



Berna, marzo 2023

---

# **Accessibilità dei trasporti pubblici per i disabili<sup>1</sup>**

Rapporto del Consiglio federale  
in adempimento del postulato 20.3874 Reynard  
del 19 giugno 2020

---

---

<sup>1</sup> Titolo originale del postulato

## Indice

<b>1</b>	<b>Compendio .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Situazione iniziale .....</b>	<b>4</b>
2.1	Mandato postulato Reynard .....	4
2.2	Basi legali .....	4
2.3	Competenze per l'approvazione e il finanziamento .....	7
2.4	Procedura seguita dall'UFT per il sondaggio / risposte .....	7
<b>3</b>	<b>Ferrovia.....</b>	<b>8</b>
3.1	Stato dell'attuazione per infrastruttura e veicoli .....	8
3.1.1	Infrastruttura (stazioni e fermate ferroviarie).....	8
3.1.2	Veicoli del traffico regionale viaggiatori (TRV).....	9
3.1.3	Veicoli del traffico a lunga distanza (TLD).....	9
3.2	Prospettive per infrastruttura e veicoli .....	10
3.2.1	Infrastruttura .....	10
3.2.2	Veicoli.....	11
<b>4</b>	<b>Autobus incl. filobus .....</b>	<b>12</b>
4.1	Stato dell'attuazione per infrastruttura e veicoli .....	12
4.1.1	Infrastruttura (fermate degli autobus) .....	12
4.1.2	Veicoli.....	13
4.2	Prospettive per infrastruttura e veicoli .....	14
4.2.1	Infrastruttura .....	14
4.2.2	Veicoli.....	14
<b>5</b>	<b>Tramvie .....</b>	<b>15</b>
5.1	Stato dell'attuazione per infrastruttura e veicoli .....	15
5.1.1	Infrastruttura (fermate dei tram).....	15
5.1.2	Veicoli.....	15
5.2	Prospettive per infrastruttura e veicoli .....	15
<b>6</b>	<b>Impianti a fune.....</b>	<b>16</b>
6.1	Stato dell'attuazione per infrastruttura e veicoli .....	16
6.2	Prospettive per infrastruttura e veicoli .....	17
<b>7</b>	<b>Navigazione.....</b>	<b>18</b>
7.1	Stato dell'attuazione per infrastruttura e battelli.....	18
7.1.1	Infrastruttura (impianti d'approdo).....	18
7.1.2	Battelli (veicoli) .....	18
7.2	Prospettive per infrastruttura e battelli .....	19
7.2.1	Infrastruttura .....	19
7.2.2	Battelli .....	19
<b>8</b>	<b>Conclusioni e prospettive .....</b>	<b>20</b>

## 1 Compendio

Con il postulato 20.3874 del 19 giugno 2020 il Consiglio federale è stato incaricato di presentare un rapporto sull'accessibilità dei trasporti pubblici (TP) per i disabili, nel quale fornire un quadro sull'applicazione della legge sui disabili (LDis) nel settore nonché identificare le lacune e definire come e quando colmarle. Il 26 agosto 2020 il Consiglio federale ha proposto di accogliere il postulato e dopo che il Consiglio nazionale l'ha accolto, il 25 settembre 2020, ha incaricato il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) di redigere il rapporto.

Dell'attuazione della LDis nei TP sono responsabili le imprese di trasporto ovvero i proprietari delle fermate. Per ottenere le informazioni richieste nel postulato, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha preparato un questionario sullo stato di attuazione della LDis presso infrastrutture e veicoli ferroviari, autobus (incl. filobus), tram, impianti a fune e battelli<sup>2</sup> per fine 2021 e fine 2023. Il questionario conteneva inoltre domande sulla pianificazione dell'attuazione della LDis a partire dal 1° gennaio 2024. Il sondaggio è stato sottoposto direttamente a tutte le imprese dei TP, mentre le informazioni concernenti le fermate degli autobus sono state rilevate dalla Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (DCPA) tramite la Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici (CTP).

Il presente rapporto fornisce, sulla scorta dei dati rilevati, ovvero delle informazioni e stime ricevute dalle imprese di trasporto e dai proprietari delle fermate, una panoramica sullo stato di attuazione della LDis nel settore dei TP concessionari al 31 dicembre 2021, sullo stato previsto al 31 dicembre 2023 (scadenza del termine di adeguamento per installazioni e veicoli esistenti dei TP secondo la LDis) e sull'evoluzione prevista dopo tale termine. Molti settori dei TP hanno compiuto notevoli sforzi per rendere i propri servizi utilizzabili il più possibile in modo autonomo dalle persone a mobilità ridotta. Lacune nell'attuazione tempestiva della LDis o situazioni non conformi al diritto circa l'attuazione a partire dal 1° gennaio 2024 sono prevedibili soprattutto alle fermate degli autobus e in alcune stazioni ferroviarie. Dell'attuazione alle fermate degli autobus sono responsabili i Cantoni e i rispettivi Comuni, che hanno ancora il maggiore lavoro da svolgere. Dove non sarà possibile garantire un utilizzo dei TP in linea di principio autonomo da parte di persone con disabilità entro fine 2023, le imprese concessionarie dovranno garantire misure transitorie, se necessario d'intesa con i proprietari delle fermate. Nei casi in cui per motivi di proporzionalità si dovrà rinunciare, fino a nuovo avviso, a un adeguamento alla LDis, devono essere offerte soluzioni sostitutive. Come per le disposizioni d'esecuzione, anche queste ultime dovranno essere verificate periodicamente e laddove opportuno adeguate allo stato della tecnica o all'ambiente eventualmente

---

<sup>2</sup> Non è oggetto del presente rapporto il traffico aereo di linea, di principio sottoposto alla LDis. Il rapporto non tratta inoltre le offerte pubblicamente accessibili che non sottostanno alle disposizioni della LDis riguardanti i TP, quali le funivie con meno di 9 posti per elemento di trasporto, i taxi o le autolinee transfrontaliere a lunga distanza.

modificato: garantire l'accessibilità senza barriere è infatti un compito duraturo, che va oltre il termine di adeguamento.

Secondo la LDis l'informazione alla clientela e l'emissione automatizzata dei biglietti dovevano essere adattate già entro fine 2013 e, a oggi, tale direttiva è in larga parte attuata<sup>3</sup>.

## 2 Situazione iniziale

### 2.1 Mandato postulato Reynard

Il Consiglio federale è stato incaricato di fare un bilancio sull'accessibilità dei TP per i disabili in Svizzera. Il rapporto dovrà fornire il quadro sull'applicazione della LDis nel settore nonché identificare le lacune e definire una nuova tabella di marcia per colmarle quanto prima.

#### Motivazione secondo il postulato

*«Potersi spostare senza ostacoli è fondamentale per la partecipazione alla vita sociale. Secondo la legge sui disabili (LDis), in vigore dal 2004, in Svizzera tutti i trasporti pubblici dovranno essere accessibili per i disabili entro il 2023. L'obbligo riguarda le stazioni così come tutte le fermate (tram, bus e treni). I sistemi di comunicazione e di emissione dei biglietti dovevano essere adattati entro il 2013.*

*Ciononostante nel 2016 era accessibile senza ostacoli per le persone a mobilità ridotta solo il 35 per cento circa delle stazioni e secondo una stima dell'associazione Inclusion Handicap non lo è il 90 per cento delle fermate degli autobus. Malgrado le misure aggiuntive adottate dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT), il termine del 2023 stabilito dalla legge per la messa a norma non potrà essere rispettato.*

*Il rapporto del Consiglio federale "Politica in favore delle persone disabili", pubblicato nel 2018, evidenziava la mancanza di un quadro sullo stato di attuazione della LDis. Una revisione dell'ordinanza concernente la concezione di una rete di trasporti pubblici conforme alle esigenze dei disabili (OTDis) prevede che le imprese di trasporto allestiscano un inventario nazionale sull'accessibilità dei trasporti pubblici. L'entrata in vigore della revisione è tuttavia prevista solo a novembre 2020.*

*È inaccettabile che in Svizzera centinaia di persone disabili e/o anziane perdano regolarmente il treno o siano costrette a viaggiare in condizioni disagiate a causa di un'assistenza non sempre garantita o di impianti non conformi. La questione si trascina ormai da troppo tempo: è giunto il momento di rendere accessibili i nostri trasporti pubblici!*

### 2.2 Basi legali

Sulla scorta del divieto di discriminazione<sup>4</sup> sancito dalla Costituzione federale la LDis stabilisce, tra le altre cose, che entro il 31 dicembre 2023 costruzioni, impianti e veicoli esistenti dei TP concessionari debbano essere sistemati in modo da poter

---

<sup>3</sup> Riguardo all'informazione alla clientela sono stati rilevati solo dati sommari poiché il postulato si concentra sulle misure che dovranno essere attuate al più tardi entro fine 2023. L'informazione alla clientela non è tra queste misure.

