



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Ufficio federale dei trasporti UFT



BPUK DTAP DCPA



Schweizerischer Gemeindeverband
Association des Communes Suisses
Associazione dei Comuni Svizzeri
Associaziun da las Vischnancas Svizras

Schweizerischer Städteverband
Union des villes suisses
Unione delle città svizzere



Attuazione dalla legge sui disabili

Rapporto sullo stato dei lavori 2026

Stazioni e fermate ferroviarie

Fermate degli autobus



Impressum

Editori

Ufficio federale dei trasporti (UFT), 3003 Berna

Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (DCPA), 3001 Berna

Associazione dei comuni svizzeri, 3001 Berna

Unione delle città svizzere (UCS), 3001 Berna

Redazione

UFT (parte A) / DCPA, UVS, ACS (parte B)

Layout

UFT

Foto

FFS (titolo, pag. 5, pag. 6), OFT (pag. 11), DTAP, ACS, UVS (da pag.12)

Editoriale

Con l'emanazione della legge sui disabili (LDis), oltre vent'anni fa, la Svizzera ha stabilito condizioni quadro che agevolano la partecipazione delle persone con disabilità alla vita sociale; tra i molteplici elementi interessati vi sono i trasporti pubblici, che devono essere accessibili a tutti, per quanto possibile in maniera autonoma e senza preavviso. Da allora, quest'obiettivo guida il lavoro dei servizi federali, cantionali e comunali dedicati e, soprattutto, delle imprese di trasporto. Molto è stato fatto, ma molto resta da fare.

I progressi compiuti negli scorsi anni sono sotto gli occhi di tutti: stazioni ammodernate, marciapiedi innalzati, nuove rampe e ascensori, veicoli a pianale ribassato, sistemi d'informazione e di emissione dei biglietti privi di barriere. A oggi, adempiono i requisiti di legge 1200 delle circa 1800 stazioni e fermate ferroviarie, con oltre quattro quinti dei viaggiatori a usufruire di tali miglioramenti, essendo state adeguate per prime le grandi stazioni.

Nella sua qualità di autorità competente per il finanziamento e la vigilanza, la Confederazione negli ultimi anni ha fatto

regolarmente rapporto sullo stato di attuazione della LDis alle stazioni ferroviarie. Quest'anno il rapporto è completato, per la prima volta, dallo stato di attuazione alle fermate degli autobus. Per queste la situazione di partenza era più complessa, considerato che sono di responsabilità sia dei Cantoni sia dei Comuni. Le autorità cantionali e comunali si impegnano notevolmente per l'attuazione LDis, che dipende tuttavia da numerosi fattori. Le condizioni quadro e il finanziamento sono molto diversi da quelli della ferrovia, motivo per cui lo stadio di attuazione non è altrettanto avanzato. Per tale ragione, d'intesa con l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) la Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente, l'Associazione dei Comuni Svizzeri e l'Unione delle città svizzere intendono sostenere gli attori, rafforzare lo scambio d'informazioni e mettere in risalto gli esempi positivi. Questa collaborazione evidenzia l'ampia volontà politica di avanzare con l'accessibilità senza barriere in tutti i trasporti pubblici.

Per la prima volta, pertanto, il rapporto offre una panoramica dello stato di at-

tuazione alle stazioni ferroviarie e alle fermate degli autobus di tutta la Svizzera. Nei prossimi anni si prevede di integrare le fermate dei tram, degli impianti a fune e dei battelli, consentendo una visione globale sull'attuazione LDis nei trasporti pubblici.

Molto è stato fatto, ma dobbiamo proseguire nell'impegno a favore dell'accessibilità senza barriere che favorisce la mobilità di persone con disabilità, contribuisce in modo determinante alla qualità di vita in età avanzata, migliora la qualità generale dei trasporti pubblici e concorre alla formazione di una società inclusiva. A tal fine, il rapporto sullo stato dei lavori crea una base solida e indica la direzione, mostrando dove siamo e qual è la nostra meta comune.



Ufficio federale dei trasporti (UFT): Christa Hostettler, Direttrice

Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (DCPA): Mirjam Bütler, Segretaria generale

Unione delle città svizzere (UCS): Monika Litscher, Direttrice

Associazione dei comuni svizzeri (ACS): Claudia Kratochvil-Hametner, Direttrice

Indice

Inhalt

Impressum	2
Editoriale	3
Indice	4
Parte A (UFT)	5
1. Sintesi	6
2. Premessa	7
3. Stato di attuazione.	8
3.1. Panoramica dell'adeguamento	8
3.2. Ritardi nell'attuazione	9
4. Costi e finanziamento	10
5. Prossime tappe e prospettive	10
6. Opportunità e rischi	10
Parte B (DCPA, UCS, ACS)	12
1. Stato di attuazione.	13
1.1 Basi e direttiv.	14
1.2 Pianificazione dell'attuazione	15
1.3 Ordine di priorità delle ristrutturazioni	15
1.4 Valutazione della proporzionalità	15
2. Sfide principalis	16
3. Prossime tappe e prospettives	16



Parte A (UFT)

Legge sui disabili LDis

Attuazione a stazioni e fermate ferroviarie



1. Sintesi

La legge sui disabili (LDis) impone alle ferrovie, nella loro qualità di gestori dell’infrastruttura (GI), di adeguare costruttivamente le stazioni entro fine 2023 in modo da renderle accessibili senza barriere, laddove proporzionale.

