

Mobilità senza barriere nel trasporto pubblico: indipendente, affidabile e fruibile quotidianamente

Petizione della commissione Accessibilità, informazione e mobilità della sessione delle persone con disabilità 2026

Autrici/tori: Bea Stadler, Djamel Bourbala, Cyrill Scheuber

Rivendicazione

La petizione esige che la Confederazione inserisca nella Legge sui disabili (LDis) una regolamentazione vincolante che preveda l'assenza di barriere nei trasporti pubblici affinché l'obbligo già vigente secondo il quale le persone con disabilità possono utilizzarli in modo indipendente, affidabile e paritario venga finalmente attuato in maniera sistematica. La regolamentazione deve in particolare fissare scadenze precise per l'attuazione attraverso obiettivi intermedi verificabili, definire le competenze di Confederazione, Cantoni, Comuni e aziende di trasporto, nonché prevedere un finanziamento sicuro, un monitoraggio a livello nazionale, la stesura regolare di un rapporto pubblico e misure efficaci in caso di mancato adempimento. Il riferimento deve essere la fruibilità effettiva, indipendente e paritaria dei mezzi pubblici.

Vanno considerati segnatamente i punti seguenti:

1. L'assenza di barriere nei trasporti pubblici deve essere rilevata e attuata lungo l'intera catena della mobilità.

La Confederazione è chiamata a indicare nella LDis che l'assenza di barriere nei trasporti pubblici deve essere rilevata e attuata lungo l'intera catena della mobilità.

Ciò comprende in particolare:

- l'accessibilità di strade, fermate, stazioni, marciapiedi e veicoli;
- l'accessibilità a veicoli e stazioni, e al loro interno;
- la salita in un mezzo di trasporto pubblico e il raggiungimento di un posto appropriato e utilizzabile;
- percorsi e tempistiche realistiche per prendere le coincidenze;
- l'acquisto di biglietti e la fruizione di offerte digitali e analogiche;
- tutti i collegamenti fino alla destinazione;
- alternative affidabili in caso di guasti, soppressioni e cantieri;
- un sostegno affidabile quando necessario o richiesto dalla persona in questione;
- l'aiuto con i bagagli al momento di prendere coincidenze o per spostarsi dal posteggio per persone con disabilità/dei taxi alla fermata.

Per valutare se gli obblighi ai sensi della LDis sono soddisfatti non importa se singoli elementi del trasporto pubblico rispettano le norme vigenti. L'obiettivo è che le persone con disabilità possano compiere una trasferta dall'inizio alla fine in modo effettivamente paritario e, soprattutto, indipendente, sicuro, flessibile e spontaneo.

Sistemi separati o soluzioni di ripiego, come offerte speciali di shuttle, non sono considerati sostituti equivalenti per l'accessibilità ai mezzi pubblici regolari. Possono essere proposti a titolo complementare, ma non devono generare un'offerta durevolmente separata per le persone con disabilità.

Se ciò nonostante per il treno fosse necessario ricorrere a soluzioni di ripiego, piccoli gruppi e famiglie (incl. eventuali assistenti) non dovrebbero essere separati, bensì trasportati insieme.

Il sostegno deve essere garantito dove effettivamente necessario. Al contempo, le situazioni che presuppongono un preavviso devono essere progressivamente ridotte. L'obiettivo non è abolire ogni forma di sostegno, bensì consentire alle persone con disabilità di scegliere se vogliono affrontare la trasferta in modo indipendente o beneficiare di un aiuto.

Il sostegno deve essere garantito su tutti i treni, sia regionali sia a lunga percorrenza, e non può mai compensare una pericolosa lacuna tecnica. Tutti i convogli devono disporre di sistemi di accesso sicuri per sedie a rotelle pesanti (rampe estraibili). Una richiesta di sostegno deve essere esaudita. L'obiettivo è un'infrastruttura completamente autonoma e testata nella prassi che sostituisca la dipendenza da un servizio di sostegno inaffidabile.

