% la usa addirittura ogni giorno, seguita dalla bicicletta tradizionale (15%). Il treno viene utilizzato almeno una volta a settimana soltanto dal 9% della popolazione tra i 14 e gli 80 anni, il bus extraurbano dal 10% e quello urbano dal 16%. Sono soprattutto i lavoratori e le lavoratrici che vivono fuori dagli agglomerati urbani a usare la macchina, mentre scolari, scolare e studenti utilizzano prevalentemente i mezzi pubblici. Nel suo rilevamento, l'ASTAT ha chiesto agli utenti quali sono i punti deboli dei mezzi da loro utilizzati. Chi usa i mezzi pubblici ha indicato il sovraffollamento, i ritardi e la frequenza, così come il non rispetto delle misure per contrastare il Covid come punto debole, mentre chi usa la funivia ha indicato l'elevato costo del biglietto. Gli svantaggi dell'auto sono il traffico, i costi e la mancanza di parcheggi. Mentre il 30% degli intervistati ha indicato di essere già disposto a usare i mezzi pubblici quando possibile,

bereits wenn es möglich ist öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen, wären 43% bereit, drauf umzusteigen, wenn die genannten Schwächen verbessert werden.

Südtirol hat ein sehr breit gefächertes Angebot im öffentlichen Nahverkehr. Es gibt kaum noch Orte, die damit nicht erreichbar sind. An einer Aus- und Weiterentwicklung wird kontinuierlich gearbeitet. Die Linien werden angepasst, neue Linien eingeführt und evaluiert. Im Gegensatz zu vielen anderen Regionen gibt es in Südtirol ein degressives Tarifmodell: Wer viel fährt, zahlt weniger. Der Südtirol Pass ist ein Erfolgsmodell, in diesem Jahr wird er aus verschiedenen Gründen überarbeitet, Grund dafür ist auch die erfolgte Neuausschreibung und Vergabe der Lose des öffentlichen Nahverkehrs.

Dadurch gibt es in einigen Verkehrsmitteln keine Entwerter für den Südtirol Pass mehr. Wer ihn nicht online entwertern kann, zahlt einen Fixpreis von 2,50€ - für Kurzstrecken ein stolzer Preis. Die Neuausrichtung des öffentlichen Nahverkehrs kann auch Anstoß dazu sein, den Südtirol Pass zu überarbeiten. Bei genauerer Analyse birgt er einige Tücken.

Ein Pendler/eine Pendlerin mit der Rittner Seilbahn von Oberbozen nach Bozen bekommt beispielsweise pro Fahrt 35km Fahrkilometer abgerechnet, ebenso wie jener/jene von der Mendel. Die Realstrecken betragen 4,5km bzw. 2,37km. Es ist nachvollziehbar, dass bei den (Stand)Seilbahnen Kilometerfixtarife festgelegt werden müssen, da die Realkilometer nicht dem Kostenaufwand entsprechen, doch scheinen diese ziemlich hoch bemessen. Die untenstehende Tabelle, entnommen dem Portal „südtirolmobil“ verdeutlicht dies:

TARIFE - TARIFFE					
Einzelfahrkarte - biglietto singolo	5,50 €				
Wertkarte - carta valore	4,20 €				
	1-1.000 km	1.001-2.000 km	2.001 – 10.000 km	10.001 – 20.000 km	ab/da 20.000 km
Südtirol Pass - AltoAdige Pass	4,20 €	2,80 €	1,05 €	0,70 €	0,00 €
Euregio Family Pass	3,50 €	2,45 €	0,70 €	0,70 €	0,00 €

Der zuständige Landesrat erklärte diese Fixtarife in der Beantwortung auf die Anfrage Nr. 327/2019 wie folgt: „Die Entfernungen zwischen den Tarifzonen entsprechen im Wesentlichen der tatsächlichen Entfernung auf Straße oder Schiene (wie z.B. die Strecke Bozen-Meran), mit Ausnahme der

il 43% ha dichiarato che lo farà se le suddette carenze verranno eliminate.

L'Alto Adige ha un'offerta di mezzi pubblici molto diversificata. Non ci sono quasi più luoghi irraggiungibili con i mezzi e si lavora continuamente al loro ulteriore sviluppo. Le linee vengono adeguate, nuove linee introdotte o si valuta la loro introduzione. Rispetto a molte altre regioni, l'Alto Adige ha un modello tariffario degressivo: chi viaggia di più, paga di meno. L'AltoAdige Pass è un modello di successo. Quest'anno, per vari motivi, viene rielaborato, non da ultimo in seguito alla nuova gara e all'affidamento dei lotti del trasporto pubblico locale.

