



## Scheda informativa

Maggio 2017

---

# Pari opportunità delle persone con mobilità ridotta nei trasporti pubblici: stato dell'attuazione

Dal 1° gennaio 2004 è in vigore la legge federale sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili (legge sui disabili, LDis). Scopo della LDis è impedire, ridurre o eliminare gli svantaggi nei confronti dei disabili o delle persone con limitazioni dovute all'età. La legge prevede l'adozione di misure nei seguenti ambiti: costruzioni e impianti, trasporti pubblici, formazione e formazione continua, servizi e rapporti di lavoro della Confederazione.

Nel 2014 il Dipartimento federale dell'interno (DFI) ha commissionato una valutazione dell'attuazione della legge in diversi settori<sup>1</sup>. Da questo bilancio intermedio risultava che: «I maggiori progressi (nell'attuazione della LDis), di cui beneficiano soprattutto le persone con disabilità motorie o sensoriali, si registrano senza dubbio nei trasporti pubblici, per i quali sono stati fissati termini d'attuazione e molte competenze sono concentrate a livello federale.» (Sintesi, p. 56).

Nei trasporti pubblici le misure di attuazione interessano soprattutto tre settori: infrastruttura, veicoli e sistemi di informazione per gli utenti. A seconda delle misure da adottare si applicano termini di adeguamento differenti:

- fine 2013 per i sistemi di informazione degli utenti e i distributori automatici di biglietti (in virtù di tempi di rinnovo più rapidi);
- fine 2023 per costruzioni e altri impianti, nonché per il materiale rotabile, a causa della loro maggiore durata di vita.

Lo stato attuale delle misure di attuazione è il seguente:

---

<sup>1</sup> [Rapporto di valutazione](#) e [Sintesi](#).



## 1. Sistemi di informazione degli utenti e distributori automatici di biglietti

In linea di principio, secondo la LDis le persone audiolese o ipovedenti devono poter accedere alle stesse informazioni a disposizione dei non disabili. Inoltre, l'emissione dei biglietti deve essere concepita tenendo conto delle esigenze dei disabili. Nei casi in cui, sotto il profilo della proporzionalità, ciò non fosse possibile, occorre fornire agli interessati un'adeguata soluzione alternativa. Soluzioni alternative per l'informazione e la comunicazione con gli utenti, nonché per i sistemi di chiamata d'emergenza, devono poter essere accessibili tramite telefoni cellulari. Il termine di adeguamento per i sistemi di informazione degli utenti nei trasporti pubblici e per i sistemi automatizzati di biglietteria è scaduto dieci anni dopo l'entrata in vigore della LDis, ossia il 31 dicembre 2013. Per questi sistemi l'UFT non rilascia autorizzazioni. Si può affermare che, attualmente, circa il 90 per cento dei sistemi summenzionati è conforme ai requisiti della LDis e che, ove necessario, sono state adottate soluzioni alternative.

## 2. Infrastruttura

Nel 2016 circa il 35 per cento delle stazioni ferroviarie, con il 64 per cento del volume totale di viaggiatori, era stato adeguato e reso accessibile senza barriere. L'obiettivo dell'UFT è di rendere conformi alle LDis, tenendo conto del principio di proporzionalità, tutte le stazioni e le fermate entro la fine del 2023 (*cf. Comunicato stampa UFT dell'11.05.2017*).

La maggior parte delle misure rilevanti per l'attuazione della LDis sono coordinate con altri interventi di trasformazione (mantenimento della qualità, sicurezza, ampliamento della rete) e sovvenzionate mediante il finanziamento ordinario dell'infrastruttura. Lo scopo è quello di coordinare le esigenze in materia di pari opportunità, aumento della capacità, sicurezza e ammodernamento, in modo da realizzare gli interventi necessari per ogni stazione possibilmente in un'unica fase di rinnovo. Tuttavia, in singoli casi non si potranno escludere risanamenti parziali anticipati per garantire il rispetto della LDis entro i termini di attuazione.

Nell'ambito del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria, per le misure volte a soddisfare le esigenze in materia di pari opportunità dei disabili, sicurezza, ammodernamento e capacità, sono stati impiegati o previsti i seguenti mezzi finanziari:

### già stanziati:

- 1,1 miliardi di franchi nelle convenzioni sulle prestazioni (CP) tra la Confederazione e le ferrovie per gli anni 2013-16 e nel fondo per il traffico d'agglomerato<sup>2</sup>,
- 1,4 miliardi di franchi nelle CP per gli anni 2017-20,
- 0,8 miliardi di franchi nella fase di ampliamento 2025 e nel programma di ampliamento SIF<sup>3</sup>;

### decreti di finanziamento previsti:

- 2,0 miliardi di franchi nelle CP 2021-24,
- da 0,6 a 1,8 miliardi di franchi nella fase di ampliamento 2030/35.