<sup>4</sup> Art. 8 cpv. 2 e 4 della Costituzione federale (Cost.; RS 101)

essere utilizzati da persone affette da una deficienza prevedibilmente persistente<sup>5</sup>. Costruzioni, impianti e veicoli nuovi, entrati in servizio dal 1° gennaio 2004 (entrata in vigore LDis), devono invece adempiere le prescrizioni dell'accessibilità senza barriere sin dall'avvio dell'esercizio. Per l'informazione alla clientela e i sistemi di emissione dei biglietti il termine di adeguamento era il 31 dicembre 2013. Nel settore dei TP concessionari rientrano nel campo di applicazione della LDis le offerte del trasporto di viaggiatori su rotaia (incl. tram), con autobus (incl. filobus), con battelli e impianti a fune, per quanto tra questi ultimi solo le funivie pubblicamente accessibili con capacità superiore a otto persone per cabina e tutte le funicolari pubblicamente accessibili. Non sono sottoposte alla LDis neanche le sciovie.

Secondo l'articolo 2 LDis, sono disabili tutte le persone con una deficienza prevedibilmente persistente e quindi anche, ad esempio, persone con limitazioni dovute all'età<sup>6</sup>.

La LDis sancisce inoltre che, se il giudice o l'autorità amministrativa per motivi di proporzionalità non ordina una misura per l'eliminazione di uno svantaggio per i disabili, l'impresa concessionaria deve offrire un'adeguata soluzione alternativa. Quest'ultima deve però essere considerata come eccezione e richiede, in ogni caso, una ponderazione degli interessi.

La LDis prescrive altresì che il Consiglio federale emani disposizioni tecniche per un sistema di trasporto pubblico accessibile senza barriere<sup>7</sup>, mandato che ha adempiuto con l'emanazione dell'ordinanza del 12 novembre 2003<sup>8</sup> concernente la concezione di una rete di trasporti pubblici conforme alle esigenze dei disabili (OTDis). Quest'ultima elenca pertanto i singoli settori dei TP interessati e definisce i mezzi ausiliari che devono essere trasportati (gratuitamente). L'OTDis prescrive che i disabili in grado di utilizzare (con adeguati mezzi ausiliari) gli spazi pubblici in modo autonomo, ossia senza essere accompagnati, di principio devono poter utilizzare autonomamente anche i TP<sup>9</sup>. Inoltre, l'ordinanza delega al DATEC la regolamentazione delle disposizioni tecniche di dettaglio e concretizza gli aiuti finanziari secondo l'articolo 23 LDis.

In seguito il DATEC ha emanato l'ordinanza del 23 marzo 2016<sup>10</sup> concernente i requisiti tecnici per una rete di trasporti pubblici conforme alle esigenze dei disabili (ORTDis), che disciplina i requisiti tecnici per la concezione conforme alle esigenze dei disabili di infrastrutture, veicoli e informazione alla clientela dei TP e suddivide il settore in tre categorie: i TP in generale, i TP con autobus e filobus e i TP a fune con più di otto posti per ogni veicolo.

---

<sup>5</sup> Ai sensi della LDis per disabile s'intende una persona affetta da una deficienza fisica, mentale o psichica prevedibilmente persistente che le rende difficile o le impedisce di compiere le attività della vita quotidiana, d'intrattenere contatti sociali, di spostarsi, di seguire una formazione o una formazione continua o di esercitare un'attività lucrativa (art. 2. cpv. 1 LDis).

<sup>6</sup> Nel 2020, secondo i dati dell'Ufficio federale di statistica (UST), in Svizzera era ultra 65enne già il 18,9 per cento della popolazione.

<sup>7</sup> Art. 15 LDis

<sup>8</sup> RS **151.34**

<sup>9</sup> È determinante la topografia caratteristica degli spazi pubblici in Svizzera (senza gradini e, laddove necessario, con elementi tattili per ipovedenti), che spesso comprende pendenze naturali del 12 per cento circa (brevi tratti fino al 15 %).

<sup>10</sup> RS **151.342**

## Diritti

«I disabili in grado di utilizzare gli spazi pubblici in modo autonomo dovrebbero poter accedere autonomamente anche alle prestazioni dei trasporti pubblici.»<sup>11</sup>: questo principio di autonomia, sancito nella legge federale, mira a rendere indipendenti le persone con disabilità che usano i TP. Per garantirne l'applicazione, ai suoi articoli 7, 8 e 9 la LDis prevede il diritto di azione per i diretti interessati nonché un diritto di ricorso per organizzazioni di disabili attive a livello nazionale.

## Principio di proporzionalità

Con principio di proporzionalità s'intende che il giudice o l'autorità amministrativa in applicazione dell'articolo 11 LDis non ordina l'eliminazione di uno svantaggio se il beneficio che il disabile ne trarrebbe è sproporzionato in particolare rispetto ai costi che ne risultano, agli interessi della protezione dell'ambiente o della protezione della natura e del paesaggio o agli interessi della sicurezza del traffico o dell'esercizio<sup>12</sup>. Tale elenco non è tuttavia esaustivo. L'articolo 12 capoverso 3 LDis sancisce che in tali casi l'impresa deve offrire un'adeguata soluzione alternativa.

L'OTDis precisa il concetto di adeguata soluzione alternativa: se l'autonomia non può essere garantita con misure tecniche, le imprese dei TP impiegano personale che fornisce la necessaria assistenza<sup>13</sup>.

## Soluzioni alternative versus misure transitorie

La base legale è tale che occorre fare una distinzione tra le soluzioni alternative e le misure transitorie.

Secondo l'articolo 12 capoverso 3 LDis<sup>14</sup> le soluzioni alternative devono essere offerte se l'UFT (o l'eventuale altra autorità competente) non ordina l'eliminazione dello svantaggio per i disabili giusta l'articolo 11 capoverso 1 LDis. In pratica, nei casi in cui una misura di quelle stabilite nelle disposizioni d'esecuzione (cfr. ad es. [Procedura di ammissione per i battelli - Guida per periti LDis](#)) non può essere applicata per motivi di proporzionalità è obbligatoria una soluzione alternativa, che dovrà essere offerta a tempo illimitato o fino a nuovo avviso. L'obbligo di soluzioni alternative si applica solo al settore dei TP concessionari, mentre per servizi pubblicamente accessibili offerti da privati al di fuori di questo settore (ad es. cinema, ristoranti) esiste un'altra misura, ovvero la possibilità di un'azione volta ad ottenere un indennizzo di massimo 5000 franchi. Un indennizzo finanziario non è invece previsto per i TP.

Misure transitorie: il legislatore non ha disciplinato il caso in cui nei TP l'attuazione di una misura è proporzionale e quindi obbligatoria entro il 31 dicembre 2023, ma l'impresa non rispetta il termine. Per tale motivo, l'UFT ritiene che al più tardi dal 1° gennaio 2024 e fino all'entrata in servizio dell'infrastruttura o dei veicoli conformi alla LDis debbano essere adottate misure transitorie, garantendo così l'accesso.

---

<sup>11</sup> Art. 3 cpv. 1 OTDis, cfr. anche nota 9

<sup>12</sup> Art. 11 cpv. 1 LDis

<sup>13</sup> Art. 3 cpv. 2 OTDis

<sup>14</sup> In linea di principio esiste un obbligo di offrire soluzioni alternative dal 1° gennaio 2004, che sono da prevedere al più tardi a partire dal 1° gennaio 2024 laddove il principio di proporzionalità non consente di offrirne una (ad es. poca necessità) prima dello scadere del termine di adeguamento (31 dicembre 2023).

Spesso tali misure transitorie coincidono con quelle alternative secondo l'articolo 12 capoverso 3 LDis, ma si può trattare anche di altre soluzioni. Poiché la scadenza legale non viene rispettata, dal 2024 l'attuazione deve essere realizzata al più presto. In ogni caso il rischio di un'azione o un ricorso da parte delle persone interessate non è trascurabile.

## 2.3 Competenze per l'approvazione e il finanziamento

### Competenze per l'approvazione

Per l'approvazione delle fermate degli autobus sono competenti i Cantoni e i Comuni. L'approvazione e l'omologazione delle restanti costruzioni, impianti e veicoli dei TP sono invece di competenza dell'UFT.