2. Informazione e comunicazione senza barriere devono essere garantite lungo l'intera catena della mobilità.

La Confederazione deve accertarsi che importanti informazioni nei mezzi pubblici siano accessibili visivamente, acusticamente e digitalmente.

Si tratta in particolare di informazioni inerenti a:

- orari e collegamenti;
- partenze e arrivi;
- cambiamenti di binario e di marciapiede;
- ritardi e soppressioni;
- deviazioni e collegamenti sostitutivi;
- guasti ed emergenze;
- possibilità di cambio;
- accessibilità e sostegno disponibile.

Le informazioni pubbliche importanti devono essere accessibili a persone con disabilità diverse. In particolare, devono essere fruibili:

- nella lingua dei segni svizzera;
- mediante sottotitoli;
- in Braille;

- mediante audiodescrizione;
- in formati digitali compatibili con dispositivi per la lettura di schermi;
- in lingua facile;
- in altre forme adeguate della comunicazione assistita.

Le informazioni devono comprendere anche lo stato di funzionamento di infrastrutture importanti, in particolare i gabinetti. Eventuali guasti vanno segnalati immediatamente e prima della partenza. Lo stato dei gabinetti e degli ascensori deve essere consultabile in tempo reale tramite un'applicazione e visibile direttamente alle fermate. In caso di guasto, occorre garantire un rimborso e un trasporto alternativo. Un viaggio non è senza barriere se un elemento fondamentale come gli impianti sanitari si rivela inutilizzabile senza preavviso.

3. L'effettiva fruibilità deve essere verificata e dimostrata.

La Confederazione deve accertarsi che l'assenza di barriere nei trasporti pubblici non venga valutata solo formalmente con l'ausilio di norme, ma in modo effettivo nella quotidianità.

Le persone con disabilità e le loro organizzazioni devono quindi essere coinvolte nella pianificazione, nella realizzazione, nella verifica e nella valutazione di veicoli, infrastrutture, sistemi informatici e offerte digitali.

L'effettiva fruibilità va testata sistematicamente in condizioni reali (p.es. su treni molto affollati, in caso di tempi stretti per prendere una coincidenza, di guasti o di soppressioni) e documentata.

Una soluzione tecnicamente o formalmente conforme non è automaticamente una soluzione fruibile nella vita quotidiana.

L'effettiva fruibilità deve essere garantita durante tutta la trasferta. Ciò vale in particolare in caso di fermate prolungate, di evacuazioni o di condizioni come temperature estreme che possono mettere a repentaglio la salute o la sicurezza delle persone con disabilità.

4. Dagli obblighi a un'attuazione controllata in collaborazione con le dirette e i diretti interessati.

L'assenza di barriere non può dipendere esclusivamente da buoni propositi o essere presa in considerazione in seguito all'insorgere di problemi.

Nei settori di sua competenza, la Confederazione deve rafforzare l'attuazione e il monitoraggio dell'assenza di barriere ai sensi della LDis e della Convenzione dell'ONU sui diritti delle persone con disabilità, e favorire il coordinamento con Cantoni, Comuni, aziende di trasporto pubbliche ed enti incaricati di compiti pubblici.

In particolare, è chiamata a:

- stabilire chiaramente le competenze;

- fissare obiettivi concreti e scadenze vincolanti;
- definire obiettivi intermedi verificabili;
- verificare regolarmente l'effettiva assenza di barriere di infrastrutture, mezzi di trasporto, informazioni e servizi digitali;
- predisporre un sistema semplice e accessibile per segnalare problemi in materia di assenza di barriere;
- rilevare e risolvere sistematicamente i problemi segnalati;
- esigere all'occorrenza l'adozione di misure di aiuto concrete;
- esporre pubblicamente e in modo trasparente i risultati dei controlli e i progressi.