---

<sup>2</sup> Esclusi i progetti entrati in servizio prima del 2016

<sup>3</sup> Esclusi gli ampliamenti presso grandi stazioni nodali (Zurigo, Berna, Losanna, Ginevra)



Secondo stime approssimative, un terzo se non la metà dei costi per gli interventi di rinnovo alle stazioni (per adeguamenti LDis, capacità, sicurezza e ammodernamento) sono imputabili a misure legate alla LDis. Tra il 2004 e il 2023, nell'ambito del finanziamento ordinario dell'infrastruttura ferroviaria, per tali misure saranno impiegati complessivamente dai 2,5 ai 3 miliardi di franchi, ossia circa 150 milioni di franchi l'anno. Per realizzare in un'unica fase i diversi interventi previsti alle stazioni saranno necessari dai 6 ai 7 miliardi di franchi. In base alle stime attuali, questi costi potranno essere finanziati mediante il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria della Confederazione.

Per gli adeguamenti, rilevanti per la LDis, a costruzioni e veicoli esistenti che non è possibile realizzare entro il 2023 all'interno di programmi di adeguamento già in corso, sono inoltre a disposizione fondi federali provenienti dal credito speciale «Limite di spesa LDis» (300 milioni di franchi su 20 anni). Entro il 2023 i Cantoni dovranno partecipare alla copertura dei costi supplementari con altri 300 milioni di franchi circa. I fondi attinti dal limite di spesa LDis permetteranno di finanziare, tra l'altro, adeguamenti costruttivi a impianti infrastrutturali esistenti (innalzamento parziale dei marciapiedi, accessi ai marciapiedi con rampe e ascensori) e la posa di strisce di sicurezza visive e tattili sui marciapiedi delle stazioni.

Di regola, l'adeguamento delle fermate di autobus e tram spetta ai Cantoni e ai Comuni. Soprattutto per quanto riguarda le fermate degli autobus, gli interventi da effettuare sono ancora molti. A questo proposito, il rapporto di valutazione del DFI afferma: «A registrare il ritardo più importante nell'attuazione della LDis sono le circa 25 000 fermate degli autobus, soprattutto quelle non ubicate in città.» (Sintesi, pag. 22). Anche in questo ambito i lavori sono in corso e si sono già ottenuti diversi miglioramenti.

La situazione più eterogenea si registra nei settori degli impianti di trasporto a fune e della navigazione. L'UFT può concedere contributi tratti dal limite di spesa LDis per la costruzione o il rinnovo delle stazioni solo a un esiguo numero di impianti a fune con funzione di collegamento; le imprese di navigazione e la maggior parte delle imprese di trasporto a fune, in quanto imprese turistiche, sono direttamente responsabili per l'attuazione della LDis.

### **3. Veicoli**

Grazie all'ampio rinnovo del parco veicoli avvenuto negli ultimi anni, il traffico regionale e la rete celere regionale (S-Bahn) hanno fatto registrare molti progressi. Entro la fine del 2023, quando scadrà il termine di attuazione della LDis, i treni regionali saranno in gran parte privi di barriere, a parte alcune eccezioni, come le ferrovie turistiche sulle Alpi o le ferrovie-museo. Nuovi veicoli a pianale ribassato sono stati acquistati non soltanto per soddisfare i requisiti della LDis, ma anche per motivi legati all'aumento del comfort e della capacità. Nel traffico regionale viaggiatori la Confederazione partecipa al finanziamento di nuovi veicoli contribuendo al pagamento degli ammortamenti e degli interessi bancari attraverso le indennità.



Se rilevanti per l'attuazione della LDis, gli adeguamenti specifici a veicoli esistenti o l'acquisto anticipato di nuovi veicoli sono finanziati mediante il limite di spesa LDis di cui sopra.

Per quanto concerne il traffico a lunga distanza, una [direttiva dell'UFT](#) stabilisce che, entro la fine del 2023, le persone disabili o con limitazioni dovute all'età dovranno poter accedere in modo autonomo ad almeno un treno ogni ora in ciascuna direzione. Per il resto dei treni a lunga percorrenza viene garantita l'assistenza da parte del personale. Pertanto, nell'ambito del traffico a lunga distanza, entro il 2023 occorrerà acquistare altro materiale rotabile conforme alla LDis.

In tema di pari opportunità nei trasporti pubblici, il diritto svizzero è molto più progredito rispetto a quello dei Paesi dell'UE, e dunque dei Paesi confinanti, i cui treni circolano in Svizzera integrati nell'orario cadenzato. Mentre in Svizzera, in linea di principio, si punta all'accesso autonomo da parte delle persone con mobilità ridotta, nel resto d'Europa il trasporto di questa categoria di viaggiatori avviene normalmente mediante l'assistenza da parte del personale. Per questo motivo, nel traffico transfrontaliero l'accesso autonomo ai mezzi di trasporto da parte delle persone con mobilità ridotta non sarà realizzabile in modo completo entro tempi brevi.

Anche nell'ambito del rilascio delle concessioni per le linee nazionali e internazionali di autobus a lunga percorrenza all'interno della Svizzera, l'UFT tiene conto del rispetto della LDis.

Negli ultimi anni, i tram e gli autobus impiegati nel traffico locale sono stati sostituiti praticamente su tutto il territorio nazionale con veicoli a pianale ribassato.

Ulteriori informazioni concernenti l'attuazione della LDis nell'ambito dei trasporti pubblici sono disponibili alla pagina internet dell'UFT ([www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch)), alla voce: Temi A-Z → Accessibilità dei trasporti pubblici.

**Per ulteriori domande:**

Ufficio federale dei trasporti, Informazione  
Tel. 058 462 36 43  
[presse@bav.admin.ch](mailto:presse@bav.admin.ch)