

**Abteilung 8 - Landesinstitut für Statistik**Kanonikus-Michael-Gamper-Str. 1 • 39100 Bozen  
Tel. 0471 41 84 04-05 • Fax 0471 41 84 19Auszugsweiser oder vollständiger Nachdruck mit Quellenangabe (Herausgeber und Titel) gestattet  
Sped. in a.p. - Art. 2, comma 20/c legge 662/96 (Bolzano)Halbmonatliche Druckschrift, eingetragen mit Nr. 10 vom 06.04.89 beim Landesgericht Bozen  
Verantwortlicher Direktor: Dr. Alfred Aberer

Gedruckt auf Recyclingpapier - Druck: ALTO ADIGE, Bozen

[www.provinz.bz.it/astat](http://www.provinz.bz.it/astat)  
[astat@provinz.bz.it](mailto:astat@provinz.bz.it)**Ripartizione 8 - Istituto provinciale di statistica**Via Canonico Michael Gamper 1 • 39100 Bolzano  
Tel. 0471 41 84 04-05 • Fax 0471 41 84 19Riproduzione parziale o totale autorizzata con la citazione della fonte (titolo ed edizione)  
Sped. in a.p. - Art. 2, comma 20/c legge 662/96 (Bolzano)Pubblicazione quindicinale iscritta al Tribunale di Bolzano al n. 10 del 06.04.89  
Direttore responsabile: Dr. Alfred Aberer

Stampato su carta riciclata - Stampa: ALTO ADIGE, Bolzano

[www.provincia.bz.it/astat](http://www.provincia.bz.it/astat)  
[astat@provincia.bz.it](mailto:astat@provincia.bz.it)

## Demoskopische Umfrage zur Pässemaut

2007

## Indagine demoscopica sul pedaggio per i passi di montagna

2007

### Einleitung

Dank der landschaftlichen Schönheit sind die Südtiroler Pässe Ziel vieler Tagesgäste und Touristen. Dies führt aber unweigerlich zu einer zunehmenden Umweltverschmutzung des alpinen Raumes.

Kernpunkt der Lösung dieses heiklen Mobilitätsproblems ist einerseits die Reduzierung des Verkehrs und andererseits ein verstärkter Umweltschutz. Bereits seit mehreren Jahren sind sich Bürger und Institutionen darüber einig, dass eine zu intensive Nutzung der Passübergänge eine Belastung der Landschaft bedeutet. Aber gerade in einer touristisch so erschlossenen Zone wie unsere Provinz führt dieses Problem auch zu Interessenkonflikten zwischen den verschiedenen am Wirtschaftsleben teilnehmenden Parteien, da die Einführung von Verkehrsbeschränkungen zumindest kurzfristig zu Einbußen im Tourismus führen kann. Diese Umfrage sondiert die Meinungen der Passüberquerer des Grödner-, Sella- und Stilfserjoches.

### Über das Grödnerjoch fahren am meisten Südtiroler

Das für die Passüberquerung meistgenutzte Fahrzeug ist das Auto: Fast 4 von 5 (78,8%) der befragten Per-

### Introduzione

I passi dell'Alto Adige, grazie alla bellezza dello scenario montano, sono meta di moltissimi ospiti sia giornalieri che transittanti. Ciò porta indubbiamente ad un incremento dell'inquinamento dell'ambiente alpino.

Per la soluzione del delicato problema della mobilità sui passi il leitmotiv è meno traffico e più rispetto per l'ambiente. Già da diversi anni, sia la popolazione che diverse istituzioni, concordano sul fatto che l'utilizzo troppo intensivo delle strade di montagna aggrava le condizioni dell'ambiente alpino. Tuttavia, in una provincia turistica come la nostra, la questione del traffico ha risvolti contrastanti e può dare luogo a conflitti di interesse tra le diverse parti coinvolte, visto che, soprattutto nel breve periodo, l'introduzione di misure per regolamentare il traffico può avere effetti negativi sull'afflusso turistico. Questa indagine sonda le opinioni dei transittanti di tre passi alpini: il passo Gardena, il passo Sella e il passo dello Stelvio.

### Il passo Gardena ha la percentuale più elevata di valicanti altoatesini

Il mezzo più utilizzato per il transito dei passi di montagna è l'automobile, quasi 4 su 5 (78,8%) delle per-

sonen reisten mit diesem Verkehrsmittel. Es folgen das Motorrad mit 13,7%, Handelsfahrzeuge (4,3%) und Camper (3,2%).