### Competenze per il finanziamento

Per il finanziamento delle misure LDis nei TP le competenze sono le stesse applicate al finanziamento del settore in generale: per l'infrastruttura ferroviaria è competente la Confederazione (eccezione: offerte esclusivamente turistiche), per il traffico ferroviario a lunga distanza (veicoli) le imprese stesse; per i veicoli del traffico regionale viaggiatori (ferrovia e autolinee) la competenza è condivisa da Confederazione e Cantoni, per il traffico locale (veicoli e infrastruttura) da Cantoni e Comuni. Le offerte della navigazione passeggeri e degli impianti a fune sottoposti alla LDis sono per il 95 per cento di tipo turistico e pertanto finanziate dalle imprese stesse, mentre le fermate degli autobus dai proprietari, ovvero di norma i Cantoni e i rispettivi Comuni.

## 2.4 Procedura seguita dall'UFT per il sondaggio / risposte

Nel quadro del sondaggio condotto nella primavera 2022 presso le imprese di trasporto concessionarie è stato chiesto di esporre lo stato di attuazione al 31 dicembre 2021 e di prevedere quello al 31 dicembre 2023 e oltre. Le domande si concentravano sulle misure necessarie nell'ambito delle costruzioni, dei veicoli e degli impianti, mentre la situazione riguardo all'accessibilità senza barriere dell'informazione alla clientela è stata rilevata solo marginalmente, considerato che il termine di adeguamento secondo la LDis era già il 13 dicembre 2013.

Il questionario è stato sottoposto solo alle imprese le cui offerte rientrano nell'articolo 3 LDis, ovvero ha interessato i TP con concessione federale incluse le funicolari e le funivie con oltre otto posti per cabina pubblicamente accessibili nonché la navigazione passeggeri. Nel presente rapporto non sono invece considerate le offerte che non sottostanno alla LDis, ovvero quelle della navigazione cantonale, il trasporto taxi, le autolinee transfrontaliere, il trasporto di scolari e lavoratori, le funivie con cabine fino a otto posti e le scivie.

Per raccogliere i dati necessari in merito all'attuazione della LDis nei TP l'UFT ha elaborato un questionario strutturato per ogni mezzo di trasporto, comprendente domande sullo stato degli adeguamenti LDis dei veicoli e dell'infrastruttura a fine 2021 e a fine 2023 nonché, sotto «prospettive», sulle attuazioni previste da gennaio 2024, nel caso in cui entro fine 2023 non saranno stati eseguiti tutti gli adeguamenti risultati proporzionali.

L'UFT ha quindi inviato i questionari direttamente alle imprese ferroviarie, alle imprese di trasporto a fune, alle imprese di navigazione titolari di concessione e a quelle tramviarie.

I dati riguardanti l'infrastruttura ferroviaria sono stati rilevati nel quadro dell'apposito «programma di attuazione LDis» in corso all'UFT già da diversi anni. Considerato che la Confederazione è competente per il finanziamento totale dell'infrastruttura del trasporto ferroviario beneficiario di indennità è anche sua responsabilità controllare che i mezzi federali investiti siano impiegati conformemente alla legge.

Nel settore delle fermate degli autobus, di competenza dei Cantoni e dei rispettivi Comuni, il rilevamento è stato condotto dalla DCPA tramite la CDCTP.

L'UFT ha effettuato una valutazione delle risposte, complete ma di qualità disomogenea, in forma aggregata.

### **3 Ferrovia**

#### **3.1 Stato dell'attuazione per infrastruttura e veicoli**

##### **3.1.1 Infrastruttura (stazioni e fermate ferroviarie)**

Entro la fine del 2023 le stazioni e le fermate ferroviarie della Svizzera devono essere sottoposte alle misure costruttive del caso per essere rese conformi alle disposizioni della LDis. L'attuazione di queste ultime spetta alle ferrovie ovvero ai gestori dell'infrastruttura. Per sostenerli nell'adempimento dei loro obblighi legali, nel 2017 l'UFT ha avviato il «programma di attuazione LDis» per l'infrastruttura ferroviaria.

Secondo i più recenti dati riguardanti le ferrovie (stato: fine 2021) rispetta le prescrizioni LDis oltre la metà delle stazioni e fermate: sono cioè accessibili autonomamente e senza preavviso da persone a mobilità ridotta 928 stazioni su un totale di 1800, ovvero 20 in più rispetto all'anno precedente. Considerato che le grandi stazioni sono state le prime a essere adeguate, a fine 2021 poteva usufruire delle trasformazioni conformi alle esigenze dei disabili il 73 per cento di tutti i viaggiatori.

Secondo l'attuale pianificazione delle ferrovie, entro il termine stabilito dalla legge, ovvero fine 2023, saranno adattate altre 166 stazioni, che porteranno la quota di passeggeri in grado di viaggiare autonomamente e senza preavviso all'82 per cento entro fine 2023. Presso 541 stazioni e fermate ferroviarie, nonostante ripetuti interventi da parte dell'UFT gli adeguamenti potranno essere attuati solo dopo il termine legale. Rispetto all'ultimo rapporto sullo stato dei lavori il numero di stazioni che saranno adattate in ritardo è aumentato nuovamente in maniera notevole. Ciò perché al momento di definire nei dettagli la pianificazione è stato necessario adeguarla, già che le ipotesi iniziali si sono dimostrate irrealistiche. Per 134 dei 541 progetti in ritardo, i lavori quantomeno iniziano prima della scadenza del termine per il risanamento. Per tutti i progetti i cui lavori di costruzione saranno avviati solo dopo fine 2023, l'UFT ha richiesto, e ricevuto, piani di finanziamento e calendari vincolanti affinché sia garantito che non vi saranno ulteriori ritardi. Negli ultimi anni è così stato possibile rafforzare sensibilmente la sicurezza della pianificazione.

Del fatto che molte stazioni e fermate ferroviarie vengano adeguate solo dopo la scadenza del termine legale sono responsabili le ferrovie, che lo attribuiscono alla mancanza di risorse nella pianificazione, alla carenza di personale e all'assenza di



finestre temporali per i lavori di costruzione. L'UFT si aspetta che fino alla messa in servizio degli impianti che saranno adeguati in ritardo le imprese prevedano realizzazioni parziali o misure transitorie, quali l'assistenza in loco e, in casi specifici, offerte di bus navetta.

Per circa 140 stazioni e fermate un adeguamento costruttivo è non proporzionale, tra le altre cose per l'esiguità del flusso di passeggeri rispetto ai costi. In questi casi dovranno essere offerte misure sostitutive permanenti, tra le quali in particolare l'assistenza da parte del personale ferroviario.

### 3.1.2 Veicoli del traffico regionale viaggiatori (TRV)

Il 31 dicembre 2021 rispettavano la prescrizione del diritto federale secondo cui ogni treno deve garantire l'accesso autonomo per persone in sedia a rotelle o con deambulatore ad almeno un ingresso definito circa 1200 treni, e dunque quattro quinti del totale.

Circa un quinto dunque non la rispettava. Tale situazione è riconducibile principalmente a due casi specifici, responsabili per quasi tre quarti della non conformità. Il primo è costituito dai veicoli di un'impresa dei TP della Svizzera orientale, impiegati sia in Svizzera che in Germania, che non adempiono i requisiti relativi al divario orizzontale massimo benché si tratti di composizioni a pianale ribassato. Per motivi tecnici, su tali veicoli è impossibile installare a posteriori una pedana estraibile intelligente o una pedana ribaltabile. Possono pertanto essere utilizzati da persone in sedia a rotelle o con deambulatore solo se vi è l'aiuto del macchinista: in pratica gli utenti possono prendere questi treni senza dover avvisare preventivamente, ma non in autonomia. Il secondo caso specifico è quello di una ferrovia tedesca con offerte del trasporto regionale soprattutto su una linea di confine, che non prevede veicoli conformi alla LDis fino a fine 2023. La relativa autorizzazione d'esercizio è stata di conseguenza limitata al 31 dicembre 2023. Dal 1° gennaio 2024 quest'impresa dovrà prevedere l'impiego di veicoli conformi alle prescrizioni LDis. L'autorizzazione d'esercizio sarà concessa a tempo indeterminato solo previa relativa prova. In previsione di ciò l'impresa informa che l'offerta è attualmente messa a concorso in Germania.

Tra le maggiori imprese di trasporto ferroviario svizzere (FFS, BLS AG [BLS], Schweizerische Südostbahn [SOB] e Ferrovia retica [FR]) al 31 dicembre 2021 la quota di treni conformi alla LDis è pari al 95 per cento.