A due anni dalla scadenza di tale termine, ovvero a fine 2025, le stazioni utilizzabili senza barriere da persone con disabilità sono 1168 delle circa 1800, ossia 36 in più rispetto all’anno precedente. In 143 di queste stazioni permangono limitazioni di lieve entità, per le quali i clienti possono richiedere assistenza.

Avendo dato priorità all’adeguamento di stazioni altamente frequentate, attualmente può usare autonomamente e senza preavviso i trasporti pubblici l’83 per cento dei passeggeri.

Secondo la pianificazione attuale entro fine 2029 saranno adeguate altre 193 stazioni, aumentando la quota di passeggeri che possono viaggiare senza barriere ad almeno l’87 per cento. Tuttavia, vi sono ancora 454 stazioni con necessità di adeguamento e per 261 gli interventi

non sono previsti prima del 2029. Tra i motivi principali addotti dalle ferrovie per tali notevoli ritardi vi sono la mancanza di risorse nella pianificazione e nel personale nonché difficoltà finanziarie. Con la convenzione sulle prestazioni 2025–2028 la Confederazione ha stanziato ulteriori 250 milioni di franchi e definito l’attuazione di alta priorità.

Per circa 150 stazioni, per le quali l’adeguamento totale è ritenuto sproporzionato, saranno offerte misure sostitutive permanenti quale l’assistenza da parte del personale. L’Ufficio federale dei trasporti (UFT) segue l’attuazione da vicino, richiede misure transitorie per i progetti in ritardo e garantisce una valutazione uniforme e corretta della proporzionalità.

Le misure attuate aumentano comodità e sicurezza per tutti i passeggeri e costituiscono un presupposto fondamentale per consentire spostamenti in autonomia a persone a mobilità ridotta, in età avanzata e che viaggiano con bagagli e passeggini.



In cifre

Dati dei gestore dell’infrastruttura GI con stato 2025 (tra parentesi: stato 2024)

Totale stazioni e fermate ferroviarie	circa 1'800 (1'800)
• Nessun adeguamento (per motivi di proporzionalità)	149 (147)
• Chiusura a causa di adeguamento dell’offerta	env. 29 (25)
Stazioni e fermate ferroviarie che devono poter essere utilizzate autonomamente e senza preavviso	1'622 (1'630)
• Adeguamento costruttivo già effettuato	1'168 (1'132)
• Adeguamento costruttivo da effettuare	454 (498)
→ Secondo la pianificazione attuale, adeguamento entro fine 2029	193
→ Secondo la pianificazione attuale, dopo il 2029 adeguamento ancora da effettuare	261

2. Premessa

Dall'inizio del 2004 la legge federale del 13 dicembre 2002 sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili (LDis) sancisce l'obbligo di concepire le nuove costruzioni e i nuovi impianti e veicoli dei trasporti pubblici (TP) senza barriere, consentendo ai disabili e ad altre persone a mobilità ridotta di utilizzare i TP per quanto possibile autonomamente e senza preavviso. Ciò favorisce anche altri gruppi di passeggeri, come persone con passeggino o molti bagagli, e riduce il tempo impiegato per salire e scendere dai treni. Conformemente alla LDis, costruzioni, impianti e veicoli messi in esercizio prima del 1° gennaio 2004 hanno dovuto essere adeguati dal punto di vista costruttivo entro e non oltre il 31 dicembre 2023, a condizione che il necessario adeguamento fosse proporzionale, in particolare per quanto riguarda il rapporto costi-benefici. Tale disposizione non è stata rispettata ovunque.

L'eliminazione delle barriere per i sistemi di informazione alla clientela e i distributori di biglietti esistenti si è invece dovuta concludere già entro il 31 dicembre 2013. Le prescrizioni in merito alla concezione dei TP senza barriere figurano nelle disposizioni esecutive sulla LDis, segnatamente nell'ordinanza del 12 novembre 2003¹ concernente la concezione di una rete di trasporti pubblici conforme alle esigenze dei disabili (OTDis), nell'ordinanza del DATEC del 23 marzo 2016² concernente i requisiti tecnici per una rete di trasporti pubblici conforme alle esigenze dei disabili (ORTDis), nelle disposizioni d'esecuzione del 15 dicembre 1983³ dell'ordinanza sulle ferrovie (DE-Oferr) e nelle disposizioni esecutive del DATEC dell'11 dicembre 2015⁴ all'or-

dinanza sulla costruzione dei battelli (DE-OCB).