Die Passüberquerer setzen sich folgendermaßen zusammen: Mehr als ein Drittel (34,6%) der Fahrzeuglenker, welche das Grödnerjoch überquerten, sind Südtiroler und 13,1% haben ihren Wohnsitz in einer angrenzenden Gemeinde in Südtirol. Am Sella- und Stilfserjoch hingegen ist der Anteil von Einheimischen geringer, jener der Touristen dementsprechend höher. Daher verzeichnet das Grödnerjoch auch den höchsten Anteil an Pendlern (17,5%) sowie an Personen, welche den Pass aufgrund gelegentlicher Notwendigkeit überqueren (6,7%). Es folgt das Sellajoch mit 10,5% Pendlern (Stilfserjoch: 7,2%) und 1,7% Personen, welche aus gelegentlicher Notwendigkeit den Pass überqueren (Stilfserjoch 3,7%). Das Stilfserjoch verzeichnet auch aufgrund seiner geografischen Lage den höchsten Anteil an in Südtirol übernachtenden Gästen und Südtiroler Tagesgästen.

Tab. 1

### Wohnsitz der Passüberquerer und Zweck der Reise - 2007

Prozentwerte nach Pass

### Residenza dei transitanti e scopo del viaggio - 2007

Valori percentuali per passo

	Stilfserjoch Passo Stelvio	Grödnerjoch Passo Gardena	Sellajoch Passo Sella	
<b>Wohnsitz</b>				<b>Residenza</b>
Angrenzende Südtiroler Gemeinde	7,7	13,1	5,8	Comune altoatesino limitrofo al passo
Rest Südtirol	5,9	21,5	18,0	Resto dell'Alto Adige
Trentino	0,5	3,0	4,7	Trentino
Provinz Belluno	2,1	2,7	2,3	Provincia di Belluno
Gast in Südtirol	62,0	55,9	59,3	Ospite che soggiorna in Alto Adige
Gast nicht in Südtirol	21,8	3,7	9,9	Ospite che non soggiorna in Alto Adige
<b>Zweck der Reise</b>				<b>Scopo del viaggio</b>
Tourismus	87,8	74,7	87,8	Turismo
Einkäufe	1,3	1,0	..	Acquisti
Pendeln (Arbeit, Studium)	7,2	17,5	10,5	Pendolarismo (lavoro, studio)
Gelegentliche Notwendigkeit	3,7	6,7	1,7	Necessità occasionale

sonne intervistate viaggiava su questo mezzo. Seguono la moto con il 13,7%, veicoli commerciali (4,3%) e camper (3,2%).

La provenienza dei transitanti mostra alcune caratteristiche per passo: chi valica il passo Gardena, per più di un terzo è altoatesino (34,6%), con il 13,1% residente in un comune altoatesino limitrofo al passo. Per i passi Sella e Stelvio, invece, la percentuale di residenti è inferiore e aumenta, di conseguenza, quella turistica. Di riflesso il passo Gardena mostra anche il più alto numero di pendolari (17,5%) e di persone che valicano il passo per necessità occasionale (6,7%). Segue il passo Sella con il 10,5% di pendolari e l'1,7% di transitanti per necessità occasionali, infine, il passo Stelvio con il 7,2% di pendolari e il 3,7% di transitanti occasionali. Il passo Stelvio, inoltre, anche per la sua collocazione geografica, è quello che registra più ospiti soggiornanti e ospiti non soggiornanti in Alto Adige tra i valicanti.

## Umweltprobleme am Grödnerjoch am stärksten

Die interviewten Personen wurden auch nach dem Straßenzustand in Passnähe und eventueller Lärm- und Luftverschmutzung befragt.

Am Stilfserjoch scheint die Situation weniger problematisch zu sein; der höchste Unzufriedenheitsgrad wurde hier mit 17,6% in Bezug auf die Lärmbelästigung und den Parkplatzmangel (17,5%) verzeichnet.

Am Grödnerjoch hingegen stellt der Verkehrsstau für 52,9% der Passüberquerer ein ziemliches bzw. gravierendes Problem dar. 40,1% der Befragten bemängeln auch die zu geringe Verfügbarkeit von Parkplätzen, mehr als ein Drittel sieht die Lärm- (37,3%) und

## Il Passo Gardena è quello che evidenzia più problemi ambientali

Gli intervistati sono stati interpellati anche sullo stato delle strade nella zona dei passi e su eventuali problemi di inquinamento atmosferico o acustico.

La situazione appare meno problematica sullo Stelvio: il valore più alto di problematicità è del 17,6% per l'inquinamento acustico e la mancanza di parcheggi (17,5%).

Sul passo Gardena, invece, il problema principale è la congestione del traffico, che viene indicata come un problema abbastanza significativo o grave dal 52,9% dei percorrenti le strade limitrofe ai passi. Il 40,1% ritiene che anche la scarsità di parcheggi sia un pro-

Luftverschmutzung (36,7%) als problematisch.

blema, più di un terzo indica anche l'inquinamento acustico (37,3%) e l'inquinamento atmosferico (36,7%).