Secondo le informazioni fornite dalle imprese entro fine 2023 i treni conformi alla LDis saliranno a circa 1300. Va osservato che non tutte le imprese hanno già potuto presentare pronostici definitivi poiché in alcuni casi sono in piena fase di acquisto.

### 3.1.3 Veicoli del traffico a lunga distanza (TLD)

Al 31 dicembre 2021 erano in servizio in totale 330 treni a lunga percorrenza, nello specifico 263 delle FFS, 29 della SOB, 16 della BLS e 22 di ferrovie partner internazionali. A fine 2023 i treni a lunga percorrenza in esercizio saranno probabilmente 339.

Secondo le dichiarazioni delle FFS, fino a fine 2021 unico gestore del traffico a lunga distanza, la direttiva dell'UFT concernente la quota minima di treni a lunga

percorrenza utilizzabili autonomamente<sup>15</sup> sarà rispettata entro il termine previsto dalla stessa (31 dicembre 2023). La direttiva stabilisce che, al più tardi dal 1° gennaio 2024, in ciascuna stazione servita da treni a lunga percorrenza dovrà fermare almeno uno per ora e direzione che rispetti le disposizioni federali concernenti l'utilizzo autonomo da parte di persone con disabilità. L'utilizzo da parte dei disabili dovrà essere garantito anche dagli altri treni del traffico a lunga distanza, ma sarà sufficiente anche l'assistenza del personale. Ciò significa che in particolare i treni esteri in servizio nel trasporto a lunga distanza svizzero che non consentono l'utilizzo autonomo dovranno essere impiegati a orario sfalsato rispetto a quelli che lo consentono. Inoltre, sulla tratta Basilea – Delémont – Biel/Bienne – Losanna sono eccezionalmente ammessi treni ad assetto variabile (ICN) con la sola assistenza da parte del personale per l'intera durata dell'esercizio. Tale eccezione si impone a causa delle specifiche proprietà della tratta e per consentire il rispetto dell'orario. La direttiva prevede l'impiego per breve tempo di materiale rotabile con la sola assistenza del personale anche nel caso di perturbazioni che impediscono il rispetto del regolare esercizio ferroviario.

I due nuovi gestori del TLD, BLS e SOB, usano esclusivamente materiale rotabile nuovo, conforme alla LDis.

## 3.2 Prospettive per infrastruttura e veicoli

### 3.2.1 Infrastruttura

In tutti i casi in cui le misure di attuazione della LDis non sono messe in servizio nei tempi stabiliti, da gennaio 2024 se ne deve prevedere la realizzazione parziale o si devono adottare misure transitorie. Spetta alle ferrovie definire le misure organizzative od operative idonee. Nella primavera 2022 l'UFT ha invitato tutte le ferrovie a redigere una scheda informativa sulle misure transitorie previste e a presentargliela entro la primavera del 2023. A questo titolo le ferrovie possono optare per l'assistenza in loco da parte del personale e, per i casi eccezionali autorizzati dall'UFT, ripiegare su un'offerta TP alternativa o un servizio navetta.

In circa il nove per cento dei casi (ovvero in 140 di circa 1800 stazioni e fermate) un adeguamento costruttivo è non proporzionale, tra le altre cose per l'esiguità del flusso di passeggeri rispetto ai costi. In situazioni del genere a partire dal 2024 devono

---

<sup>15</sup> <https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/diritto/basi-giuridiche-e-prescrizioni/direttive/direttive-ferrovia/mindestanteil-autonom-benutzbarer-zuege-des-fernverkehrs.html>

essere offerte misure sostitutive. Di solito queste prevedono l'assistenza da parte del personale dell'impresa.

### *Panoramica dell'infrastruttura ferroviaria per fine 2023*



#### 3.2.2 Veicoli

Secondo i dati forniti dalle imprese interpellate<sup>16</sup>, al 31 dicembre 2023 non sarà ancora conforme alla LDis circa il sei per cento dei veicoli del trasporto ferroviario regionale. Le imprese sottolineano tuttavia che il dato dipenderà anche da eventuali difficoltà di fornitura.

Nel trasporto regionale transfrontaliero, in particolare nel Klettgau e nelle Centovalli, i dati sono inoltre caratterizzati da una certa imprecisione a causa del materiale rotabile impiegato nel traffico transfrontaliero.

Le FFS impiegheranno nelle ore di punta (OdP) circa 13 treni di riserva (S-Bahn Zürich), che dispongono solo di pianali alti, anche dopo il 2023. Questi non adempiono i requisiti LDis, poiché in particolare in caso di impiego dell'ultimo minuto (ad es. per soppressioni di veicoli regolari dovute a guasti) risulta difficile l'utilizzo da parte di disabili: essendo un impiego a breve termine generalmente non consente agli interessati di dare un preavviso.

Su quasi la metà di tutti i veicoli ferroviari che a fine 2023 non saranno conformi, tuttavia, il macchinista può colmare il divario orizzontale mediante una pedana pieghevole, soluzione praticata già oggi.

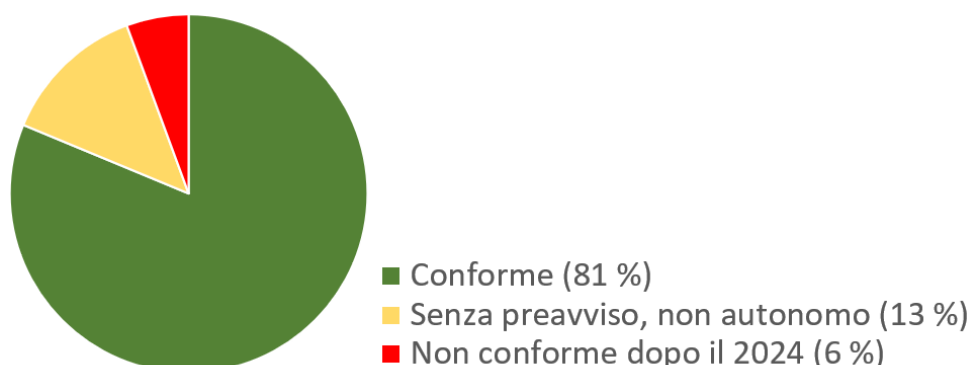
Per gli altri veicoli le imprese prevedono diverse soluzioni alternative o transitorie a seconda della situazione e delle pianificazioni continue. In un solo caso l'impresa non prevede un'alternativa in senso proprio, ma rimanda all'impiego di treni orari conformi alla LDis. Ciò però comporta che solo il 50 per cento dell'offerta sia conforme, di conseguenza i requisiti LDis non sono adempiuti integralmente.

Per quanto concerne l'acquisto di materiale rotabile conforme alla LDis, diverse ferrovie che a fine 2023 non adempiranno le condizioni per tutti i veicoli dichiarano di prevederne uno entro cinque anni circa; prima sono impossibilitate a causa, tra le altre cose, della situazione finanziaria.

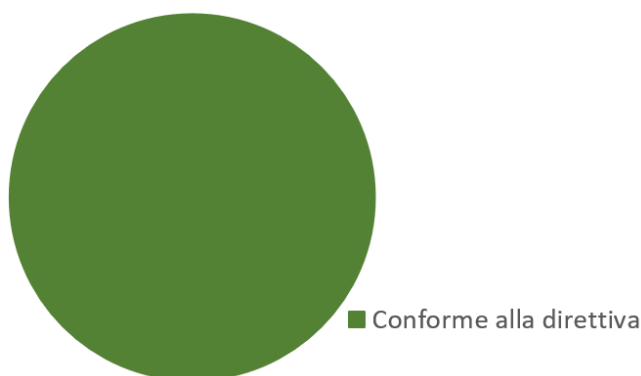
<sup>16</sup> Risposte al questionario via e-mail dell'UFT. L'UFT è tuttavia a conoscenza di veicoli interessati dalla problematica anche nel caso di un'impresa che non ha partecipato al sondaggio.

Al 31 dicembre 2023 non saranno conformi alla LDis, o lo saranno solo in parte, i sistemi di informazione alla clientela di circa il due per cento dei treni.