Il «programma di attuazione LDis» dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) riguarda esclusivamente stazioni e fermate ferroviarie di gestori dell'infrastruttura (GI) aventi diritto ai sussidi, escludendo in particolare le fermate degli autobus, per le quali l'autorità di vigilanza e finanziamento competente non è l'UFT. Non include, inoltre, gli altri settori dei TP, trattati separatamente.

L'attuazione della LDis presso le stazioni è di responsabilità dei GI. A circa dieci anni dall'entrata in vigore della legge, l'UFT constatava che con la prassi in atto non era stato possibile raggiungere tutti gli obiettivi stabiliti e che l'attuazione non era proceduta ovunque secondo gli stessi criteri. Per tale motivo, allo scopo di sostenere i GI nell'adempimento dei loro obblighi legali, nel 2017 l'Ufficio ha avviato il suddetto programma di attuazione, volto a velocizzare e armonizzare l'attuazione dei requisiti derivanti dalla LDis presso gli impianti dell'infrastruttura ferroviaria destinati al pubblico e dei requisiti correlati concernenti la sicurezza e la capacità.

Nei casi in cui in particolare gli interventi costruttivi volti all'attuazione della LDis dovessero risultare non proporzionali, va proposta una soluzione alternativa fino a nuovo avviso. Secondo l'OTDis, quest'ultima è costituita dall'assistenza di personale dell'impresa, ma in singoli casi sono possibili anche altre misure sostitutive, per esempio un servizio navetta. I GI hanno illustrato e presentato all'UFT, per conoscenza, le proprie misure sostitutive mediante schede informative, che sono state valutate a campione.

L'UFT mira a un'attuazione della LDis puntuale, uniforme e proporzionale alle stazioni e fermate ferroviarie di tutti i GI e a prevenire ulteriori ritardi da parte loro.

Per l'attuazione sono fondamentali una procedura coordinata sia con l'Unione dei trasporti pubblici (UTP) sia con le associazioni dei disabili e un'interpretazione uniforme della proporzionalità sancita dalla legge. A tal fine, nel 2017 e 2018 l'UFT ha sviluppato ulteriormente, d'intesa con l'associazione mantello delle organizzazioni dei disabili Inclusion Handicap (IH), l'«Ausilio alla pianificazione per la ponderazione degli interessi nell'ambito della LDis» (Ausilio alla pianificazione) ideato dall'UTP. Rispetto alla versione redatta da quest'ultima, nell'Ausilio alla pianificazione sono state modificate la procedura e le modalità di stima della proporzionalità come pure la ponderazione di singoli criteri di valutazione a favore degli interessati, generando circa il tre per cento in più di adattamenti costruttivi e, conseguentemente, meno misure sostitutive rispetto ai piani iniziali dell'UTP.

Per l'UFT, in quanto autorità preposta al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria, è inoltre importante che l'attuazione della LDis presso le stazioni e fermate ferroviarie sia coordinata con gli adattamenti necessari per ampliare le capacità e garantire la sicurezza degli impianti ferroviari destinati al pubblico. Per quanto possibile, nei prossimi 15 anni a ogni stazione dovranno svolgersi una sola volta lavori di costruzione.

1 RS 151.34

2 RS 151.342

3 RS 742.141.11

4 RS 747.201.71

3. Stato di attuazione

3.1. Panoramica dell'adeguamento

Conformément aux dernières données li- Secondo gli ultimi dati forniti dai GI (dati della primavera 2026, stato 2025, disponibili in PDF sul sito <https://www.bav.admin.ch/it/accessibilita>) attualmente sono conformi alla LDis, ovvero utilizzabili senza barriere, 1168 stazioni e fermate ferroviarie, ossia 36 in più rispetto a fine 2024. Per 143 di queste 1168 la conformità è solo parziale a causa di piccole limitazioni locali; quando necessario, il personale in loco fornisce assistenza. Le 1168 stazioni

e fermate ferroviarie corrispondono a una quota del 66 per cento circa (fig. 2), il che vuol dire che attualmente può viaggiare per lo più in modo autonomo e senza preavviso l'83 per cento di tutti i passeggeri. Secondo i piani attuali, la quota di stazioni e fermate ferroviarie adattate aumenterà fino ad arrivare al 77 per cento nei prossimi quattro anni, di rimando crescerà ad almeno l'87 per cento anche la percentuale di chi potrà viaggiare per lo più in modo autonomo e senza preavviso (fig. 1). In determinati casi la situazione non è completamente conforme alle prescrizioni vigenti e gli interessati possono fare appello all'assistenza ad hoc. Nel circa otto per

cento dei casi un adeguamento costruttivo di una stazione o fermata ferroviaria risulta non proporzionale. In questi casi dovranno essere offerte misure sostitutive fino a nuovo avviso. La soluzione sostitutiva standard cui si fa maggiormente ricorso è, come sancito nell'OTDis, l'assistenza in loco da parte del personale dell'impresa; in poche situazioni, in genere quando l'accesso al marciapiede senza gradini non può essere garantito mediante misure proporzionali, secondo i GI sarà proposto un servizio navetta o eventualmente un'offerta alternativa dei TP. Per certe «stazioni per escursionisti», situate per lo più in zone di montagna e che in quanto