Für das Sellajoch liegen die Prozentwerte etwas unter jenen des Grödnerjochs.

Per il passo Sella si evidenziano percentuali lievemente inferiori a quelle del passo Gardena.

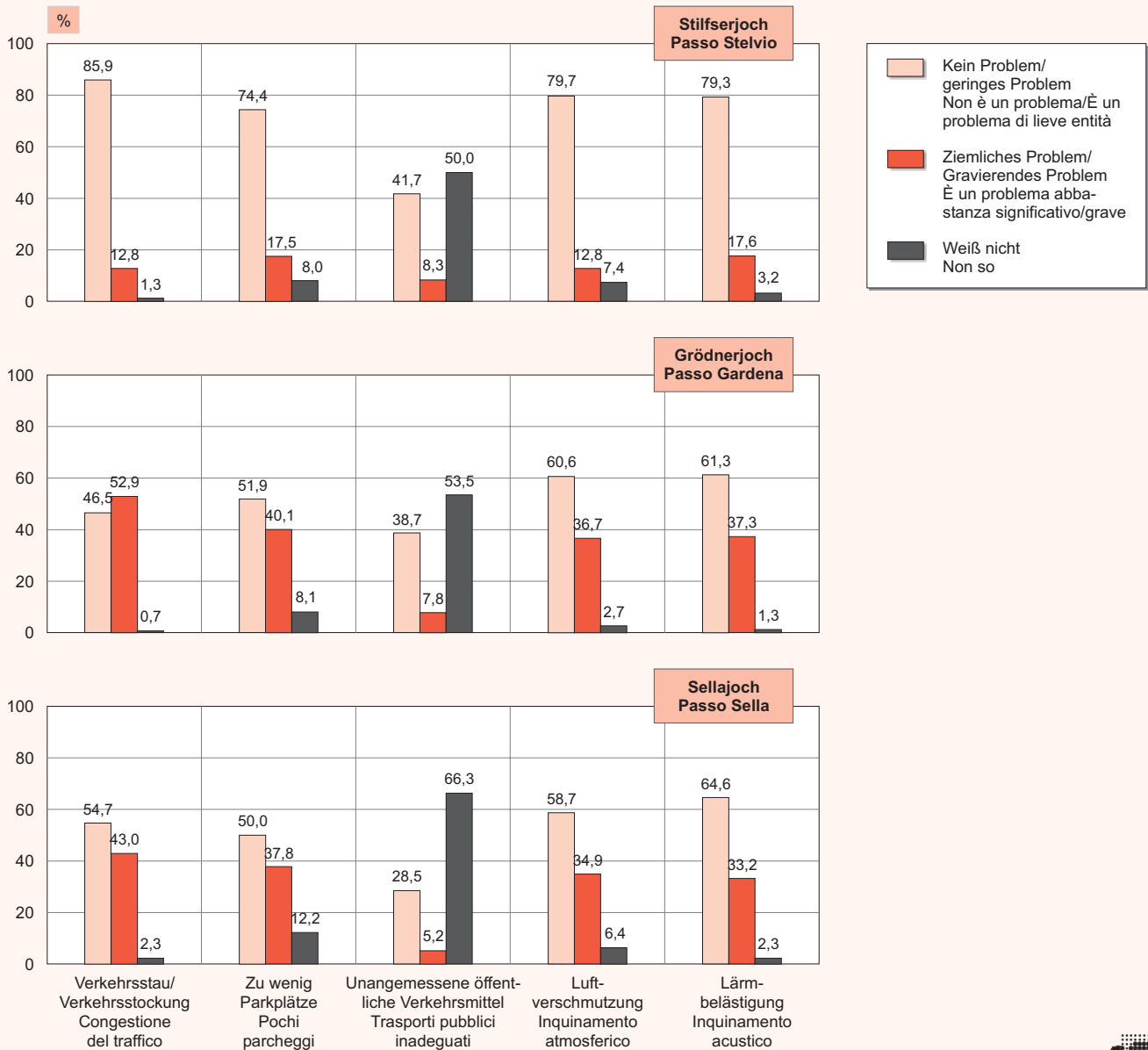
Graf. 1

**Wie gravierend sind Ihrer Meinung nach auf der Straße, die Sie gerade zurücklegten, in Passnähe die folgenden Probleme? - 2007**

Prozentwerte nach Pass

**Quanto gravi pensa che siano i seguenti problemi sulla strada nei pressi del passo che sta percorrendo? - 2007**

Valori percentuali per passo



© astat 2007 - sr



Auf die Frage, ob die Abdeckung durch öffentliche Verkehrsmittel ausreicht, antworteten 54,6% der Befragten auf allen drei Pässen insgesamt mit „Ich weiß nicht“. Dies impliziert die Schlussfolgerung, dass öffentliche Verkehrsmittel nicht sehr häufig genutzt werden bzw. die Personen darüber auch nicht genügend informiert sind.

