



# Direttiva dell'UFT concernente la quota minima di treni a lunga percorrenza utilizzabili autonomamente Rapporto esplicativo

---

N. registrazione/dossier: BAV / BAV-091-00004/00001/00020

## 1. Premessa

In relazione ai progetti di acquisto e ammodernamento del materiale rotabile per i collegamenti a lunga distanza si pone la questione della definizione di una quota minima e non riducibile di treni che, ai sensi della LDis, consentano l'utilizzo autonomo delle offerte di trasporti ferroviari da parte di persone con deambulatore o in sedia a rotelle. A questo riguardo l'attenzione va rivolta in particolare al traffico a lunga distanza. Per il traffico regionale si può infatti presupporre – tenuto conto delle considerazioni sulla proporzionalità delle misure – che la quota del materiale rotabile utilizzabile autonomamente potrà essere considerata sufficiente entro la scadenza del termine di adeguamento fissato nella LDis (31 dicembre 2023): dopo tale data, presumibilmente tutta l'offerta reale del traffico regionale viaggiatori (TRV) sarà fornita con treni equipaggiati per l'utilizzo autonomo. Per ragioni di proporzionalità, i treni utilizzati in via supplementare e come riserva nell'ambito del TRV possono essere costituiti da materiale rotabile a pianale rialzato.

Ai sensi della LDis, per «*disabile*» si intende non solo una «persona con disabilità» secondo il senso comune, bensì qualsiasi persona affetta da una deficienza fisica, mentale o psichica prevedibilmente persistente (art. 2 cpv. 1 LDis). La definizione abbraccia, in particolare, anche le persone con limitazioni legate all'età.

## 2. Delimitazione rispetto all'infrastruttura e al traffico regionale

Come sancito dall'articolo 2 capoverso 4 della direttiva, la definizione delle offerte minime di treni a lunga distanza non consente di trarre conclusioni dirette sulla proporzionalità delle misure per l'infrastruttura e il traffico regionale: Il materiale rotabile presenta una flessibilità operativa molto maggiore rispetto all'infrastruttura, per esempio attraverso l'inserimento di uno o più carrozze intermedie a pianale ribassato in un convoglio con locomotiva/carrozze a pianale rialzato. Inoltre, il materiale rotabile viene impiegato per servire un'intera linea/rete. A livello delle singole stazioni, invece, giocano un ruolo determinante anche il contesto in cui la stazione è inserita, compreso il bacino di utenza, l'eventuale presenza di istituti per anziani e disabili, la frequenza, nonché eventuali coincidenze con altre offerte di trasporto pubblico. La durata di vita delle infrastrutture, soprattutto edili, è molto maggiore di quella dei veicoli; inoltre, di norma gli adeguamenti dell'infrastruttura sono in proporzione più costosi.



### 3. Quota minima

Secondo l'articolo 5 capoverso 1 della direttiva, le offerte del traffico a lunga distanza devono essere considerate separatamente da quelle del traffico regionale, qualora da una considerazione complessiva delle offerte disponibili scaturisca un significativo allungamento dei tempi di viaggio per le persone interessate. In altre parole, non è possibile giustificare il mancato rispetto della quota minima di treni a lunga percorrenza utilizzabili autonomamente con la motivazione che le persone interessate, per ragioni di proporzionalità, potrebbero ripiegare sui treni regionali, già opportunamente equipaggiati nella maggior parte dei casi. Sono ammesse deroghe dalla predetta disposizione se ciò non comporta uno svantaggio significativo per le persone interessate. Un modesto allungamento dei tempi di viaggio non rappresenta necessariamente uno svantaggio, soprattutto se non compromette l'accessibilità delle coincidenze.

L'articolo 5 capoverso 2 della direttiva non stabilisce una percentuale fissa di treni a lunga percorrenza utilizzabili autonomamente, ma persegue piuttosto un obiettivo funzionale: per garantire un utilizzo il più possibile autonomo della rete di trasporto, in linea di principio è necessario che almeno un treno a lunga percorrenza per ora e direzione fermi in una stazione del traffico a lunga distanza. Ciò vale anche per le tratte, ovvero i tronchi, su cui circolano più linee a lunga distanza (per es. sulla tratta Losanna–Berna, dove circolano più linee a lunga distanza, almeno un treno per ora della relazione Losanna–Berna deve essere accessibile autonomamente). Con l'attuale cadenza semioraria, considerando tutti i collegamenti a lunga distanza, la disposizione interesserebbe circa il 50 per cento dei treni a lunga percorrenza; con la futura introduzione della cadenza ogni quarto d'ora nel traffico a lunga distanza, i treni interessati scenderebbero al 25 per cento. Le deroghe da questo principio sono definite nell'articolo 6 del progetto della direttiva. Nei considerandi in merito al ricorso sul caso verificatosi alla stazione di Walenstadt, il Tribunale amministrativo federale<sup>1</sup> ha precisato che alle persone a mobilità ridotta occorre garantire in primo luogo l'utilizzo autonomo, mentre l'assistenza prestata dal personale dei trasporti pubblici va considerata unicamente un'adeguata soluzione alternativa (qualora non sia possibile garantire l'autonomia) ai sensi dell'articolo 12 capoverso 3 LDis. La sentenza non è stata impugnata davanti al Tribunale federale. Si può quindi desumere che anche nel traffico a lunga distanza occorra garantire essenzialmente l'utilizzo autonomo e la disposizione contenuta nell'articolo 5 della direttiva intende rispettare la volontà del legislatore che i «casi particolari» disciplinati dall'articolo 12 LDis non divengano la «maggioranza dei casi». Alla luce delle precedenti considerazioni, con l'introduzione della cadenza ogni quarto d'ora nel traffico a lunga distanza occorrerà valutare un adeguamento della direttiva.