Di conseguenza, su alcuni mezzi di trasporto non ci saranno più le obliterate per l'AltoAdige Pass. Chi non può timbrare online, paga una tariffa fissa di 2,50 €, un prezzo notevole per un tragitto breve. La riorganizzazione del trasporto pubblico locale potrebbe fornire lo spunto per rielaborare anche l'AltoAdige Pass. A un'analisi più attenta, esso presenta alcuni problemi.

Un/a pendolare che utilizza la funivia del Renon per il tragitto Soprabolzano-Bolzano si vede addebitare 35 km a tratta, così come per la Mendola, mentre il tragitto reale è di 4,5 ovvero 2,37 km. È comprensibile che per le funivie e le funicolari vengano stabiliti dei prezzi fissi, dato che i chilometri reali non corrispondono ai costi sostenuti. Però il calcolo è piuttosto svantaggioso. La tabella sottostante, presa dal portale "altoadigemobilità" lo mostra chiaramente.

L'assessore competente ha illustrato le tariffe fisse nella risposta all'interrogazione n. 327/2019 nel seguente modo: "Le distanze tra le zone tariffarie corrispondono di norma alle distanze reali su strada o rotaia (ad es. la tratta Bolzano-Merano), ad eccezione delle tratte turistiche per le mete più

touristischen Strecken zu Ausflugszielen und der Bahnanlagen (d.h. Mendel Standseilbahn, Rittner Schmalspurbahn, Seilbahnen Ritten, Jenesien, Kohlern, Vöran, Mölten, Meransen) für die eigene (konventionelle) Entfernungen festgelegt werden. Zur Erläuterung: Für die Seilbahnfahrt von Bozen nach Oberbozen wird die konventionelle Entfernung von 35 km berechnet. Es wurde also nicht die Länge des Straßenabschnittes als Bemessungsgrundlage herangezogen (wie es bei Buslinien der Fall ist), da das Angebot einer Bahnanlage wie die Rittner Seilbahn, die die Fahrgäste im 4-Minuten-takt mit einer Fahrzeit von nur 12 Minuten von Bozen nach Oberbozen befördert, nicht mit einer Buslinie verglichen werden kann, die im Stundentakt oder maximal Halbstundentakt verkehrt und für dieselbe Strecke mindestens doppelt so lange unterwegs ist."

Hier weitere Beispiele:

Einem Pendler/einer Pendlerin mit dem Zug aus dem Pustertal entstehen in knapp vier Monaten Spesen in Höhe von ca. 635€ (Südtirol Pass) bzw. ca. 525€ (Euregio Family Pass), dann hat er/sie die Tarifstufe fünf erreicht und fährt gratis. Trotzdem sind die entstandenen Kosten bis dahin für einen Pendler/eine Pendlerin beträchtlich.

Viele Pendler/innen aus dem Großraum Bozen erreichen kaum die günstigeren Tarifstufen, da ihre Strecken relativ kurz sind (Kaltern-Bozen 15,25km; Sarnthein-Bozen 20,37km).

In der Antwort auf die Anfrage 327/19 listete der Landesrat auch auf, welche Tarifstufen die Nutzerinnen erreichen:

„Nachdem die Jahres-Laufzeit eines jeden Abos vom Tag der ersten Nutzung abhängt, wurden für die Berechnung alle Gültigkeitsjahre, die nach dem 31.12.2017 beginnen und vor dem 01.05.2019 enden, berücksichtigt. Von diesen wurde für jeden Vertrag der letzte "neueste" Zeitraum ausgewählt. Für die Unterscheidung zwischen Südtirol Pass und EuregioFamilyPass wurden jene Verträge, für die mindestens an einem Tag der Familientarif angewandt worden ist, als EFP berücksichtigt. Hier die von den Inhabern eines Südtirol Pass / EuregioFamilyPass (EFP) erreichten Tarifstufen:

Tarifstufe 1 bis 1000 km: Standardtarif: 68.331, Family: 27.474

frequentate e gli impianti funi- e ferroviari (come la funicolare della Mendola, il trenino del Renon, la funivia del Renon, di San Genesio, del Colle, di Verano, di Meltina, di Maranza) per i quali sono state fissate delle distanze (convenzionali) specifiche. Per capire meglio: per il viaggio in funivia da Bolzano a Soprabolzano viene calcolata la distanza convenzionale di 35 km. Come base di calcolo non è stata presa la lunghezza della tratta (come avviene per le linee degli autobus), dato che l'offerta di una funivia come quella del Renon, che ogni 4 minuti porta i viaggiatori da Bolzano a Soprabolzano in soli 12 minuti, non è paragonabile a una linea di autobus, con una cadenza di una o massimo due volte all'ora e che ci mette almeno il doppio per la stessa tratta."