Risulta molto alta per tutti e tre i passi (complessivamente 54,6%), la percentuale di "non so" sull'adeguatezza dei mezzi pubblici. Ciò potrebbe indicare che in generale non sono molto utilizzati o la gente è poco informata sulle possibilità di trasporto pubblico.

## Fast die Hälfte erachtet die Pässe- maut als wirkungslos

Eine mögliche Maßnahme, das Verkehrsaufkommen auf den Alpenpässen zu regulieren, wäre die Einführung einer Pässe-  
maut, wie letzthin öfters diskutiert. Die Wirksamkeit dieser Maßnahme wird allerdings stark bezweifelt: 47,0% der Befragten erachten die Pässe-  
maut als „völlig wirkungslos“. 16,5% stufen sie als „wenig wirksam“ ein, 24,3% als „ziemlich wirksam“ und die restlichen 12,2% als „sehr wirksam“.

Neben der Einführung einer Pässe-  
maut konnten die Befragten aus einer Palette von sechs im Fragebogen angeführten Vorschlägen zur Verkehrsregulierung höchstens zwei weitere Maßnahmen wählen. Als geeignetes Mittel zur Verkehrsreduzierung betrachten 78,7% die Verstärkung der öffentlichen Verkehrsmittel; 39,7% die Sperre für Verkehrsmittel der Euroklassen 0 und 1 und 35,0% die Schaffung von gebührenpflichtigen Parkplätzen.

## Quasi la metà degli intervistati ritiene il pedaggio una misura inefficace

Riguardo alle modalità di regolamentazione del traffico sui passi di montagna, una proposta molto attuale sarebbe l'introduzione di un pedaggio. Tuttavia, alla domanda sull'efficacia di tale introduzione, il 47,0% degli intervistati, afferma di ritenerla "per niente efficace". Il 16,5% ritiene il pedaggio "poco efficace", il 24,3% "abbastanza efficace" e il restante 12,2% "molto efficace".

Oltre all'introduzione di un pedaggio sui passi di montagna, all'interno del questionario, gli intervistati, da una rosa di sei proposte hanno potuto indicare al massimo altre due misure anti-traffico. Gli intervistati ritengono che l'incremento del trasporto pubblico (78,7%) sia una la misura più efficace per diminuire il traffico. Segue la proposta del blocco ai veicoli euro0/euro1 (39,7%) e l'introduzione di parcheggi a pagamento presso i passi (35,0%).

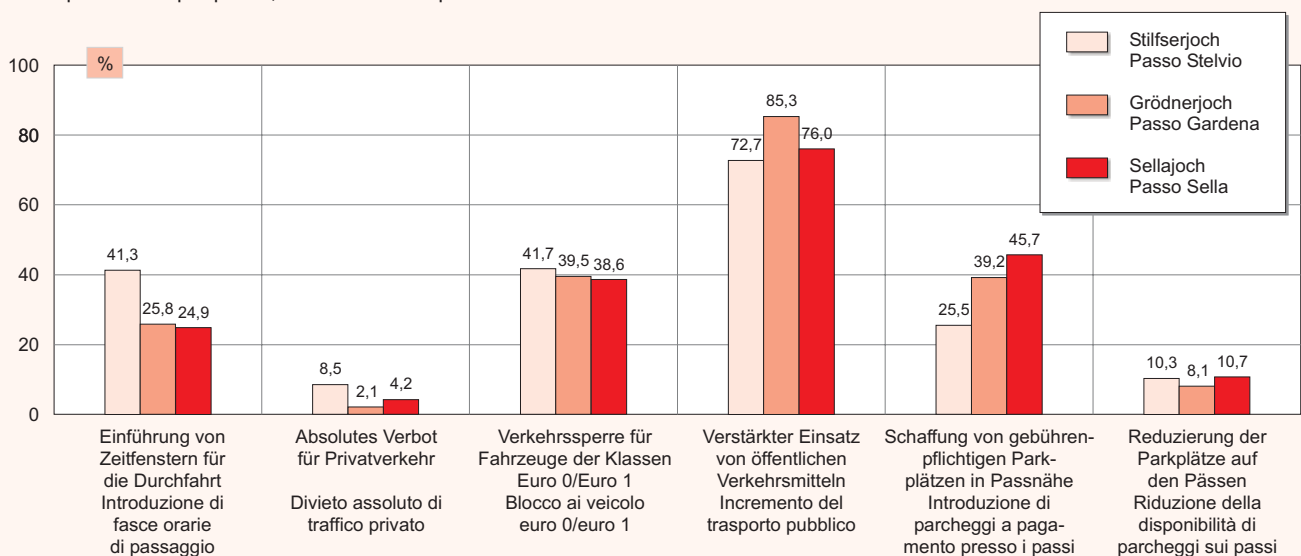
Graf. 2

**Welche der folgenden Maßnahmen - mit Ausnahme der Einführung der Pässe-  
maut - sind Ihrer Meinung nach am wirksamsten für eine Verkehrsreduzierung auf Passstraßen, aber gleichzeitig vereinbar mit den Erfordernissen des Personen- und Warenverkehrs? - 2007**