### 4. Effetti stimati

#### 4.1. Flotta CU IV/EC:

La quota minima stabilita dall'articolo 5 della direttiva comporta la necessità di adeguare la flotta CU IV/EC. Secondo le previsioni delle FFS, l'attuale flotta CU IV/EC dovrebbe restare in servizio ancora fino alla metà degli anni 2030 (ritiro di 508 CU IV previsto tra il 2025 e il 2032, ritiro di 232 RIC-EC climatizzati previsto tra il 2032 e il 2036). Per garantire l'accesso autonomo, presumibilmente occorrerà inserire nei convogli carrozze intermedie a pianale ribassato. Misure analoghe sono già state attua-

---

<sup>1</sup> DTAF A-7569/2007 del 19 novembre 2008 concernente il ricorso sul caso verificatosi alla stazione di Walenstadt



te dalle FFS nell'ambito di progetti del TRV «Lion» e «Domino», con l'acquisto di carrozze intermedie a pianale ribassato che sono state inserite nei convogli esistenti.

Dal punto di vista operativo, ciò significa che le FFS devono garantire l'inserimento di una carrozza intermedia a pianale ribassato in ciascun convoglio CU IV/EC qualora, alla medesima ora, sulla stessa linea non sia disponibile un'offerta equivalente con accesso autonomo. Attualmente le FFS garantiscono che in tali convogli sia presente almeno una carrozza EC tipo Bpm con WC universale; le misure operative, quindi, potrebbero partire da qui. Inoltre, dal punto di vista operativo occorre assicurare che, nel caso in cui solo una parte del marciapiede adempia le condizioni infrastrutturali per l'accesso a raso, la carrozza intermedia dotata di tale accesso fermi in corrispondenza della parte di marciapiede idonea. Una condizione analoga è prevista dalle DE-Oferr, DE 34 numero 2.1.1.

#### 4.2. Flotta IC 2000 Dosto

Gli IC 2000 Dosto sono dotati di una pedana estraibile di forma trapezoidale, che nella maggior parte dei casi è troppo corta rispetto allo spazio tra marciapiede e veicolo. Perciò, benché questo tipo di treni sia dotato di un accesso a raso compatibile con marciapiedi di altezza P55 o superiore, lo spazio massimo di 75 mm per l'«accesso a livello» stabilito dalla STI PRM non viene rispettato, soprattutto in corrispondenza delle porte attrezzate per l'accesso in sedia a rotelle. Nell'ambito del progetto FFS «IC 2020», tuttavia, viene garantito che lo spazio massimo di 75 mm venga rispettato almeno per la carrozza AD (scomparto per sedie a rotelle).

#### 4.3. Materiale rotabile estero

In linea di principio, la quota minima stabilita dall'articolo 5 capoverso 2 della direttiva deve essere rispettata anche quando si impiega materiale rotabile estero. Tuttavia, l'articolo 6 lettera c prevede che l'UFT possa autorizzare deroghe. Si può desumere che, grazie a questa disposizione, il materiale rotabile estero attualmente impiegato in Svizzera, così come quello che si trova in uno stadio di progettazione avanzato, non sarà adeguato. L'UFT intende comunicare alla Commissione europea una prescrizione tecnica nazionale notificata (PTNN) per la Svizzera relativa alla STI PRM<sup>2</sup>, secondo la quale, in linea di principio, in futuro anche i convogli realizzati con nuovo materiale rotabile estero dovranno essere dotati almeno di un accesso autonomo. Tuttavia, anche a questo proposito sono possibili deroghe in base al principio di proporzionalità e all'articolo 6 lettera c. Queste deroghe vengono verificate dall'UFT nell'ambito delle omologazioni di questi veicoli per la Svizzera.

---

<sup>2</sup> Specifica tecnica per l'interoperabilità relativa all'accessibilità del sistema ferroviario per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta (STI PMR)