#### *Panoramica dei veicoli ferroviari nel TRV per fine 2023*



#### *Panoramica dei veicoli ferroviari nel TLD per fine 2023*



## **4 Autobus incl. filobus**

### 4.1 Stato dell'attuazione per infrastruttura e veicoli

#### 4.1.1 Infrastruttura (fermate degli autobus)

Nel suo parere relativo all'interpellanza 19.3867 Candinas «Attuazione della legge sui disabili alle fermate degli autobus cantonali e comunali» del 21 giugno 2019<sup>17</sup> il Consiglio federale ha osservato, tra le altre cose, che l'attuazione della LDis alle fermate degli autobus è di competenza dei proprietari della strada, ovvero di regola di Cantoni e Comuni. Già in passato l'allora capo del DATEC ha ricordato alle responsabili conferenze dei direttori cantonali le loro competenze. La Confederazione non ha pertanto alcuna funzione di coordinamento per quanto concerne le fermate degli autobus, motivo per il quale il rilevamento dell'attuazione LDis per il presente rapporto è stato effettuato dalla DCPA tramite la CDCTP.

Secondo un rilevamento sommario presso i Cantoni, a fine 2021 in tutta la Svizzera era stato adeguato alla LDis un terzo delle fermate degli autobus<sup>18</sup>. In base ai dati dei Cantoni ovvero dei Comuni, la proporzionalità per un intervento costruttivo non è data per circa un quarto delle fermate, che di conseguenza non vengono adattate. Per il

<sup>17</sup> <https://www.parlament.ch/it/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20193867>

<sup>18</sup> Sulla base delle risposte di 21 Cantoni.

restante 42 per cento che dovrebbe essere reso conforme entro fine 2023 non sono ancora possibili dichiarazioni certe<sup>19</sup>: per queste fermate o non esiste ancora una valutazione della proporzionalità oppure l'attuazione conforme alla LDis sarà realizzata solo dopo il 2023 perché hanno minore priorità o presentano difficoltà pianificatorie o costruttive.

Dal sondaggio è emerso che alcuni Cantoni non hanno ancora un quadro definitivo della situazione alle fermate degli autobus, in particolare per quelle sulle strade comunali.

I ritardi nell'attuazione sono dovuti a svariati motivi. Per la conformità delle fermate degli autobus alle esigenze dei disabili valgono requisiti elevati sia per il dimensionamento dell'area di attesa e di manovra per i passeggeri sia per l'accostamento e l'allontanamento dei bus, che possono essere adempiuti solo a determinate condizioni topografiche e presuppongono, in proporzione, molto spazio. A volte pertanto una trasformazione è possibile solo mediante l'acquisizione di fondi aggiuntivi. Nei risanamenti devono inoltre essere considerati anche altri aspetti (ad es. la sicurezza della circolazione, i collegamenti pedonali, ecc.) e per poter soddisfare tutte le esigenze spesso sono necessari progetti che modificano l'intera sezione stradale e che, non di rado, richiedono procedure pluriennali (in particolare in caso di ricorsi o espropriazioni) e risorse adeguate in termini di personale. I rispettivi processi possono essere velocizzati solo in parte. Per tale motivo, per le trasformazioni conformi alla LDis la maggior parte dei Cantoni applica alle proprie fermate criteri di prioritizzazione (ad es. numero di passeggeri, frequenza dell'offerta, vicinanza a strutture importanti ecc.) e a volte definisce anche obiettivi minimi (ad es. una fermata per Comune), al fine di garantire che vengano ristrutturare per prime le fermate con elevato potenziale e che entro il 2023 sia conforme il maggior numero possibile di queste.

#### 4.1.2 Veicoli

Gli autobus e filobus del trasporto di linea pubblico concessionario sono omologati dall'UFT. La vita utile dei bus con propulsione diesel, gas, elettrica o ibrida generalmente è di 10-12 anni, in singoli casi arriva a 15. Per i filobus è di 20 anni. Nel comparto delle autolinee (veicoli), pertanto, considerato che dal 1° gennaio 2004 vengono omologati esclusivamente veicoli che adempiono i requisiti tecnici per l'utilizzo da parte di persone con disabilità, salvo poche eccezioni l'attuazione LDis era già completata al 31 dicembre 2021.

In linea di principio sono omologati autobus a pianale ribassato che adempiono, tra le altre cose, le condizioni per la salita e discesa a livello. Ciò significa che l'accesso a livello per persone in sedia a rotelle o con deambulatore è possibile solo se vi sono le necessarie condizioni anche alla fermata.

Laddove a causa delle caratteristiche topografiche (regioni di montagna) è impossibile o difficoltoso effettuare il servizio con autobus a pianale ribassato, l'UFT consente, su tratti di montagna che ha definito, l'impiego di veicoli a pianale rialzato, con l'obbligo di avere un elevatore per sedie a rotelle integrato.

Al 31 dicembre 2021 in Svizzera erano omologati in totale circa 8900 autobus di linea, dei quali il 97 per cento a pianale ribassato e il tre per cento a pianale rialzato con

---

<sup>19</sup> Sulla base delle risposte di 14 Cantoni.

elevatore per sedie a rotelle, mentre 12 filobus e circa 45 minibus, impiegati nelle regioni di sport invernali per il trasporto di sciatori, non erano ancora conformi alla LDis.

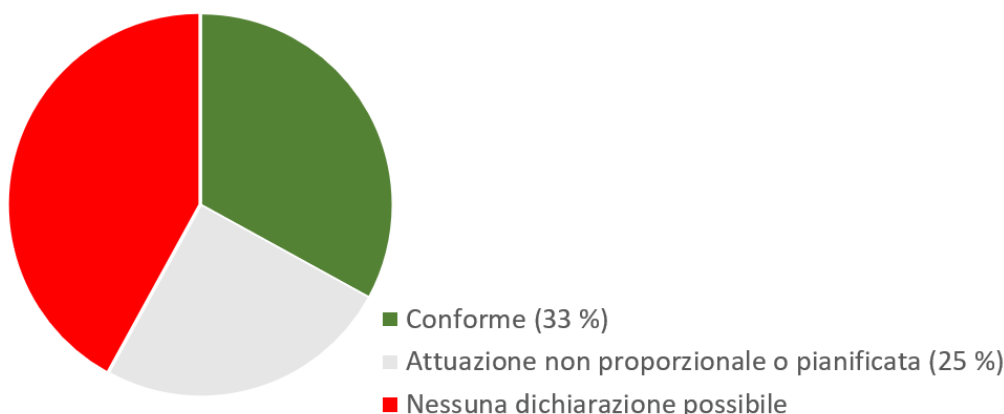
## 4.2 Prospettive per infrastruttura e veicoli

### 4.2.1 Infrastruttura

Per il 42 per cento delle fermate che dovrebbe essere reso conforme alla LDis entro fine 2023, non è ancora possibile fare dichiarazioni certe.

Affinché gli ampliamenti finalizzati alla conformità LDis dopo il 2023 procedano rapidamente, i Cantoni ricordano regolarmente ai Comuni l'obbligo di realizzare fermate dell'autobus accessibili senza barriere e li sostengono con raccomandazioni e aiuti alla pianificazione relativi a standard edili, verifica della proporzionalità o possibili soluzioni alternative o transitorie. In singoli casi i Cantoni mettono anche mezzi finanziari supplementari a disposizione dei Comuni.

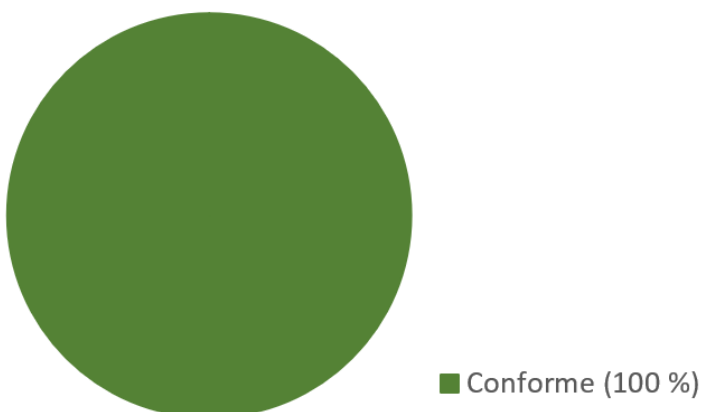
#### *Panoramica dell'infrastruttura per gli autobus (fermate) per fine 2023*



### 4.2.2 Veicoli

L'UFT parte dal presupposto che entro fine 2023 saranno sostituiti con veicoli accessibili senza barriere anche i 60 non ancora conformi LDis.

#### *Panoramica autobus (veicoli) per fine 2023*



## 5 Tranvie<sup>20</sup>

### 5.1 Stato dell'attuazione per infrastruttura e veicoli

#### 5.1.1 Infrastruttura (fermate dei tram)

Le fermate dei tram sono approvate in parte dall'UFT e in parte dalle autorità cantonali/comunali. A fine 2021 era conforme alle disposizioni esecutive della LDis il 59 per cento circa delle 755 fermate totali negli agglomerati di Berna, Basilea, Ginevra e Zurigo.