Prozentwerte nach Pass; höchstens zwei Antworten möglich

**Tranne il pagamento di un pedaggio, quali tra le seguenti misure ritiene più efficaci per la diminuzione del traffico sulle strade di montagna, ma allo stesso tempo compatibili con le esigenze di transito? - 2007**

Valori percentuali per passo; massimo due risposte



© astat 2007 - sr



Neben allgemeinen Fragen zur Pässe-  
maut konnten Touristen und Passüberquerer aus nicht angrenzenden Gemeinden angeben, welcher der Betrag wäre, der sie dazu bewegen würde, auf das eigene Fahrzeug zu verzichten.

33,5% würden bereits bei einem Betrag von bis zu 5 Euro auf das eigene Fahrzeug verzichten, für 28,2% liegt die Schmerzgrenze bei mehr als 5 Euro und bis 10 Euro und für 23,5% bei mehr als 10 Euro und bis

Oltre alla domanda generica sull'efficacia del pedaggio, agli intervistati (considerando solo turisti e persone che non risiedono in un comune limitrofo ai passi) è stato chiesto oltre quale soglia di prezzo verrebbe disincentivato l'utilizzo del proprio mezzo.

Il 33,5% rinuncerebbe al proprio mezzo per un importo fino a 5 euro, il 28,2% per un importo da più di 5 fino a 10 euro e il 23,5% per un importo da più di 10 a 20 euro. Ben il 14,0% ha affermato di non essere di-

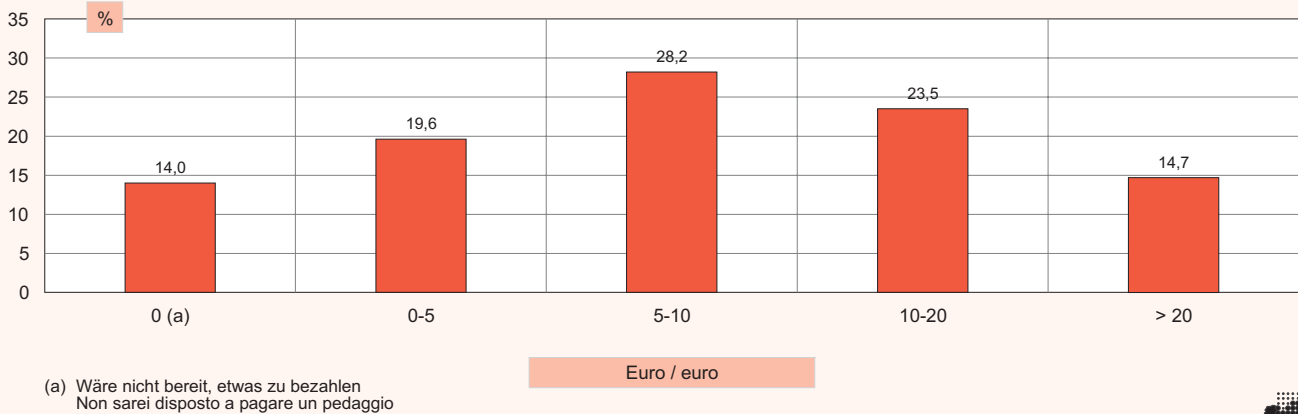
20 Euro. 14,0% wären überhaupt nicht bereit, eine Pässemaut zu bezahlen.

sposto a pagare nulla.

Graf. 3

Falls eine Pässemaut eingeführt wird, ab welchem Betrag würden Sie auf Ihr Fahrzeug verzichten? - 2007  
Prozentwerte

Se venisse introdotto un pedaggio per il transito sui passi di montagna, a partire da quale importo rinunciarebbe all'uso del proprio veicolo? - 2007  
Valori percentuali



© astat 2007 - sr



Der Anlass zur Passüberquerung spielt eine große Rolle in Bezug auf die Zahlungsbereitschaft. Fast die Hälfte der Pendler wäre nicht bereit, etwas zu bezahlen. Touristen erweisen sich insgesamt als zahlungswilliger: 19,5% von ihnen würde bei 0-5 Euro auf das eigene Fahrzeug verzichten, 29,1% bei mehr als 5 Euro und bis 10 Euro. Jene, welche den Pass aus gelegentlichen Gründen überqueren, würden bei etwa mehr als 5 Euro und bis 10 Euro das eigene Auto stehen lassen (31,8%).