Ai fini di un'attuazione coordinata, sotto l'egida dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) occorre costituire una task force in cui siano rappresentati gli enti competenti, le aziende di trasporto, le persone con disabilità e le loro organizzazioni.

Le persone con disabilità e le loro organizzazioni devono essere coinvolte sin dall'inizio nella concezione, nello sviluppo, nella verifica e nella valutazione di soluzioni, e non essere consultate solo quando tutto è già stato deciso. Le loro esperienze e le loro competenze devono essere considerate dal principio.

5. La mobilità senza barriere deve consentire una partecipazione indipendente e paritaria.

La mobilità senza barriere deve consentire una partecipazione indipendente e paritaria. Le persone con disabilità non devono prevedere sistematicamente un onere temporale e organizzativo maggiore per utilizzare i mezzi pubblici. L'assenza di barriere deve quindi consentire una fruizione quanto più possibile autonoma senza inutili dipendenze, ostacoli organizzativi supplementari e perdite di tempo evitabili. Procedure aziendali adeguate, la sensibilizzazione e la formazione del personale devono altresì essere garantite.

Motivazione

La mobilità è una condizione essenziale per la partecipazione delle persone con disabilità, che si tratti di lavoro, formazioni, contatti sociali, attività politica o possibilità di condurre una vita autodeterminata. Si tratta dunque di un principio cardine per l'esercizio paritario dei propri diritti.

Nonostante i progressi compiuti, le dirette e i diretti interessati sono costantemente confrontati con ostacoli nell'utilizzo dei mezzi pubblici. La presenza di barriere non è determinata soltanto dalla mancanza di adeguamenti architettonici, concerne sovente l'intera catena della mobilità, dalle informazioni all'acquisto dei biglietti, dall'accesso al binario e al veicolo al raggiungimento di un posto adeguato, dalle coincidenze alla mancanza di alternative in caso di guasto.

A tutto ciò si aggiunge un notevole onere temporale e organizzativo di cui spesso le persone senza disabilità non sono consapevoli. Le trasferte devono essere preparate nel minimo dettaglio, gli spostamenti all'interno delle stazioni sono lunghi e

impegnativi, i tempi per prendere le coincidenze sono insostenibili, e anche l'acquisto dei biglietti o il coordinamento dei vari collegamenti costituiscono un ostacolo.

I treni affollati, i gabinetti accessibili in sedia a rotelle difettosi e l'impossibilità di passare da un vagone all'altro sono altri aspetti che complicano la fruizione dei mezzi pubblici. Tutto ciò genera svantaggi strutturali nella vita quotidiana, nella formazione e nel lavoro.

Anche la mancanza di informazioni o le informazioni non prive di barriere possono impedire o complicare inutilmente un viaggio. Se i ragguagli sulle partenze, i cambiamenti di binario, i ritardi, le soppressioni o i collegamenti sostitutivi vengono comunicati in un unico modo, le persone con disabilità diverse possono esserne escluse.

Le offerte di sostegno e di assistenza sono importanti e devono essere disponibili dove sono necessarie, ma non possono diventare la condizione per poter utilizzare i mezzi pubblici.

Finora l'attuazione dell'assenza di barriere in questo ambito è dunque stata lacunosa. Mancano scadenze vincolanti, trasparenza sullo stato dei lavori, competenze chiare e un orientamento sistematico all'effettiva fruibilità nella vita quotidiana.

La presente petizione va a toccare proprio questi aspetti.

Essa non chiede di ricominciare tutto daccapo. Esige però di portare avanti i progressi compiuti finora e, soprattutto, di fare in modo che gli obblighi esistenti in materia di assenza di barriere portino a risultati concreti e verificabili.

L'obiettivo è semplice: le persone con disabilità devono poter capire, decidere, muoversi e partecipare alla vita sociale beneficiando delle medesime possibilità e con la massima indipendenza.