Ecco alcuni altri esempi.

Un/a pendolare della Val Pusteria che si sposta in treno spende in quattro mesi circa 635 € (AltoAdige Pass) ovvero 525 € (Euregio Family Pass). Dopo questo periodo ha raggiunto lo scaglione tariffario 5 e non paga più. Ciononostante i costi per un/a pendolare sono elevati.

Molti/e pendolari che abitano a Bolzano e dintorni raramente raggiungono scaglioni tariffari meno costosi, dato che percorrono tragitti relativamente brevi (Caldaro-Bolzano 15,25 km, Sarentino-Bolzano 20,37 km).

In risposta all'interrogazione 327/19 l'assessore ha anche indicato quali utenti raggiungono quali tariffe.

“Dato che il periodo di validità annuale di ogni abbonamento dipende dal primo giorno di utilizzo, per il calcolo sono stati considerati tutti gli anni di validità a partire dal 31/12/2017 e fino all'1/5/2019. Per questi periodi, per ogni contratto è stato scelto l'ultimo periodo "più recente". Per distinguere tra AltoAdige Pass e Euregio Family Pass (EFP), sono stati considerati come EFP tutti i contratti per i quali almeno una volta è stata applicata la tariffa famiglia. Ecco gli scaglioni tariffari raggiunti da chi ha un AltoAdige Pass o un EFP:

scaglione tariffario 1 fino a 1000 km: tariffa standard 68.331, Family: 27.474

Tarifstufe 1000 -2000 km: Standardtarif: 13.099, Family: 4.279
 Tarifstufe 2001 -10000 km: Standardtarif: 21.883, Family: 6.316
 Tarifstufe 10001 - 20000 km: Standardtarif: 3.185, Family: 856
 Tarifstufe ab 20001 (fahren kostenlos): Standardtarif: 495, Family: 111."

Hier kann man feststellen, dass nur sehr wenige Nutzerinnen die kostenlose Tarifstufe erreichen. Der EuregioFamilyPass berechnet von vornherein niedrigere Tarife, damit sind Einzelpersonen mit dem Südtirol Pass im Nachteil. Alleinlebende, die alle Lebenskosten alleine schultern, tragen auch hier eine höhere Belastung. Zudem werden die gefahrenen Kilometer nach einem Jahr auf 0 gesetzt. Betrachtet man die vom ASTAT erhobenen Daten und die Tarifgestaltung, so muss man sich Wege überlegen, die Menschen, wann immer möglich, für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu begeistern und den Individualverkehr zu reduzieren. Der Südtirol Pass ist sehr beliebt, da man mit ihm nahezu jedes Verkehrsmittel nutzen kann. „Wer viel fährt, zahlt weniger“ greift allerdings nicht immer. Menschen, die lange Strecken bewältigen müssen, zahlen in kurzer Zeit sehr viel. Menschen, die kurze Strecken bewältigen, fahren zwar viel, kommen aber nur schwer in günstigere Tarifstufen. Es braucht weitere Benefits für Menschen, die ihre Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen. Diese könnten ein automatischer, längerer Verbleib in einer Tarifstufe sein. Wer nämlich seinen Südtirol Pass beispielsweise im Juli erneuern muss und im Mai in eine neue Tarifstufe kommt, ärgert sich meist. Für Vielfahrer könnte es im Folgejahr auch einen Startbonus in Form von Kilometern oder einem finanziellen Startbonus geben. Angedacht werden könnte auch die Verlängerung des Zeitraumes nach dem die gefahrenen Kilometer wieder auf 0 gesetzt werden (z.B. 2 Jahre oder 1 1/2 Jahre).