Mehr als die Hälfte der Befragten (57,4%) würde auch bei Einführung der Pässemaut nicht auf das eigene Fahrzeug verzichten und mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren. 5,2% wissen nicht, wie sie sich verhalten würden.

Ein weiterer Anteil von 4,3% würde die öffentlichen Mittel auf jeden Fall nutzen, die restlichen 33,1% hingegen nur unter bestimmten Bedingungen: sofern die Busse häufig verkehren (15,8%), sofern die Busse auch früh am Morgen und spät am Abend fahren (12,7%) oder sofern die Preise günstig sind (4,6%).

Anche il motivo del viaggio influenza fortemente la disponibilità di pagamento. Quasi la metà degli intervistati che hanno valicato i passi come pendolari, non sarebbero disposti a pagare nulla. Per la maggior parte di chi viaggia per turismo la somma che li indurrebbe a rinunciare alla propria auto, è più alta: da 0 a 5 euro il 19,5% e da 5 a 10 euro il 29,1%. Anche per chi valica il passo per necessità occasionali, la cifra che fa rinunciare alla propria auto è in prevalenza (31,8%) compresa tra 5 e 10 euro.

Più della metà degli intervistati (57,4%) ha affermato, inoltre, che qualora venisse introdotto un pedaggio non sostituirebbe il proprio mezzo di trasporto con i mezzi pubblici. Il 5,2% non sa come si comporterebbe.

Un ulteriore 4,3%, invece, userebbe i mezzi pubblici in ogni caso. Il restante 33,1% li utilizzerebbe a determinate condizioni: se gli autobus circolassero a frequenza ravvicinata (15,8%), se gli autobus circolassero anche la mattina presto e la sera tardi (12,7%) o se il prezzo fosse conveniente (4,6%).

### Die Meinungen der Bewohner der angrenzenden Südtiroler Gemeinden

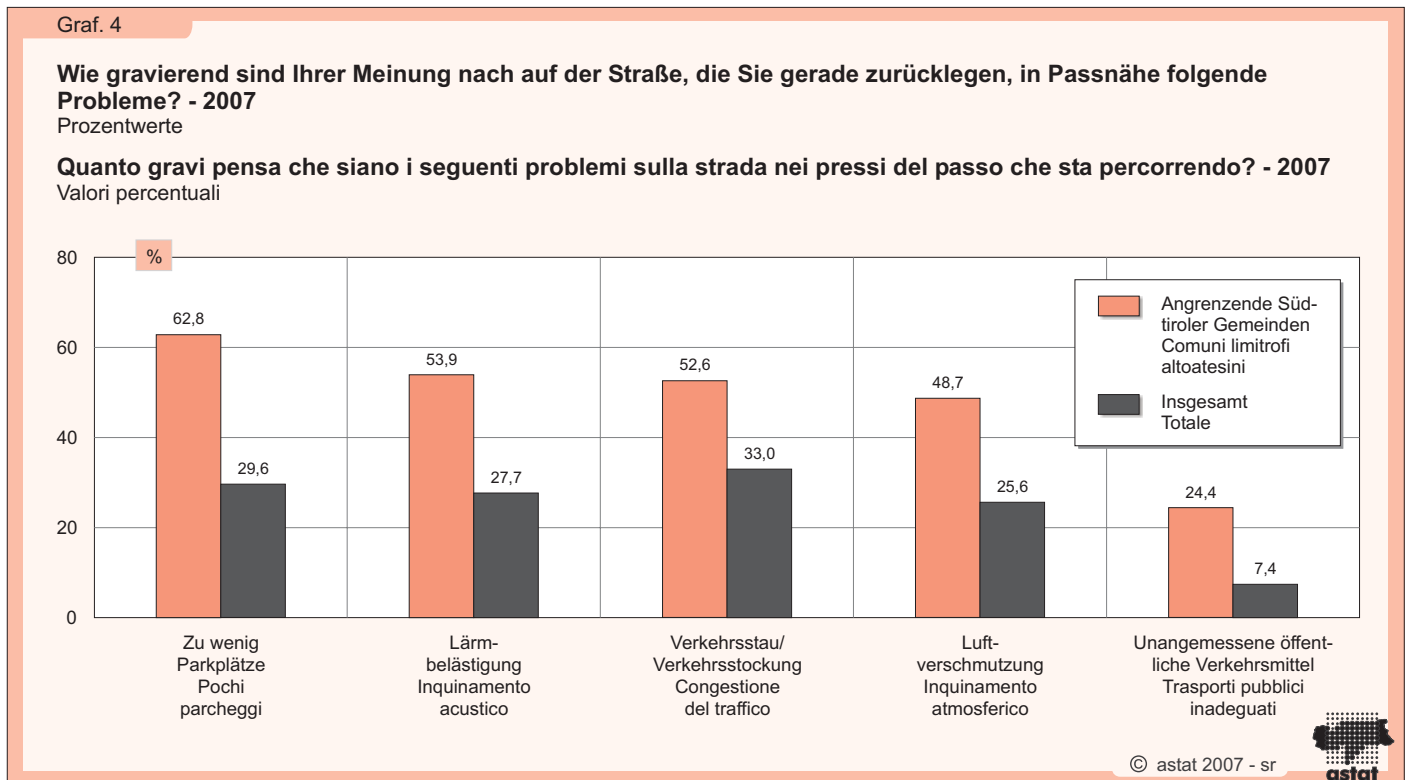
Die in den angrenzenden Gemeinden ansässigen Personen sind von den Verkehrsproblemen am stärksten betroffen, vor allem mangelnde Parkplätze (62,8%) und Lärmverschmutzung (53,9%) stellen die größten Probleme dar. Wie aus der folgenden Grafik ersichtlich ist, wiegen alle aufgeworfenen Probleme

