

Traffico senza ostacoli: obbligatorietà per i comuni

Senza misure complementari, gli obiettivi previsti dalla Legge sui disabili (LDis) non potranno essere conseguiti. L'ACS viene in aiuto dei comuni con alcuni suggerimenti: infatti, dalla fine del 2023 l'assenza di barriere sarà un obbligo.



Ancora molte fermate e molti mezzi di trasporto pubblici non sono accessibili a tutti senza l'intervento di terzi.

Foto: Ph. Gasser, Citec

Per l'adeguamento di edifici, installazioni e veicoli alle esigenze dei disabili, la Legge sui disabili (LDis), in vigore dal 2004, prevede una scadenza di 20 anni. In altre parole, entro la fine del 2023, in Svizzera tutte le persone dovrebbero poter viaggiare senza alcun impedimento. È vero che, dal 2004, molto si è fatto in termini di adeguamento dei sistemi di comunicazione e dell'emissione dei biglietti. Ciò nonostante, ancora molte fermate e molti mezzi di trasporto pubblici non sono accessibili a tutti senza l'intervento di terzi. Inoltre, forti differenze si osservano tra cantone e cantone.

Senza l'adozione di misure complementari, gli obiettivi posti dalla LDis non potranno essere tempestivamente conseguiti. L'Associazione dei comuni svizzeri (ACS) intende aiutare in particolare modo i comuni ad applicare le disposizioni di legge entro i termini. Infatti, e purché le fermate di bus e tram siano situate sul territorio comunale, l'accessibilità senza ostacoli ai trasporti pubblici entro la fine del 2023 è di competenza dei comuni interessati.¹ Se con il 1° gennaio 2024 gli obiettivi per l'adattamento dell'infrastruttura non fossero stati conseguiti, le persone direttamente interessate avranno la facoltà di richiedere all'auto-

rità amministrativa competente o a un tribunale civile l'eliminazione di un eventuale pregiudizio e gli adeguamenti necessari, e questo, in considerazione della proporzionalità, già prima della decorrenza dei termini della transizione. Si applica inoltre il diritto di ricorso delle associazioni.²

La responsabilità dei comuni

La priorità va alle fermate di tram e bus: è responsabilità dei comuni, in parte in collaborazione con il cantone, adottare i provvedimenti necessari affinché l'infrastruttura di proprietà del comune soddisfi le prescrizioni della legge. Ai fini

dell'applicazione della LDis, i comuni si possono rivolgere agli enti cantonali competenti, che possono fornire loro consulenza e sostenerli nell'accertamento delle fermate che dovranno essere adeguate. Al tempo stesso i comuni sono tenuti a coinvolgere sin dall'inizio nei processi di progettazione le aziende di trasporto: che una formata debba essere trasformata o ricostruita a nuovo dipende essenzialmente dagli esiti delle discussioni tenutesi tra il comune e l'azienda di trasporti. Occorre inoltre tener conto di specifiche disposizioni tecniche (art. 15 LDis). A tale scopo, per ogni singola fermata sarà necessaria un'analisi che tenga in considerazione diversi parametri, quali il carico del traffico, la frequenza di mezzi e utenti, il materiale rotabile, ecc.

L'altezza del cordolo

I parametri principali ai fini di una fermata esente da barriere sono l'altezza dei cordoli dei marciapiedi, come pure il materiale rotabile. Se all'arrivo e alla partenza il telaio del bus non deve toccare il cordolo, occorre adeguare in maniera conforme la geometria della fermata interessata. Attualmente non esiste un consenso unanime circa l'altezza «ideale» del cordolo, poiché le fermate sono configurate in modi molto diversi. È tuttavia necessario tener conto dell'articolo 13 dell'ordinanza del DATEC concernente i requisiti tecnici per una rete di trasporti pubblici conforme alle esigenze dei disabili: quest'ultima prevede infatti che l'ampiezza del divario tra il cordolo e l'area di accesso allo spazio per i viaggiatori del bus non sia superiore a 7,5 centimetri e la differenza di livello non superi i cinque centimetri.