#### 5.1.2 Veicoli

I tram sono omologati dall'UFT. A fine 2021 il 72 per cento dei circa 500 convogli tramviari che transitano negli agglomerati di Berna, Basilea, Ginevra e Zurigo, nella maggior parte dei casi in traffico misto con altri utenti della strada, adempiva le condizioni per l'accesso a livello con sedie a rotelle e deambulatori.

### 5.2 Prospettive per infrastruttura e veicoli

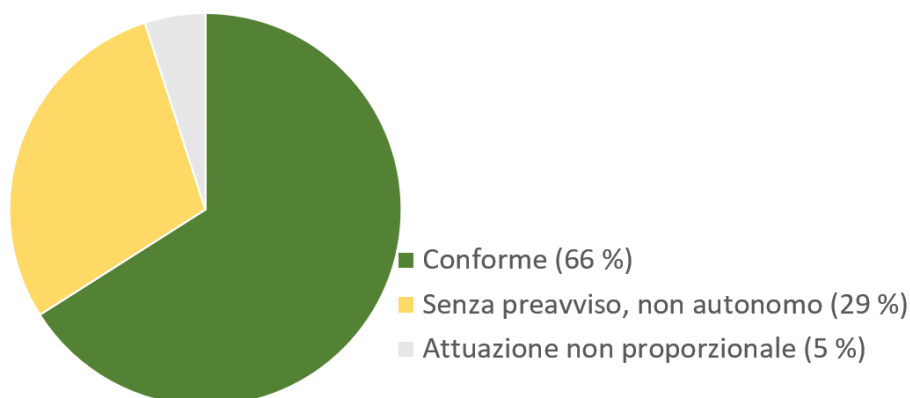
Secondo le risposte delle imprese con offerte tramviarie negli agglomerati di Berna, Basilea, Ginevra e Zurigo, i cui tram nella maggior parte dei casi transitano in traffico misto con altri utenti della strada, al 31 dicembre 2023 non adempiranno le condizioni LDis per l'utilizzo autonomo il 16 per cento dei tram e il 34 per cento delle fermate. In questi casi i proprietari devono attuare al più presto le necessarie misure, assieme alle imprese. Queste ultime fino all'entrata in servizio delle fermate adeguate devono offrire misure transitorie, generalmente l'assistenza da parte del personale. Per circa il cinque per cento di tutte le fermate dei tram non è data la proporzionalità per un adeguamento infrastrutturale che consenta l'accesso a livello e pertanto la salita e discesa in modo autonomo. In questi casi vanno adottate misure sostitutive sotto forma di assistenza. Considerato che quest'ultima è fornita, come per gli autobus, dal conducente, per persone in sedia a rotelle o con deambulatore l'utilizzo spontaneo, ovvero la possibilità di usare i trasporti senza necessità di preavviso, è garantito, ma non lo è l'autonomia nel salire e scendere.

Per quanto concerne l'accessibilità senza barriere dell'informazione alla clientela le imprese affermano che è completamente attuata sui veicoli tramviari. Per le fermate dei tram invece, due imprese indicano che è attuata in larga parte, un'impresa dichiara che sono dotate di elementi di informazione alla clientela conformi alle prescrizioni circa due terzi delle fermate alle quali è data la proporzionalità, un'impresa sostiene di offrire informazioni alla clientela solo ottiche e non acustiche, il che adempie il principio di proporzionalità della LDis solo alle fermate dove il bisogno degli interessati è esiguo.

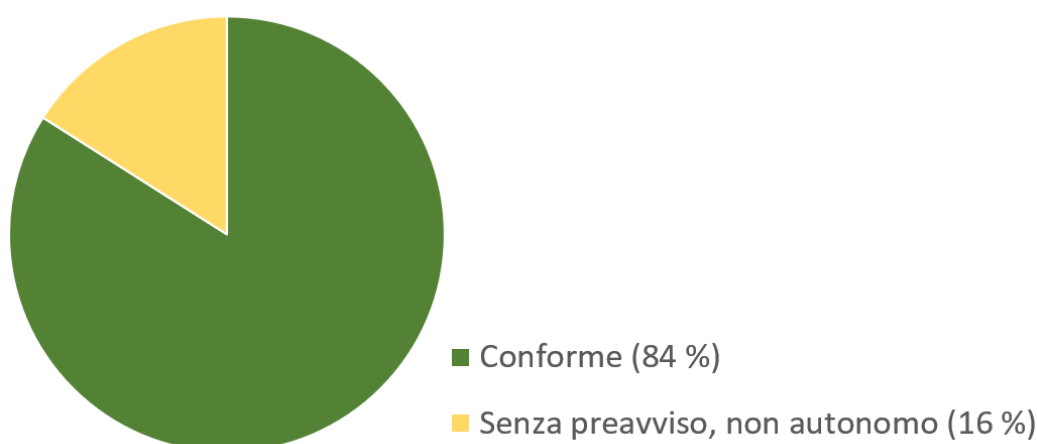
---

<sup>20</sup> Tram negli agglomerati che transitano per lo più su strada.

### *Panoramica fermate dei tram per fine 2023*



### *Panoramica tram (veicoli) per fine 2023*



## **6 Impianti a fune**

### 6.1 Stato dell'attuazione per infrastruttura e veicoli

A fine 2021 si contavano 115 imprese di trasporto a fune concessionarie che gestivano l'esercizio di funicolari, cabinovie e funivie a movimento continuo sottoposte alla LDis, nello specifico 227 cabinovie a movimento continuo e a va e vieni e 51 funicolari per un totale di 278 impianti sui quali le imprese hanno fornito dati in merito alla conformità LDis nel quadro del rilevamento condotto a seguito del postulato in oggetto. Per funivie a va e vieni e funicolari è stato chiesto se tutte le cabine e tutti i veicoli erano dotati di un accesso a livello, con zona riservata alle sedie a rotelle e rispettiva superficie di manovra, tenuto conto della proporzionalità per le cabinovie a movimento continuo esistenti, per le quali si deve comunque partire dal presupposto che almeno il 20 per cento delle cabine abbiano detta dotazione affinché il tempo di attesa supplementare per gli utenti interessati resti accettabile. Oltre a tali impianti sono in esercizio diverse funivie che non sottostanno alla LDis per via della loro esigua capacità di trasporto.

A fine 2021 era attrezzato per il trasporto di persone in sedia a rotelle un buon 65 per cento delle 227 funivie a va e vieni e a movimento continuo, nel restante 35 per cento gli utenti in sedia a rotelle non potevano viaggiare o potevano farlo solo grazie all'assistenza del personale. Singole imprese aggiungono che alcune stazioni di montagna possono essere raggiunte anche con mezzi alternativi o che l'accesso



agli impianti è comunque precluso a persone in sedia a rotelle essendo destinati esclusivamente alla pratica di sport invernali. Secondo l'UFT aspetti di questo tipo possono essere considerati solo in funzione della situazione nell'ambito di valutazioni della proporzionalità.

Per quanto riguarda le funicolari, a fine 2021 era attrezzato per il trasporto di persone in sedia a rotelle il 60 per cento dei 51 impianti totali, nel restante 40 per cento gli utenti in sedia a rotelle non potevano viaggiare o potevano farlo solo grazie all'assistenza del personale.

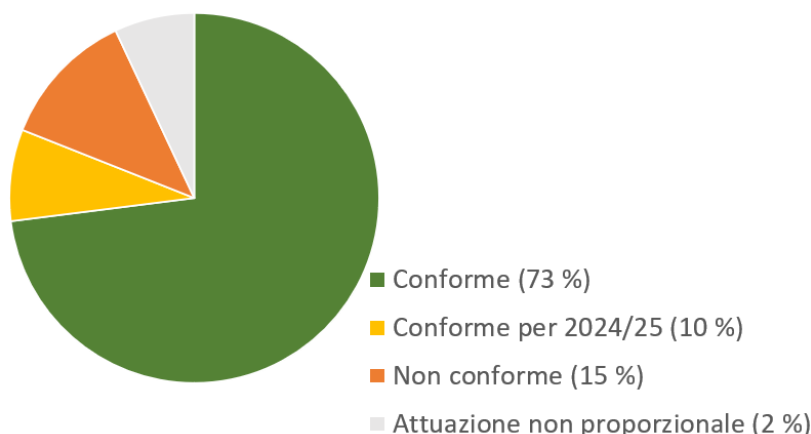
## 6.2 Prospettive per infrastruttura e veicoli

Entro fine 2023 dovrebbe essere possibile l'accesso in sedia a rotelle in un altro 10 per cento di funivie a va e vieni e a movimento continuo. Inoltre, poco dopo il 2023 dovrebbe adempiere i requisiti LDis un altro nove per cento degli impianti, così che resteranno in totale solo 37 impianti, ovvero il 16 per cento, a non essere utilizzabili autonomamente da utenti in sedia a rotelle.