Neben den Pendlerinnen im öffentlichen Verkehr gibt es auch die Pendlerinnen mit dem eigenen Fahrzeug, aus den eingangs bereits erwähnten verschiedensten Gründen. Diese können jährlich innerhalb 31. März um das Pendlergeld ansuchen. Viele Pendlerinnen fallen allerdings nicht in die Kriterien. Sie lauten laut https://www.Provinz.bz.it/de/dienstleistuncien-a-z.asp?bnsv_svid=1010540 (15.03.2022):

- Arbeitnehmer zu sein;

scaglione tariffario 1000 -2000 km: tariffa standard: 13.099, Family: 4.279
 scaglione tariffario 2001 -10000 km: tariffa standard: 21.883, Family: 6.316
 scaglione tariffario 10001 - 20000 km: tariffa standard: 3.185, Family: 856
 scaglione tariffario a partire da 20001 (gratis): tariffa standard: 495, Family: 111."

Si può dedurre che soltanto pochi utenti riescono a raggiungere lo scaglione per viaggiare gratis. L'Euregio Family Pass applica da subito tariffe più basse, e di conseguenza le persone che hanno l'AltoAdige Pass sono svantaggiate. Chi vive da solo e si fa carico di tutte le spese, ha un onere più elevato. Inoltre dopo un anno i chilometri percorsi vengono azzerati.

Se si analizzano i dati rilevati dall'ASTAT e il sistema tariffario, bisognerebbe trovare dei modi per incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici e ridurre il traffico individuale. L'AltoAdige Pass è molto apprezzato, dato che permette di utilizzare quasi tutti i mezzi di trasporto. "Chi viaggia tanto, paga di meno" è però uno slogan che non funziona sempre. Le persone che affrontano tragitti lunghi pagano molto in poco tempo. Le persone che percorrono tratte brevi viaggiano tanto ma fanno fatica a raggiungere scaglioni tariffari più economici. Servono ulteriori benefit per le persone che si spostano con i mezzi pubblici. Ad esempio, la permanenza automatica e prolungata in un determinato scaglione. Perché chi, ad esempio, deve rinnovare il suo abbonamento a luglio, e a maggio raggiunge un nuovo scaglione, di solito non è contento. Per chi viaggia molto, si potrebbe pensare di introdurre un bonus iniziale per l'anno successivo, sotto forma di chilometri o bonus finanziario. Un'altra possibilità sarebbe di prolungare il periodo nel quale si viaggia gratuitamente a 2 anni o 1 anno e mezzo, prima che si riparta da zero.

Oltre alle persone che utilizzano i mezzi pubblici, c'è chi si sposta con il proprio mezzo per i più svariati motivi prima citati. Queste persone possono fare domanda per ottenere il contributo per spese di viaggio entro il 31 marzo di ogni anno. Molti però non rientrano nei criteri, che, stando al sito della Provincia, sono i seguenti: (https://www.provincia.bz.it/it/servizi-a-z.asp?bnsv_svid=1010540, consultato il 15/03/2022)

- essere lavoratori dipendenti;

- an mindestens 120 Tagen gearbeitet und gefahren zu sein;
- eine Entfernung zwischen gewöhnlichen Aufenthaltsort und Arbeitsplatz von mehr als 18 Kilometer zu haben;
- wenn Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nicht auf öffentliche Verkehrsmittel zurückgreifen können, wie oben angeführt;
- Wartezeiten von mindestens 60 Minuten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu haben, die folgendermaßen berechnet werden:
 1. Wartezeit zwischen der fahrplanmäßigen Ankunft des geeignetsten öffentlichen Verkehrsmittels zur Erreichung des Arbeitsplatzes und dem Beginn des Arbeitsturnus;
 2. Wartezeit zwischen dem Ende des Arbeitsturnus und der fahrplanmäßigen Abfahrt des ersten, dem Arbeitsplatz nächstgelegenen öffentlichen Verkehrsmittels;
 3. Wartezeit/en beim Umstieg zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln, sei es auf der Hin- als auch auf der Rückfahrt.
- aver lavorato e viaggiato almeno 120 giorni all'anno;
- avere una distanza superiore a 18 km dalla dimora abituale al luogo di lavoro;
- qualora non sia possibile utilizzare i mezzi di trasporto pubblico come sopra indicato;
- avere tempi di attesa di almeno 60 minuti nell'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico così calcolati sommando:
 1. il tempo di attesa tra l'orario di arrivo programmato del mezzo pubblico di linea più adatto a raggiungere il posto di lavoro e l'inizio del turno lavorativo;
 2. il tempo di attesa tra la fine del turno di lavoro e l'orario di partenza programmato del primo mezzo pubblico di linea dal posto di lavoro;
 3. tempo/i di attesa negli interscambi dei mezzi pubblici di linea sia nel percorso di andata che in quello di ritorno.