Fig. 1: Totale viaggiatori

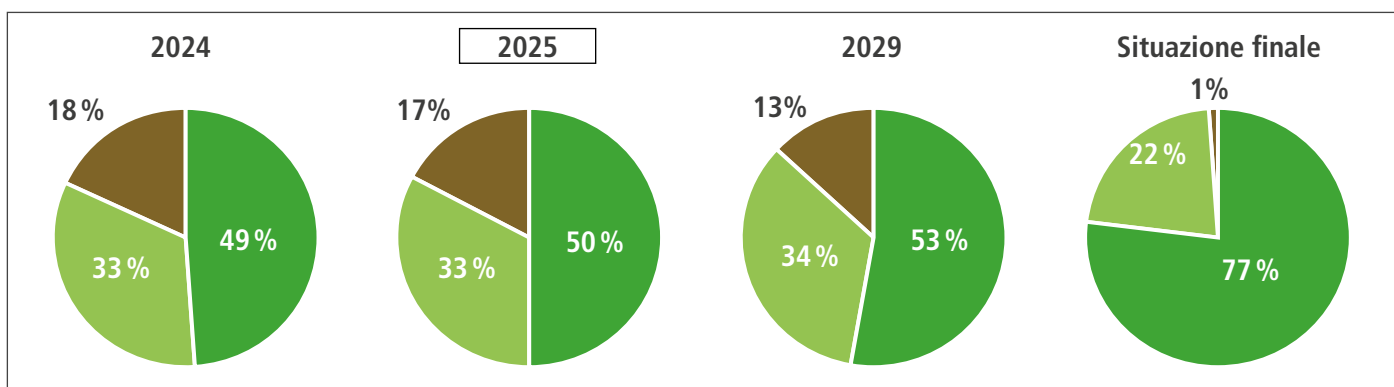
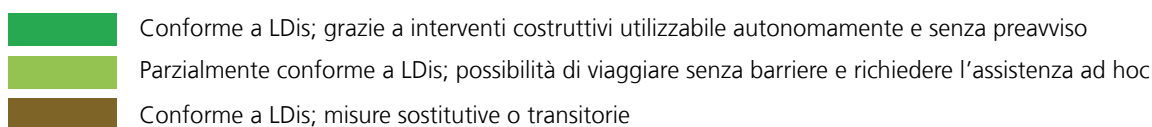
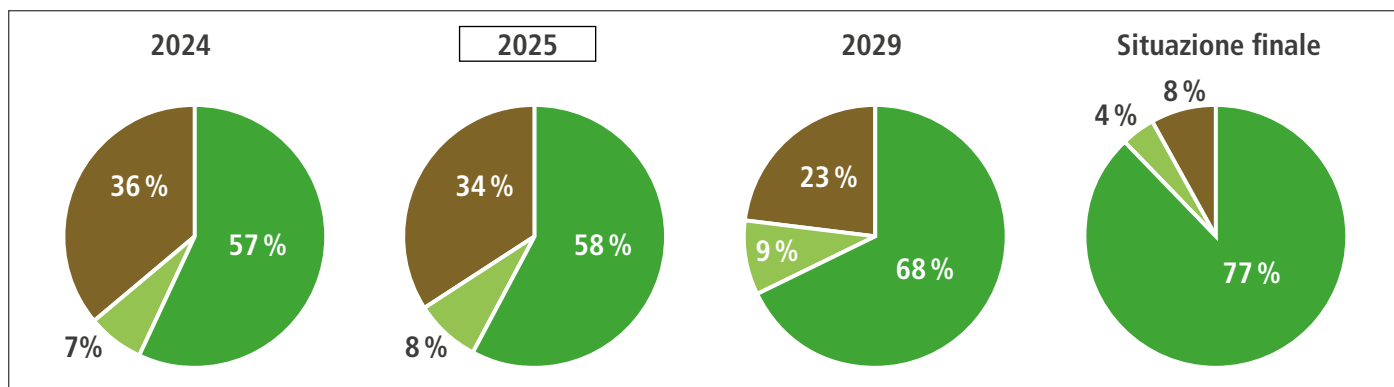


Fig. 2: Totale stazioni / fermate ferroviarie



tali non rappresentano meta privilegiata da persone con disabilità motorie, queste ultime devono poter usufruire, previ accordi telefonici con l'apposito servizio, di soluzioni ad hoc. Il numero di stazioni di questo tipo è nell'ordine di poche decine. L'UFT esaminerà e valuterà nella procedura di approvazione dei piani (PAP) tutte le misure sostitutive diverse dall'«assistenza da parte del personale» prevista dall'OT-Dis che saranno proposte dai GI.