Entro fine 2023 sarà altresì possibile l'utilizzo da parte di questi ultimi in un altro 6 per cento di funicolari. Anche per questo tipo di impianti sono previsti ulteriori adeguamenti subito dopo il 2023, di modo che alla fine ne resteranno solo 12, ovvero circa il 25 per cento del totale, non completamente conformi alla LDis.

L'UFT parte dal presupposto che la maggior parte degli impianti non ancora conformi alla LDis lo saranno entro fine 2023 o quantomeno poco dopo. Tuttavia non tutte le funicolari raggiungeranno lo standard minimo, ad esempio perché per motivi di spazio è fattibile solo un accesso in retromarcia e senza superficie di manovra (per le funivie a va e vieni) o perché le cabine accessibili in sedia a rotelle sono meno del 20 per cento richiesto dall'UFT (per le cabinovie a movimento continuo). Da un lato, singole imprese di trasporto a fune con servizio esclusivamente turistico attualmente non si ritengono in grado di farsi carico dei rispettivi costi senza un indennizzo da parte dei poteri pubblici; dall'altro i gestori di alcuni impianti non ne vedono la necessità poiché la stazione di montagna può essere raggiunta anche con altri mezzi di trasporto (tram o altri impianti a fune) o perché sono destinati solo alla pratica dello sci e di altri sport invernali e alla stazione a valle non si può giungere in nessun modo in sedia a rotelle. Per pochi impianti devono ancora essere condotti accertamenti per definire quali misure possano effettivamente essere adottate. Alcune imprese di trasporto a fune hanno anche annunciato che si occuperanno della conformità LDis completa solo allo scadere della concessione dell'impianto esistente, il che è una violazione del termine di adeguamento sancito (2023). In questi casi gli orizzonti temporali previsti per l'attuazione sono il 2026 e il 2030; per la fase di transizione le imprese dovranno offrire adeguate soluzioni alternative e transitorie. Tra queste si annoverano l'assistenza da parte del personale, la corsa gratuita per l'accompagnatore, un servizio di taxi o l'autorizzazione di transito sulla strada di montagna in macchina.

## *Panoramica dell'infrastruttura e dei veicoli degli impianti a fune per fine 2023*



## **7 Navigazione**

### 7.1 Stato dell'attuazione per infrastruttura e battelli

#### 7.1.1 Infrastruttura (impianti d'approdo)

Gli impianti d'approdo sono approvati dall'UFT. Secondo i dati forniti, a fine 2021 le imprese servivano 234 impianti d'approdo che presentavano già la possibilità di far salire a bordo persone in sedia a rotelle. Ciò non era invece possibile presso 41 impianti d'approdo.

#### 7.1.2 Battelli (veicoli)

Attualmente le 26 imprese di navigazione concessionarie gestiscono l'esercizio di 154 battelli. Tra questi vi sono 116 battelli a motore, 8 traghetti a motore e 16 battelli a vapore per un totale di 140 natanti sui quali le imprese hanno fornito dati in merito alla conformità LDis nel quadro del rilevamento effettuato a seguito del postulato in oggetto. All'UFT sono inoltre registrati alcuni battelli da lavoro che non sottostanno alla LDis. La riconversione di singoli battelli a propulsioni ibride o completamente elettriche, già attuata negli ultimi anni o in corso di attuazione, ha consentito o consente un adeguamento LDis.

Dei 140 battelli, a fine 2021 un buon 91 era equipaggiato per il trasporto di persone in sedia a rotelle, mentre il 9 per cento non lo è ancora oggi. Si tratta, ad esempio, di piccoli battelli che non possono essere modificati in tal senso per ragioni costruttive.

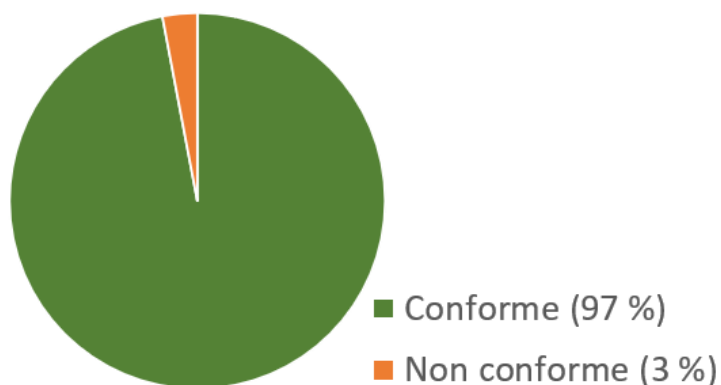
Informazioni alla clientela ottico-dinamiche sono presenti su soli 25 battelli. La mancanza di questo tipo di informazioni penalizza gli audiolesi, situazione inammissibile nei casi in cui è data la proporzionalità per provvedervi. Gli annunci acustici sono presenti su tutti i battelli.

## 7.2 Prospettive per infrastruttura e battelli

### 7.2.1 Infrastruttura

Secondo le imprese di navigazione, gli impianti d'approdo di loro proprietà sono già conformi alla LDis o lo saranno entro fine 2023, quelli ancora da adeguare sono cinque in totale. Non è invece ancora possibile fornire dichiarazioni vincolanti in merito all'attuazione di una parte degli impianti di proprietà dei Comuni. A fine 2023 ne resteranno presumibilmente solo otto dai quali non sarà possibile accedere ai battelli in sedia a rotelle. In singoli impianti sono in corso i lavori di modifica, altri vengono chiusi e quindi non più utilizzati per motivi che esulano dalla LDis.

#### *Panoramica degli impianti d'approdo (navigazione) per fine 2023*

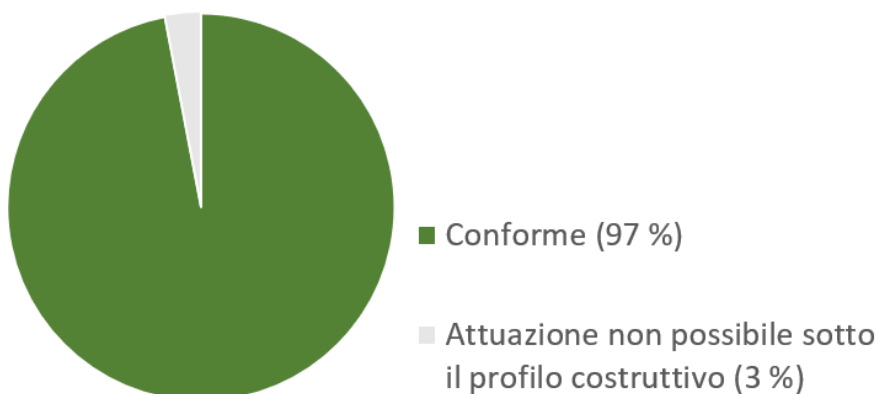


### 7.2.2 Battelli

Sulla scorta dei dati forniti dalle imprese di navigazione l'UFT parte dal presupposto che la maggior parte degli otto battelli non ancora conformi alla LDis saranno adeguati ai rispettivi requisiti entro fine 2023. Tuttavia non tutti i battelli raggiungeranno lo standard minimo. Da un lato, singole imprese di navigazione con servizio esclusivamente turistico attualmente non si ritengono in grado di farsi carico dei rispettivi costi senza un indennizzo da parte dei poteri pubblici; dall'altro, secondo quanto dichiarato dalle stesse imprese, non tutte hanno le necessarie competenze per determinare la portata globale di un adeguamento volto alla conformità LDis. Nel rilevamento ciò appare evidente soprattutto dal fatto che singole imprese di navigazione affermano di aver incaricato un perito che sta elaborando una panoramica delle misure necessarie, in vista di sviluppare una relativa strategia per gli adeguamenti. Per singoli battelli ciò potrebbe significare un'attuazione dopo il 2023.

Alcuni battelli non potranno essere adeguati per garantire l'accessibilità alle sedie a rotelle o dotati ad esempio di servizi igienici universali per motivi di proporzionalità, già che per ragioni costruttive non possono essere ristrutturati oppure sono troppo piccoli per ricavare lo spazio necessario. Le imprese di navigazione dovranno definire adeguate soluzioni alternative caso per caso.

