

Verifica dell'attuazione delle misure di accesso al servizio ferroviario conformemente alle esigenze dei disabili

Ufficio federale dei trasporti

L'essenziale in breve

Il 1° gennaio 2004 è entrato in vigore il mandato di cui alla legge sui disabili (LDis) volto a rendere il servizio ferroviario accessibile conformemente alle esigenze di questa categoria di persone. Il termine per l'attuazione delle relative misure è fissato per la fine del 2023. Responsabili dell'esecuzione a livello nazionale sono i circa 35 gestori dell'infrastruttura. Finora l'attenzione è stata rivolta soprattutto al risanamento edilizio completo delle stazioni. Le modifiche alle stazioni, attuate nel rispetto della legge, apportano un miglioramento qualitativo a beneficio di tutti i viaggiatori.

Per la realizzazione degli adeguamenti edilizi nelle stazioni sono disponibili mezzi finanziari accumulati tra il 2004 e la fine del 2020, per un totale di circa 3,3 miliardi di franchi. Non è ancora garantita l'erogazione di diversi miliardi di franchi per il finanziamento, a partire dal 2021, di progetti che prevedono una parte di misure legate alla LDis¹. Nel frattempo, parti di questi progetti sono finanziate sulla base dell'approvazione della Fase di ampliamento 2035. È difficile delimitare la parte di questi costi riferita a provvedimenti legati alla LDis.

L'attuazione della LDis nelle stazioni si protrarrà oltre il 2023

Una raccolta di dati intrapresa nel 2016 dall'Ufficio federale delle strade (UFT) circa lo stato di attuazione della LDis per quanto concerne l'accesso all'infrastruttura ferroviaria ha evidenziato l'impossibilità di completare i lavori entro la fine del 2023. Fino ad allora sarebbero auspicati infatti i seguenti risultati: completamento dei lavori di trasformazione presso il 75 per cento delle stazioni sulla base della LDis, provvedimenti sostitutivi in atto presso il 25 per cento delle stazioni e spostamenti autonomi e senza barriere per l'85 per cento dei viaggiatori. I progetti di attuazione nel quadro della LDis, elaborati nel 2018 dai gestori dell'infrastruttura, prevedono sia difficilmente possibile raggiungere questi obiettivi anche con risorse finanziarie sufficienti.

Il Controllo federale delle finanze (CDF) ha raccomandato all'UFT di definire, insieme ai gestori delle infrastrutture interessati, i contenuti, le risorse e le scadenze per la realizzazione dell'accesso senza barriere ai servizi ferroviari a partire dal 2024 e di riferire periodicamente circa lo stato di avanzamento dei lavori.

La proporzionalità di cui alla LDis si basa su dati progettuali poco documentati

La dimostrazione di proporzionalità definita dalla legge viene eseguita dai gestori dell'infrastruttura seguendo un approccio unitario attraverso uno speciale strumento informatico. Le prescrizioni vincolanti sono in vigore dal 2016. Gli esempi riportati mostrano come, nella maggior parte dei casi, il CDF non sia riuscito a trovare una corrispondenza tra i numeri

¹ Adeguamenti delle stazioni retti da convenzioni sulle prestazioni e trasformazione delle stazioni nodali disciplinati da convenzioni di attuazione.

riportati dal suddetto strumento e la documentazione del progetto. Il CDF ritiene pertanto che i risultati di tale prova non siano affidabili.

Il CDF ha raccomandato all'UFT di definire insieme ai gestori dell'infrastruttura misure atte a garantire una ponderazione qualitativamente ineccepibile e chiaramente documentata degli interessi secondo la LDis.

La gestione delle misure relative alla LDis avviene ora attraverso il controlling dell'infrastruttura ferroviaria retto da convenzioni sulle prestazioni

Nel 2017 l'UFT ha emanato le «Istruzioni di pianificazione LDis» nell'intento di intervenire sul piano di attuazione dei gestori delle infrastrutture. Ciò dovrebbe avvenire considerando tre punti: i piani di attuazione dei gestori delle infrastrutture, una ponderazione degli interessi unitaria per valutare la proporzionalità e un controlling specifico all'UFT. Dopo una prima elaborazione dei piani di attuazione da parte dei gestori delle infrastrutture a fine 2018, l'UFT ha deciso di affiancare maggiormente questi strumenti introdotti a quelli già esistenti.

Si tratta di una soluzione che permette di evitare sovrapposizioni. Rimane tuttavia poco chiaro il motivo per cui non si sia optato sin da subito per una soluzione integrale nell'ambito del controlling.

Testo originale in tedesco