Da das Landesmobilitätsportal „südtirolmobil“ bei den Verbindungssuchen meist sehr kurze Umstiegszeiten angibt (z.B. 1min), erreichen vermutlich wenige Arbeitnehmerinnen diese vorgeschriebene Wartezeit von 60min, obwohl es erfahrungsgemäß wahrscheinlich ist, dass ein Umstieg in 1min kaum schallbar ist - dafür muss das Verkehrsmittel sehr pünktlich sein - und der Umstieg versäumt wird. Nun sind die Pendlerinnen aktuell besorgt: Die Ansuchen für das Pendlergeld sind im Moment nämlich nicht möglich. Laut Webseite wird die Leistung überarbeitet. Die steigenden Energiepreise machen vielen Sorgen, die Unsicherheit über das Pendlergeld kommt noch dazu. Der Beschluss der Landesregierung 286/2018 regelt die Kriterien des Pendlergeldes. Dort wird auch der Kilometerbeitrag von 0,05€ bestätigt, der bereits aus dem Jahr 2016 stammt.

Dies vorausgeschickt,

**verpflichtet
der Südtiroler Landtag
die Landesregierung:**

1. Die Tarifgestaltung des Südtirol Passes noch attraktiver zu gestalten und zusätzliche Benefits für regelmäßige Nutzerinnen zu schaffen.

Il portale provinciale per la mobilità, "altoadigemobilità" propone collegamenti con coincidenze brevi (ad es. 1 minuto), motivo per il quale pochi lavoratori o lavoratrici raggiungono i tempi di attesa previsti di un'ora. Spesso però, per esperienza, è improbabile riuscire a prendere una coincidenza di un minuto (il mezzo di trasporto dovrebbe essere puntualissimo).

Ora chi fa il pendolare è molto preoccupato: momentaneamente infatti non è possibile fare domanda per il contributo per spese di viaggio. Stando al sito, la prestazione è in fase di rielaborazione. I prezzi dell'energia in aumento causano molte preoccupazioni, e si aggiunge l'incertezza sul contributo per spese di viaggio. La delibera della Giunta provinciale 286/2018 disciplina i criteri relativi al contributo per spese di viaggio, e conferma anche il contributo al chilometro di 0,05€, che però risale al 2016.

Ciò premesso,

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

1. a rendere maggiormente interessante il tariffario dell'AltoAdige Pass e a creare benefit aggiuntivi per utenti regolari;

2. Das Pendlergeld zu überarbeiten und die Beitragsberechtigten auszuweiten. Neben den Verfügbarkeiten und Wartezeiten auf öffentliche Verkehrsmittel sollen bei den Beitragsberechtigungen auch andere Situationen berücksichtigt werden, die eine Benutzung des Privatfahrzeuges nötig machen.

2. a rielaborare il contributo per spese di viaggio e ad ampliare la platea dei beneficiari. Oltre alla disponibilità dei mezzi di trasporto pubblici e ai relativi tempi di attesa si dovrebbe tenere conto anche di altre situazioni che rendono necessario l'utilizzo del mezzo privato.

Der Beschlussantrag wurde in der Sitzung vom 06.04.2022 im obigen Wortlaut wie folgt genehmigt:

Prämissen: mit 15 Jastimmen, 14 Gegenstimmen und 1 Enthaltung

Punkt 1 des beschließenden Teils: mit 16 Jastimmen und 14 Gegenstimmen

Punkt 2 des beschließenden Teils: mit 16 Jastimmen und 16 Gegenstimmen

Punkt 3 des beschließenden Teils: mit 32 Jastimmen

Punkt 4 des beschließenden Teils: mit 16 Jastimmen und 16 Gegenstimmen.

La mozione è stata approvata nel su riportato testo nella seduta del 06/04/2022 come segue:

premesse: con 15 voti favorevoli, 14 voti contrari e 1 astensione

punto 1 della parte dispositiva: con 16 voti favorevoli e 14 voti contrari

punto 2 della parte dispositiva: con 16 voti favorevoli e 16 voti contrari

punto 3 della parte dispositiva: con 32 voti favorevoli

punto 4 della parte impegnativa: con 16 voti favorevoli e 16 voti contrari.

DIE PRÄSIDENTIN – LA PRESIDENTE
Rita Mattei