### Panoramica battelli (veicoli) per fine 2023



## 8 Conclusioni e prospettive

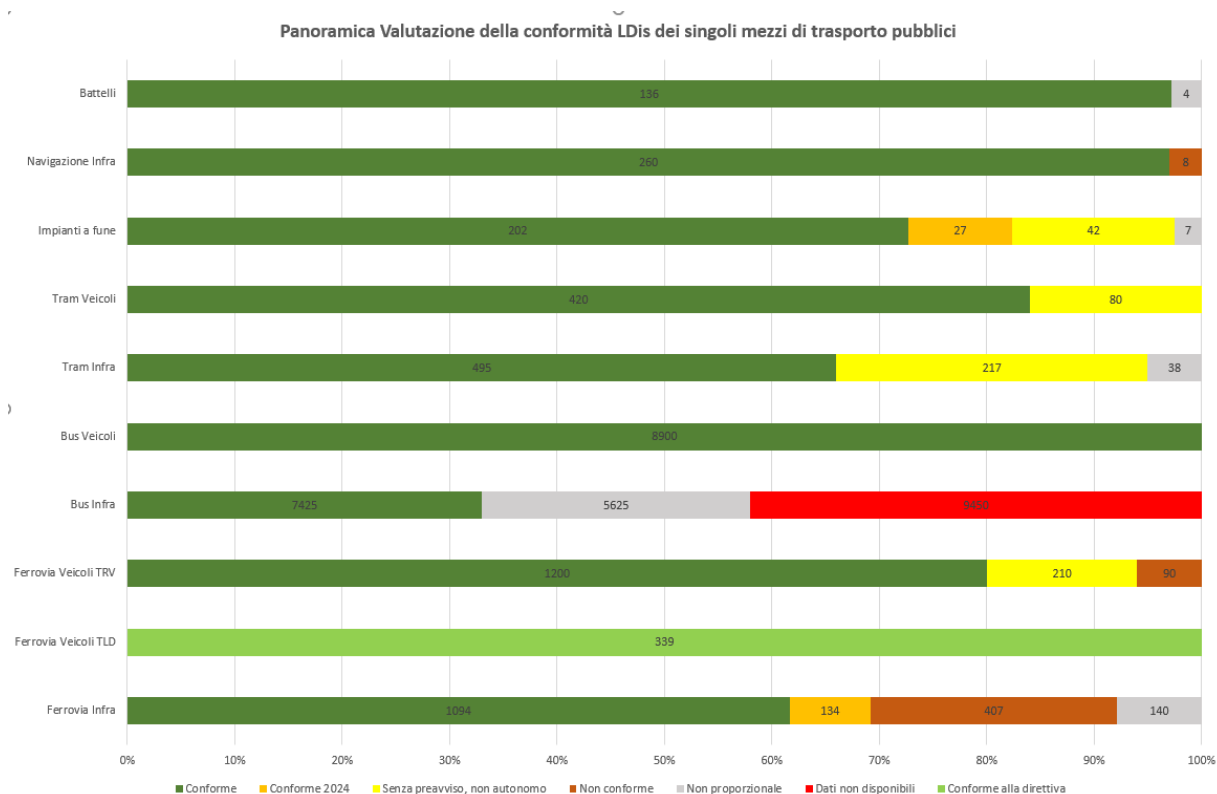
Dall'entrata in vigore della LDis molti settori dei TP hanno compiuto notevoli sforzi per rendere i propri servizi utilizzabili il più possibile in modo autonomo dalle persone a mobilità ridotta. La situazione è disomogenea: da un lato va fatta una distinzione tra i mezzi di trasporto sostenuti dai poteri pubblici e quelli che operano esclusivamente in base ai principi dell'economia privata; dall'altro va notato che determinate differenze sono riconducibili anche alla competenza normativa (Confederazione o Cantone/Comuni). Nei casi in cui è la Confederazione ad essere responsabile dell'omologazione ovvero dell'approvazione dei piani e del finanziamento, l'attuazione procede speditamente o è quasi conclusa e si rilevano determinate lacune solo per infrastrutture di durata estremamente lunga che non possono essere ristrutturate con un dispendio proporzionale. Delude tuttavia il fatto che alcune imprese andranno ben oltre la scadenza di adeguamento di 20 anni che il legislatore ha concesso loro.

L'UFT ha preparato per i diversi settori dei TP guide e liste di controllo come ausilio all'attuazione della LDis. Esistono ad esempio la guida «Concezione degli autobus di linea conforme alla LDis» e liste di controllo UFT per il settore ferroviario, la navigazione e gli impianti a fune. Per questi ultimi il settore ha elaborato, in collaborazione con l'UFT, la guida FUS Attuazione LDis<sup>21</sup> per valutare la conformità LDis degli impianti esistenti e adottare i necessari adeguamenti.

Per offerte e imprese che operano esclusivamente secondo i principi dell'economia privata, che non beneficiano di indennità né sono finanziate mediante convenzioni sulle prestazioni per l'infrastruttura ferroviaria, le possibilità d'intervento della Confederazione sono quasi nulle. Lo stesso dicasi per lo strumento della concessione. Tra le imprese che operano esclusivamente secondo i principi dell'economia privata rientrano oltre il 90 per cento delle offerte funiviarie sottoposte alla LDis e oltre il 95 per cento della navigazione passeggeri in concessione. In questi casi la Confederazione può intervenire solo ribadendo le disposizioni legali. La navigazione passeggeri concessionaria avrà per lo più adeguato entro fine 2023 i propri battelli e impianti d'approdo ai requisiti LDis; per la stessa data, gli impianti a fune accessibili senza barriere saranno invece presumibilmente circa il 72 per cento.

21 <https://www.seilbahnen.org/fr/index.php?section=downloads&download=14772>

## Accessibilità dei trasporti pubblici per i disabili



La maggiore necessità d'intervento si rileva per le fermate degli autobus, che sono pianificate, finanziate e approvate dai Cantoni e rispettivi Comuni. In questo settore, come in quello ferroviario, ci si concentra in particolare sulle fermate maggiormente frequentate, in modo che entro il 2023 possa beneficiarne il maggior numero di utenti possibile. Come per le stazioni ferroviarie, anche qui si continuerà a lavorare agli adeguamenti oltre il 2023.

Per gli ambiti di competenza della Confederazione l'UFT continuerà periodicamente a ricordare le prescrizioni legali ai relativi settori e imprese e a pretendere un'attuazione quanto più rapida possibile. Questa sarà promossa e sostenuta mediante i citati ausili UFT, ovvero le liste di controllo e le guide. La LDis non prevede sanzioni e in questo contesto risulterebbero controproducenti soprattutto sanzioni di tipo finanziario.

Dell'attuazione alle fermate degli autobus sono responsabili i Cantoni e i rispettivi Comuni. L'UFT continuerà a sostenerli da vicino laddove necessario.

Le imprese dei TP e le associazioni di categoria sanno di dover offrire misure sostitutive o transitorie se il termine di adeguamento LDis non è rispettato o se per motivi di proporzionalità si deve rinunciare agli adeguamenti per l'utilizzo autonomo. Per tale motivo, Alliance SwissPass sta lavorando alla realizzazione di un sistema automatizzato che gestisca l'organizzazione delle soluzioni alternative e transitorie, in stretta collaborazione con le FFS, in qualità di gestore sistemico dell'informazione alla clientela nei TP di tutta la Svizzera.

Questo sistema, chiamato «Mobilità assistita AMO», si basa da un lato sui dati per l'informazione alla clientela riguardanti l'accessibilità senza barriere di stazioni ferroviarie e fermate e dall'altro sui dati in tempo reale dei veicoli. Nei casi in cui l'utilizzo autonomo non può essere garantito, AMO assicurerà in tutto il settore dei TP l'organizzazione automatizzata dell'assistenza da parte del personale oppure di un servizio navetta, se detta assistenza non è possibile ad esempio a causa della mancanza di accessi senza gradini ai marciapiedi. L'idea è che le persone con disabilità comunichino la propria presenza telefonicamente al Call Center FFS

Handicap o, in futuro, mediante un'applicazione, e che tutte le imprese dei TP interessate dal viaggio in questione vengano informate. Le imprese adotteranno quindi automaticamente le necessarie misure sostitutive o transitorie. Inoltre, il percorso comunicato dalle persone con disabilità sarà monitorato ed eventuali cambiamenti d'orario dovuti a perturbazioni o modifiche d'impiego dei veicoli saranno individuati in tempo reale e le imprese adatteranno i propri interventi in funzione di tali cambiamenti.