Secondo i dati disponibili i GI prevedono di costruire nuove stazioni o fermate ferroviarie e di chiuderne circa 30. Le chiusure sono principalmente il risultato di considerazioni di natura gestionale, economica o attinenti alla pianificazione del territorio; alcune fermate saranno spostate o riunite. Alcuni GI, inoltre, esaminano d'intesa con i Cantoni la chiusura di fermate poco frequentate, alle quali nella maggior parte dei casi è disponibile un'offerta parallela dei TP (soprattutto autobus). Nel settore dello scartamento metrico attualmente ve ne sono ancora in servizio con il sistema della «fermata a richiesta». Le fermate di questo tipo è possibile che vengano chiuse alla luce della loro scarsa rilevanza nonché delle prescrizioni di sicurezza in vigore e dell'esame della conformità LDis. L'UFT non è a conoscenza di casi in cui una chiusura sia riconducibile principalmente alla LDis.

Determinate stazioni o fermate ferroviarie sono state dotate già da diverso tempo di marciapiedi più alti, rampe e in parte anche di ascensori per consentire di viaggiare senza barriere. Dall'entrata in vigore della LDis, però, alcune sue prescrizioni sono state precisate, con il risultato che determinati elementi di una stazione o fermata possono discostarsi leggermente dalle prescrizioni attualmente in vigore. Per tale motivo, questi casi sono stati categorizzati separatamente, come stazioni o fermate parzialmente conformi. Qui, in

linea di massima, l'accesso ai treni senza gradini è possibile almeno passando da un'entrata centrale e, per superare piccoli ostacoli (dimensioni non conformi degli ascensori o divari non conformi tra il marciapiede e la pedana), gli interessati possono chiedere assistenza ad hoc al personale. In alcuni casi i necessari miglioramenti vengono pianificati già nel quadro dell'ordinario mantenimento della qualità.

3.2. Ritardi nell'attuazione

Per circa 450 progetti (il 25 % di tutte le stazioni e fermate), a due anni dalla scadenza del termine di adeguamento legale (fine 2023) i GI non hanno ancora attuato il risanamento, nonostante i ripetuti interventi dell'UFT. Per diversi casi l'attuazione si protrarrà addirittura oltre il 2030. Nei prossimi quattro anni è previsto il completamento dei lavori di costruzione di 193 progetti. Dai ritardi nell'attuazione sono interessate anche grandi stazioni (p. es. Berna, Lenzburg, Zurigo HB SZU, Effretikon e Wädenswil) presso le quali i necessari adeguamenti LDis devono essere coordinati con progetti di ampliamento di grossa portata condotti parallelamente. Per tutti i progetti in ritardo sono disponibili i calendari⁵ aggiornati.

Secondo i GI il mancato rispetto del termine fissato dalla legge è spesso dovuto all'assenza di risorse nella fase pianificatoria e di finestre temporali per i lavori di costruzione (interventi durante l'esercizio) nonché a difficoltà finanziarie. In ogni situazione si valutano tuttavia messe in servizio parziali o scaglionamenti ponderati. I ritardi nell'attuazione della LDis sono a carico delle ferrovie, che in alcuni casi non hanno avviato i lavori tempestivamente. L'UFT prende di volta in volta atto di tali ritardi, facendo notare che si tratta di una violazione dell'articolo 22 capoverso 1 LDis, e non concede proro-

ghe dei termini, di esclusiva competenza del legislatore.

L'UFT segue da vicino la pianificazione e l'attuazione delle imprese che non hanno adeguato in tempo le proprie stazioni e fermate ferroviarie, nell'obiettivo di limitare al minimo il ritardo e, quindi, la violazione del termine legale. D'altro canto invita le imprese a sopperirvi, fino alla messa in servizio degli impianti che saranno adeguati in ritardo, mediante realizzazioni parziali o misure transitorie quali l'assistenza in loco e, in casi specifici, offerte di bus navetta. Ulteriori dettagli sono disponibili nel [rapporto del Consiglio federale del 29 marzo 2023 in adempimento del postulato 20.3874 Reynard](#).

⁵ I calendari aggiornati per la realizzazione dei progetti in ritardo sono disponibili in PDF sulla pagina dell'UFT: <https://www.bav.admin.ch/it/accessibilita>

4. Costi e finanziamento

Gli adeguamenti LDis alle stazioni sono finanziati per lo più mediante le convenzioni sulle prestazioni (CP) con i GI per l'ordinario mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria. Le trattative per la CP 2025–2028 si sono basate sui calendari aggiornati e sui costi indicati dai GI. Questi ultimi sono tenuti, per quanto possibile, a dare la precedenza all'attuazione della LDis in caso di mancato rispetto del termine di adeguamento legale.

