



Scheda informativa

Marzo 2023

Parità di trattamento dei disabili nei TP

Base e contesto

Nel 2004 è entrata in vigore la [legge sui disabili \(LDis\)](#) con l'obiettivo di consentire ai disabili una partecipazione equa alla vita sociale e di eliminare gli svantaggi nei loro confronti. La legge prevede misure nell'ambito di costruzioni e impianti, trasporti pubblici (TP), formazione e formazione continua, servizi e rapporti di lavoro della Confederazione. Secondo l'Ufficio federale per le pari opportunità delle persone con disabilità, da allora «nel confronto con altri temi della parità, sono i TP a far registrare i maggiori progressi»¹. La scadenza del termine di attuazione della LDis nei TP è fine 2023, mentre quella per l'informazione alla clientela e l'emissione automatizzata dei biglietti è già scaduta a fine 2013.

La legislazione svizzera è decisamente più esigente di quella degli altri Paesi. Infatti, in questi ultimi le imprese di trasporto hanno facoltà di decidere se garantire alle persone a mobilità ridotta un accesso ai TP mediante assistenza del personale o in autonomia; in Svizzera, invece, i disabili o gli anziani fragili devono, in linea di principio, poterli utilizzare autonomamente e soluzioni alternative, generalmente sotto forma di assistenza da parte del personale, possono essere offerte solo se le singole misure comportano costi sproporzionati (ad es. stazioni ferroviarie o fermate di autobus a bassa frequenza).

Nella quotidianità le misure LDis risultano vantaggiose anche per altre cerchie di persone: i veicoli a pianale ribassato e l'accesso ai marciapiedi mediante rampa o ascensore rappresentano infatti una notevole agevolazione, tra gli altri, anche per passeggeri con molti bagagli, passeggeri o una gamba ingessata.

Responsabilità

L'attuazione della LDis spetta alle imprese di trasporto, a eccezione delle fermate degli autobus, di responsabilità dei proprietari, ovvero generalmente Cantoni e Comuni. Considerato che il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria rientra tra le sue competenze, la Confederazione aiuta le ferrovie nell'organizzare l'adeguamento delle stazioni e fermate. Inoltre l'UFT, in qualità di co-committente del traffico regionale viaggiatori, sostiene l'acquisto di veicoli a pianale ribassato e, fino a fine 2023, concede aiuti finanziari nel caso in cui un veicolo debba essere sostituito anzitempo proprio in virtù del termine LDis. L'UFT ha altresì preparato guide e liste di controllo per veicoli ferroviari,

¹ [Pagina Internet UFPD/DFI](#) (consultata il 7 settembre 2022).



battelli, autobus e impianti a fune, che fungono da ausilio al settore nell'attuazione della LDis. Di eventuali violazioni dei termini rispondono invece le imprese di trasporto competenti.

Stato dell'attuazione

1. Sistemi di informazione alla clientela e distributori di biglietti

In linea di principio, secondo la LDis dall'inizio del 2014 ipovedenti e udiesi devono poter ricevere le stesse informazioni offerte ai passeggeri non disabili e l'emissione dei biglietti deve essere priva di barriere. Questo requisito è stato adempiuto quasi ovunque. Nei casi in cui per ragioni di proporzionalità dei costi non è stato possibile farlo, gli interessati usufruiscono di un'adeguata soluzione sostitutiva (per lo più via cellulare).

2. Veicoli

Per i veicoli dei TP la LDis stabilisce, per via della maggiore durata di vita, un termine di adeguamento di 20 anni, ovvero fino a fine 2023. Nel trasporto regionale e suburbano, grazie ad ampi interventi di modernizzazione, negli ultimi anni sono stati fatti notevoli progressi. Entro fine 2023 quasi tutti i treni regionali saranno privi di barriere.

Nel traffico a lunga distanza, secondo una [direttiva dell'UFT](#) entro fine 2023 almeno un treno per ora e direzione dovrà essere accessibile autonomamente da disabili e anziani fragili, mentre per gli altri treni a lunga distanza è prevista l'assistenza del personale. FFS, SOB e BLS si occupano già della rispettiva attuazione.