### Le opinioni dei residenti nei comuni altoatesini limitrofi ai passi

I residenti in comuni limitrofi risentono più degli altri dei problemi legati al traffico, dovendosi confrontare quotidianamente con il traffico valicante i passi. Soprattutto la mancanza di parcheggi (62,8%) e l'inquinamento acustico (53,9%) sono i problemi che maggiormente pesano su chi abita nelle zone vicino ai

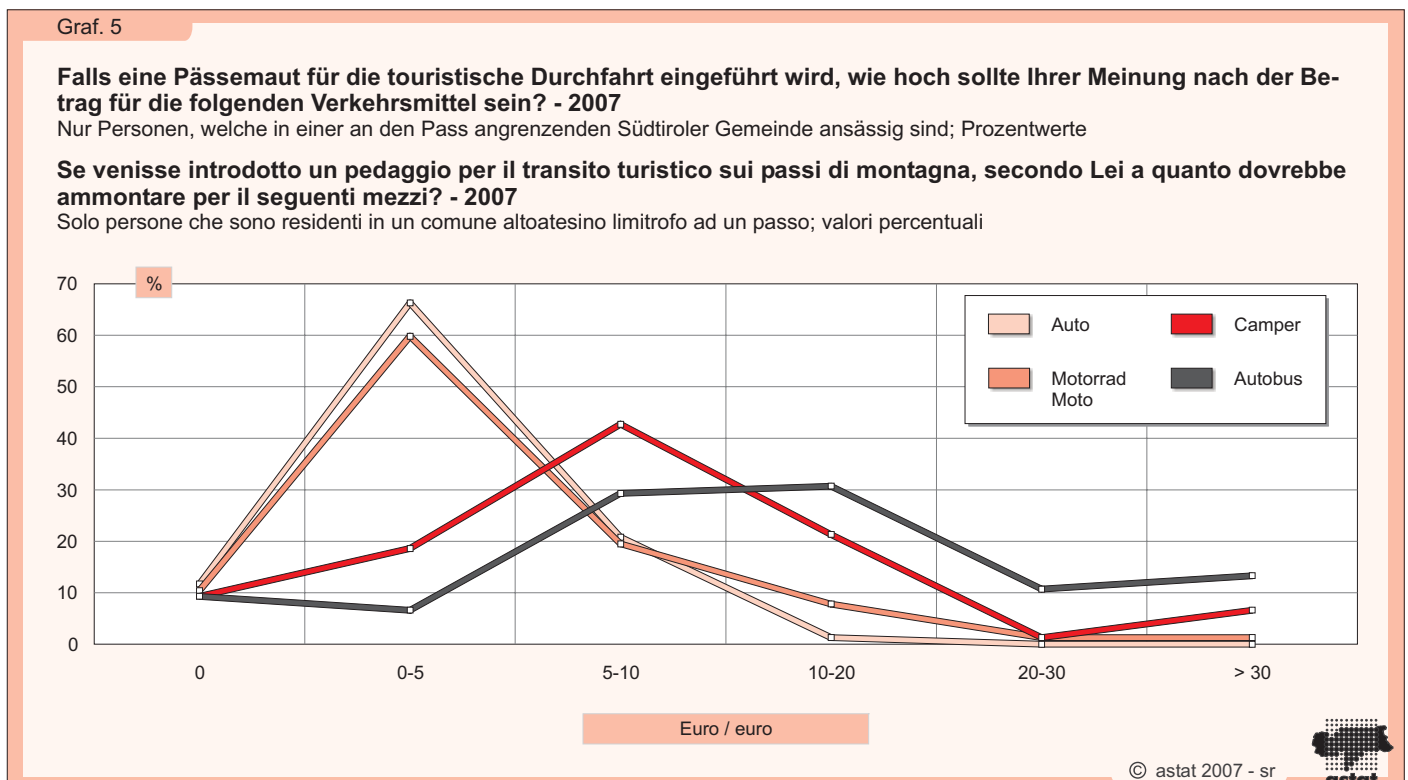
für die Bewohner der angrenzenden Gemeinden weit-  
 aus schwerer als für die Gesamtheit der Befragten, da  
 diese tagtäglich mit dem Passverkehr konfrontiert  
 sind.