La CP 2029–2032 è in fase di preparazione. Nell'autunno 2026 i GI presenteranno le loro prime offerte di base, con le quali allocano i mezzi a disposizione, assicurandosi di mantenere lo stato dei propri impianti e di rispettare le basi legali, tra le quali rientra l'attuazione LDis; in questo contesto i GI devono illustrare le ripercussioni della generale carenza di risorse sulla propria pianificazione. Dopodiché si apriranno le trattative e le ordinazioni tra UFT e GI, con l'UFT che accorderà, come finora, elevata priorità al fabbisogno di fondi per l'attuazione della LDis.

Il finanziamento delle grandi stazioni che restano da risanare avviene mediante i programmi di ampliamento già decisi «Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria» (SIF), «Fase di ampliamento 2025» (FA25) e

«Fase di ampliamento 2035» (FA35). Nel 2019, il Parlamento ha approvato il finanziamento degli ampliamenti delle stazioni di Basilea Badischer Bahnhof, Lenzburg, Morges, Nyon, Olten, Wädenswil e Zurigo HB SZU nell'ambito della FA35, stanziando un miliardo di franchi

circa, destinato anche a interventi a favore della sicurezza e della capacità oltre che agli adeguamenti LDis.

5. Prossime tappe e prospettive

L'UFT continua a seguire da vicino i GI nell'attuazione della LDis, intervenendo laddove necessario, per portare avanti le misure restanti. Inoltre offre consulenza alle imprese nella pianificazione e nell'attuazione di misure transitorie e sostitutive.

Per quanto riguarda le altre misure sostitutive che non necessitano della PAP, i GI le hanno illustrate e trasmesse all'UFT mediante circa 120 schede informative. L'UFT le ha sottoposte (ca. il 20 %) a una verifica approfondita in funzione dei rischi e a campione. Di ogni impresa ferroviaria è stato analizzato approfonditamente almeno un progetto, dando la priorità alla verifica delle stazioni con un flusso di passeggeri relativamente elevato, con funzione di nodo dei TP o vicine a istituzioni per disabili. L'UFT ha constatato che nella maggior parte dei casi i GI hanno effettuato ponderazioni corrette. Per circa dieci casi chiederà una correzione e una rivalutazione ai quattro GI interessati. Così facendo ha messo in pratica una raccomandazione che il Controllo federale delle finanze aveva formulato nell'ambito di una verifica sull'attuazione della LDis nelle stazioni ferroviarie.

6. Opportunità e rischi

LL'attuazione della LDis porta benefici a tutti gli utenti dei TP: essendo più semplice salire e scendere, i conseguenti tempi più rapidi per il cambio hanno spesso effetti positivi sull'orario. Per le persone a mobilità ridotta, gli anziani, i viaggiatori

con molti bagagli o passeggino o quelli costretti alle stampelle da un incidente, è particolarmente importante l'accesso a livello. È soprattutto grazie alle misure che lo consentono che tali gruppi di persone possono utilizzare autonomamente i TP. Per circa 260 stazioni e fermate quest'effetto purtroppo sarà realtà solo dopo il 2029.

Nelle CP ha priorità il finanziamento dell'elevato fabbisogno nell'ambito del mantenimento della qualità dell'infrastruttura. Nei prossimi anni il volume costruttivo nell'intero settore infrastrutturale (non solo mantenimento della qualità, ma anche ampliamento) sarà notevole. È possibile che singoli progetti vengano rallentati di qualche anno se insorgono necessità più urgenti nel mantenimento della qualità e se le risorse in termini di personale, pianificazione e finanziamento non sono sufficienti per attuare tutte le misure in programma.

Il coordinamento dell'attuazione LDis con le fasi di ampliamento ferroviarie genera sinergie che, per motivi macro-economici, è sempre bene sfruttare, ma che in alcuni casi possono causare ritardi.

Elenco delle abbreviazioni

DE-Oferr	Disposizioni d'esecuzione dell'ordinanza sulle ferrovie
FA25	Fase di ampliamento 2025
FA35	Fase di ampliamento 2035
UFT	Ufficio federale dei trasporti
LDis	Legge sui disabili (LDis; RS 151.3)
Staz.	Stazione
FIF	Fondo per l'infrastruttura ferroviaria
FAIF	Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria
IH	Inclusion Handicap (associazione mantello delle organizzazioni dei disabili)
MIS	Messa in servizio
GI	Gestore dell'infrastruttura
CP	Convenzione sulle prestazioni
TP	Trasporti pubblici
PAP	Procedura di approvazione dei piani
PROSSIF	Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
UTP	Unione dei trasporti pubblici
Tool UTP	Ausilio alla pianificazione per la ponderazione degli interessi nell'ambito della LDis dell'UTP
SIF	Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria



In molti luoghi sono in corso i lavori di costruzione volti all'adeguamento ai requisiti della BehiG. Spesso tali lavori vengono combinati con altri interventi edilizi. © UFT

Parte B (DCPA, UCS, ACS)

Legge sui disabili LDis

Attuazione a stazioni e fermate degli autobus



Bordo di fermata degli autobus conforme alla LDis in zona rurale (fermata AutoPostale La Chotte, © Comune Val-de-Ruz)

1. Stato di attuazione¹

In Svizzera per gli autobus esistono circa 25 000 fermate ovvero circa 48 000 bordi di fermata². Attualmente può esserne utilizzato senza preavviso da viaggiatori a mobilità ridotta il 50 per cento. Nello specifico, nel 13 per cento dei casi si può salire a bordo senza assistenza del personale, nel 37 per cento è necessaria l’assistenza (generalmente mediante l’uso di una pedana ribaltabile) e per il restante 2 per cento l’assistenza è disponibile su prenotazione.