Nel traffico transfrontaliero e internazionale a causa di direttive meno severe nell'UE (cfr. sopra) l'accesso autonomo non potrà essere attuato integralmente nei prossimi tempi. Per le ferrovie turistiche e storiche in numerosi casi la ristrutturazione comporta costi sproporzionati, di conseguenza anche qui nella maggior parte dei casi interviene il personale di bordo.

Nel traffico locale negli ultimi anni, salvo poche eccezioni, la rete tramviaria e le autolinee si sono dotate di veicoli a pianale ribassato su tutto il territorio nazionale.

3. Stazioni e fermate

Il termine di fine 2023 vale anche per le circa 1800 stazioni e fermate ferroviarie. A fine 2021 oltre la metà era priva di barriere. Essendo state adeguate per prime le stazioni a grande affluenza, oggi usufruiscono di accessi ai marciapiedi conformi alle esigenze dei disabili già sette viaggiatori su dieci (cfr. [Comunicato stampa dell'UFT del 14.12.2022](#)).

Dell'attuazione sono responsabili le imprese ferroviarie. Per incentivarne ulteriormente l'impegno, nel [2017](#) l'UFT ha deciso di stanziare ulteriori fondi per l'adeguamento delle stazioni e fermate ferroviarie, nonché ha pubblicato apposite istruzioni di pianificazione a uso dei gestori.

Nell'arco di 20 anni la Confederazione investe circa 3-4 miliardi di franchi per misure LDis concernenti stazioni e fermate ferroviarie. Gli interventi edili rilevanti a fini LDis sono organizzati tenendo conto anche di altri lavori previsti nelle stazioni (aumento della capacità, misure di sicurezza, modernizzazione), allo scopo di coordinare le diverse esigenze e di aprire, nella misura del possibile, un solo cantiere per stazione. Tale approccio è approvato anche dal Controllo federale delle finanze, considerato che consente di impiegare i mezzi con la massima efficienza possibile. ²

² [Rapporto CFF del 23 gennaio 2020](#) (in fr. e ted.), pag. 18.



In circa 540 stazioni o fermate ferroviarie l'adattamento LDis avverrà solo dopo fine 2023, ovvero una volta scaduto il termine legale. La responsabilità in merito è delle ferrovie competenti.

Per circa 134 dei progetti in ritardo, i lavori saranno avviati prima della scadenza del termine per il risanamento. Per i circa 407 i cui lavori di costruzione inizieranno solo dopo, l'UFT ha chiesto la presentazione di piani di finanziamento e calendari vincolanti in modo da garantire che non vi saranno ulteriori ritardi.

In circa 140 stazioni e fermate ferroviarie l'adeguamento costruttivo risulta non proporzionale per l'esiguità del flusso di passeggeri rispetto ai costi. In tali casi le imprese devono offrire una soluzione sostitutiva, generalmente sotto forma di assistenza del personale che, se necessario, aiuta i passeggeri a salire e scendere dal veicolo.

Dell'adeguamento delle fermate degli autobus sono responsabili i Cantoni e i Comuni. Numerosi miglioramenti sono già realtà, ma vi è ancora un'elevata necessità d'intervento. Si prevede che a fine 2023 saranno solo circa un terzo delle fermate degli autobus ad adempiere i requisiti necessari. L'adeguamento delle fermate dei tram è invece di competenza delle imprese: qui, al confronto, il bisogno d'intervento è minimo.

4. Altri tipi di TP

Entro fine 2023 dovranno, di base, essere privi di barriere anche le funivie dotate di cabine con nove o più posti, le funicolari e i battelli di linea, compresi tutti gli impianti d'approdo. Le società di navigazione e la maggior parte delle imprese di trasporto a fune, offrendo un servizio turistico, dovranno provvedere autonomamente al relativo finanziamento.

Dando seguito a un intervento parlamentare ([Postulato Reynard](#)) l'UFT ha elaborato un rapporto dettagliato sull'attuazione dell'accessibilità senza barriere in tutti i settori dei TP. Questo [rapporto](#) è stato approvato dal Consiglio federale e pubblicato il 29 marzo 2023.

Per ulteriori informazioni:

Ufficio federale dei trasporti, Informazione
058 462 36 43
presse@bav.admin.ch