passi. Come mostra il seguente grafico, le percentuali  
 di presenza dei diversi problemi, sono tutte nettamen-  
 te più alte per i residenti dei comuni vicini, che non  
 per il totale degli intervistati.



Die in den angrenzenden Südtiroler Gemeinden an-  
 wohnenden Passüberquerer hatten außerdem die Mög-  
 lichkeit, einen Betrag je nach Verkehrsmittel im Falle  
 einer Pässemaut vorzuschlagen. Dabei gibt es große  
 Unterschiede je nach Verkehrsmittel. Der Modalwert  
 für Autos liegt bei mehr als 0 Euro bis 5 Euro (66,3%),

Ai transitanti dei relativi comuni limitrofi altoatesini è  
 stato inoltre chiesto di proporre un importo di pedag-  
 gio per il transito turistico sui passi di montagna, qua-  
 lora questo venisse introdotto. Gli importi proposti va-  
 riano molto a seconda del mezzo utilizzato. Per le au-  
 to, la moda delle risposte è da più di 0 a 5 euro



11,7% würden von Autofahrern überhaupt nichts verlangen, 20,8% einen Betrag von über 5 bis 10 Euro und 1,3% mehr als 10 Euro.

Auch für Motorräder ist die meistgenannte Preiskategorie jene von mehr als 0 Euro bis 5 Euro (59,8%). 29,8% würden mehr als 5 Euro verlangen.

Für Camper und Autobusse hingegen liegen die vorgeschlagenen Preise beträchtlich höher: 42,7% würden von Camperlenkern zwischen mehr als 5 Euro und 10 Euro verlangen, 29,2% zwischen mehr als 10 und 20 Euro. Autobusse sollten laut 54,7% der Befragten mehr als 10 Euro bis 20 Euro bezahlen, laut 24,0% der Befragten sogar mehr als 20 Euro.

(66,3%), l'11,7% afferma che le macchine non dovrebbero pagare alcun pedaggio. Il 20,8% ha indicato un importo da più di 5 euro a 10 euro e l'1,3% più di 10 euro.

Anche per le moto, la categoria di prezzo più nominata (59,8%) è la stessa come per le auto (più di 0-5 euro). Il 29,8% degli intervistati afferma che dovrebbero pagare più di 5 euro.

Per i camper e gli autobus, invece, vengono indicate maggiormente le categorie superiori: i camper, per il 42,7% degli intervistati dovrebbero pagare da più di 5 a 10 euro e per il 29,2% da più di 10 a 20 euro. Gli autobus dovrebbero elargire da più di 10 a 20 euro (54,7%) o più di 20 euro (24,0%).

*Angela Giungo*

## Methodik und Stichprobe

In den Monaten Juli, August und September des Jahres 2007 führte das Landesinstitut für Statistik (ASTAT) eine Meinungsumfrage unter den Überquerern einiger alpinen Pässe zur Einführung einer Pässemaut durch.

Die Interviews wurden an Werk- und Feiertagen der obgenannten Monate durchgeführt. Es handelte sich um eine einfache Zufallsstichprobe der Überquerer des Stilsfer-, Grödner- und Sellajoches. Insgesamt wurden 845 Interviews getätigt.

Aus technischen und logistischen Gründen wurden die Fahrer von Autobussen und Lkws nicht interviewt.

## Metodologia e campione

Nei mesi di luglio, agosto e settembre del 2007, l'Istituto provinciale di statistica (ASTAT) ha condotto un'indagine di opinione fra i conducenti di veicoli transitanti sulle strade di alcuni valichi alpini riguardo all'introduzione di un pedaggio sui passi di montagna.

Le interviste si sono svolte in giorni festivi e feriali, nei mesi sopraccitati. Si è trattato di un campione casuale semplice sui veicoli che varcavano i passi Stelvio, Gardena e Sella. Complessivamente sono state effettuate 845 interviste.

Per motivi tecnico-logistici, non sono stati presi in considerazione gli autobus e gli autocarri.