Il 42 per cento dei bordi di fermata al momento non può essere utilizzato né autonomamente né mediante l’aiuto del personale. In questi casi occorrono misure sostitutive, che di norma consistono in un servizio di bus navetta fino alla più vicina fermata conforme LDis. Per il sei per cento attualmente non si dispone di dati certi.

L’adeguamento delle fermate degli autobus alle disposizioni della LDis è di responsabilità dei Cantoni, delle Città e dei Comuni. In quanto proprietari delle strade, che vi devono provvedere mediante ristrutturazioni purché proporzionali³. Le autorità cantonali e comunali intraprendono enormi sforzi per l’attuazione LDis e collaborano strettamente. In singoli Cantoni esistono programmi d’incentivazione per i quali il Cantone funge da sprone e sostiene finanziariamente i Comuni nelle ristrutturazioni⁴.

Il capitolo seguente illustra come le autorità cantonali e comunali gestiscono l’attuazione della LDis e le relative sfide. Le informazioni presentate provengono da un sondaggio condotto presso i competenti enti nell’inverno 2025/2026 dalla Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell’ambiente (DCPA), dall’Unione delle città svizzere (UCS) e dall’Associazione dei Comuni Svizzeri (ACS). I dati riguardanti le città

provengono dai riscontri nelle dieci maggiori città svizzere. Al sondaggio dell’ACS hanno preso parte oltre 500 Comuni e diverse associazioni cantonali di Comuni. Le regioni si differenziano per situazione di partenza e per attuazione, quest’ultima dipendente da molteplici fattori. In numerosi Comuni rurali e periferici le fermate degli autobus sono situate esclusivamente su strade per le quali pianificazione, ristrutturazione e finanziamento sono di competenza cantonale.

Stato di attuazione LDis ai bordi di fermata degli autobus.

Bordo di fermata utilizzabile autonomamente	13 %
Utilizzabile con assistenza senza preavviso	37 %
Utilizzabile con assistenza con preavviso	2 %
Bordo di fermata non utilizzabile, misure sostitutive obbligatorie	42 %
Dati assenti o incompleti	6 %

Fonte: atlas

1 Le valutazioni nel presente capitolo si basano sui dati di atlas, la piattaforma di dati dei TP svizzeri (stato al 31 marzo 2026). Quelli relativi alla conformità LDis delle fermate degli autobus, costantemente aggiornati, possono essere consultati a questo [link](#) (in ted).
2 Con bordo di fermata degli autobus si intende l’area del cordolo lungo la fermata, che delimita la carreggiata dalla zona di attesa. Una fermata degli autobus semplice è costituita da due bordi di fermata, uno per direzione di marcia.
3 Art. 11 cpv. 1 e art. 22 cpv. 1 LDis
4 Per esempio, il programma d’incentivazione del Cantone di Vaud, [comunicato stampa del 13.12.2024](#) (in fr.)

1.1 Basi e direttiv

Cantoni, Città e Comuni mirano a portare avanti l'attuazione della LDis secondo criteri per quanto possibile unitari e ampliamenti condivisi. I competenti servizi cantonali e comunali hanno adottato le necessarie misure per integrare sistematicamente le prescrizioni legali nei propri strumenti di pianificazione, norme e processi.

Esistono norme dettagliate sulle caratteristiche geometriche delle fermate applicate coerentemente nell'ambito di progetti di nuova costruzione o ristrutturazione. Tra queste si annoverano, per esempio, la norma SN 640 075 «Traffico pedonale – Spazio di circolazione senza ostacoli» o la norma SIA 500 «Costruzioni senza ostacoli». A queste si aggiungono preci-

sazioni cantonali o comunali concernenti specificità locali (p. es. le caratteristiche delle flotte di veicoli impiegate).

La grande maggioranza dei Cantoni e delle maggiori città, inoltre, dispone di aiuti alla pianificazione o direttive che coadiuvano i servizi interni ed esterni nella pianificazione e realizzazione di bordi di fermata degli autobus conformi alle esigenze dei disabili. Tali strumenti generalmente comprendono raccomandazioni in merito a competenze, ubicazione, tipi di fermata, requisiti geometrici e dettagli esecutivi. In tali documenti confluiscono conoscenze ed esperienze pratiche provenienti da corse di prova o dalla costruzione e dall'esercizio delle fermate.