La proporzionalità

Agli adeguamenti si applica il principio della proporzionalità (Sezione 3 LDis). In relazione alla ponderazione degli interessi si tratta tra l'altro di valutare se il beneficio che il disabile ne trarrebbe risulti sproporzionato rispetto agli interventi. Cantoni e aziende di trasporto possono fornire informazioni dettagliate. Un'importanza particolare è attribuita alle fermate di tram e bus in prossimità di istituzioni per persone disabili o case per anziani. La LDis si applica alle attrezzature pubblicamente accessibili dei trasporti pubblici, come pure agli edifici, ai servizi, alla formazione e al perfezionamento accessibili al pubblico. Informazioni in merito figurano anche nel sito web della BASS (link: «Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen» (Parità di trattamento di persone disabili)).³

Vivere in maniera indipendente

La Convenzione sui diritti delle persone con disabilità (CPDP) garantisce a queste persone la totalità dei diritti umani. È stata approvata dall'Assemblea generale dell'ONU il 13 dicembre 2006 e la Svizzera vi ha aderito il 15 aprile 2014.

La CPDP garantisce a tali persone la totalità dei diritti umani e la partecipazione alla vita pubblica, economica e sociale. Non crea diritti speciali, ma concretizza i diritti umani universali dal punto di vista delle persone con disabilità. L'obiettivo è promuovere le pari opportunità per le persone con disabilità e impedire che esse vengano discriminate nella società. Al fine di consentire alle persone con disabilità di vivere in maniera indipendente e di partecipare pienamente a tutti gli ambiti della

vita, gli Stati parte devono prendere misure appropriate per assicurare alle persone con disabilità, su base di uguaglianza con gli altri, l'accesso all'ambiente fisico, ai trasporti, all'informazione e alla comunicazione, compresi i sistemi e le tecnologie di informazione e comunicazione, e ad altre attrezzature e servizi aperti od offerti al pubblico, sia nelle aree urbane che nelle aree rurali.

La legge sui disabili (LDis) in vigore in Svizzera dal 2004 prevede che, entro il 2023, tutti i viaggiatori con disabilità possano utilizzare autonomamente i mezzi pubblici. A cinque anni dalla scadenza, la Svizzera è ancora lontana dal conseguimento di questo obiettivo.

Fonte: DFAE

Il fatto che le fermate dei bus prive di ostacoli siano positive per tutti lo dimostra l'esempio del comune di Langenthal (BE), dove dal settembre 2017 è in funzione la fermata modificata «Rössli», dotata di un marciapiede di 22 centimetri che permette l'accesso e l'uscita autonomi alle persone su sedia a rotelle. «Di questa soluzione esente da ostacoli beneficiano tutti i viaggiatori, non solo quelli con carrozzine, bagagli, sedie a rotelle o deambulatori», afferma Heinrich Matter, pianificatore del traffico per l'azienda di bus e treni Aare Seeland mobil (asm). In tali fermate, il cambio dei passeggeri risulta anche più rapido. Ma per i trasportatori, il vero risparmio di tempo lo si ha con gli utenti in sedia a rotelle o deambulatore che, grazie al cordolo alto, questi possono salire autonomamente nel veicolo, mentre alle fermate convenzionali l'autista deve scendere e dispiegare un'apposita rampa. I cordoli da 22 centimetri sono ora raccomandati come standard anche nel Cantone di Zurigo: qui, la praticità dei marciapiedi più alti potrebbe confermarci in una trentina di fermate.

Florène Zufferey, Denise Lachat
Traduzione: Waldo Morandi

Infos:

¹ Büro für Arbeits- und Sozialpolitische Studien BASS AG. Evaluation des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen – BehiG, versione integrale del rapporto, pag. 65 (in tedesco).

² BASS/ZHAW. Evaluation des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen – BehiG, sintesi del rapporto, pag. 18 (in tedesco).

³ www.tinyurl.com/ybpphtxc (in tedesco e francese)

L'Ufficio dei trasporti del Cantone di Berna offre ai comuni dotati di un elenco di tutte le fermate un sostegno nella valutazione della proporzionalità. I comuni possono calcolare se un determinato adeguamento sia o no giustificato: www.tinyurl.com/yc3tfr2v.