La maggior parte dei Cantoni e delle grandi città dispone di servizi specializzati

o gruppi di lavoro dedicati alla costruzione senza ostacoli. Si attribuisce elevata importanza alla formazione mirata dei responsabili specializzati e di progetto nei settori della pianificazione dei trasporti e del genio civile. A complemento, inoltre, per la valutazione di progetti sono regolarmente coinvolti specialisti esterni provenienti dalle organizzazioni dei disabili. I Comuni che non dispongono di aiuti alla pianificazione interni si servono delle basi cantonali e della guida dell'UTP⁵ (in ted. e fr.).

5 <https://www.voev.ch/de/unsere-themen/BehiG>



LDis – Bordo di fermata degli autobus conforme nel contesto urbano (© Adrienne Hungerbühler)

1.2 Pianificazione dell'attuazione

Attualmente, la netta maggioranza dei Cantoni e delle Città che hanno partecipato al sondaggio dispone di un piano di attuazione per l'adeguamento alla LDIs dei propri bordi di fermata degli autobus. Nei Comuni della zona rurale le fermate degli autobus sono situate su strade per le quali pianificazione, ristrutturazione e finanziamento sono di competenza cantonale oppure per le quali l'attuazione avviene nel quadro di opere stradali comunali. Considerato il numero elevato di siti da adeguare, le risorse limitate in termini finanziari e di personale come pure le complesse condizioni generali di costruzione e di circolazione, generalmente il piano di attuazione comprende una verifica della proporzionalità e una prioritizzazione sistematica. L'obiettivo è occuparsi dapprima dei bordi di fermata che presentano il maggior potenziale di benefici per le persone a mobilità ridotta e impiegare nel modo più efficace possibile i mezzi disponibili.

I piani di solito prevedono una distinzione tra le fermate da ristrutturare con priorità e indipendentemente da altri progetti e quelle da adeguare nel quadro di lavori stradali programmati o di cicli di manutenzione ordinaria. Alcune grandi città hanno adottato programmi di attuazione autonomi con cui aggregano e finanziano diverse misure prioritarie. I Comuni più piccoli si rifanno ai piani di attuazione cantonali.

1.3 Ordine di priorità delle ristrutturazioni

Ai piani di attuazione di Cantoni, Città e Comuni viene attribuito un ordine di priorità al fine di ottenere i maggiori benefici possibili. L'ordine è stabilito in base a diversi criteri oggettivi, tra i quali il potenziale di domanda e la vicinanza a importanti strutture come istituti per di-

sabili, scuole, case per anziani, ospedali o amministrazioni pubbliche. Rivestono un peso considerevole la funzione di cambio della fermata e la sua importanza come piattaforma dei trasporti. Un ruolo fondamentale è inoltre attribuito all'ubicazione nel centro di un paese o quartiere e alla funzione di collegamento per località. Ulteriori criteri sono costituiti dalle sinergie con progetti per infrastrutture stradali (risanamento stradale, rinnovo di condotte, pianificazioni del centro), dalle strategie di rete e dalla fattibilità tecnica (limitazioni a livello di spazio, pendenze).

Molti Cantoni mirano a fare in modo che ogni località disponga di almeno una fermata conforme alle esigenze dei disabili. Nella maggior parte dei casi l'ordine di priorità e la relativa realizzazione in tappe sono stati elaborati e concordati in collaborazione con organizzazioni dei disabili.

1.4 Valutazione della proporzionalità

L'analisi della proporzionalità è uno strumento cruciale di gestione. Nell'ambito del piano di attuazione ogni fermata viene considerata e valutata singolarmente. Lo standard prevede un bordo di fermata rialzato di 22 cm, che consente un accesso a livello. Nel valutare la proporzionalità di un intervento si tiene conto, in particolare, della fattibilità tecnica considerando le caratteristiche territoriali e le condizioni topografiche (strade strette, spazio per bordi più elevati, pendenze di oltre il 6 %, necessità di acquisire fondi), ma anche delle generali condizioni d'esercizio e di circolazione così come della sostenibilità economica. Nella valutazione confluiscono altresì interessi di protezione per esempio dell'ambiente, della natura e del paesaggio, soprattutto in insediamenti di importanza nazionale. Altri aspetti considerati sono la sicurezza del traffico e dell'esercizio, la frequenza di servizio e la disponibilità di fermate alternative conformi alle esigenze dei disabili.

Le disposizioni relative all'assenza di ostacoli e all'innalzamento dei bordi di fermata spesso danno origine a ulteriori adeguamenti costruttivi delle fermate, per esempio modifiche di accessi, drenaggi e illuminazioni stradali, allargamenti delle zone di attesa, correzioni di pendenze e realizzazioni di segnalazioni tattili-visive.

Se per motivi tecnici l'altezza del bordo richiesta non può essere realizzata sull'intera lunghezza della fermata, si analizzano soluzioni alternative, in particolare quelle ibride (bordo di fermata alto in corrispondenza della prima porta di entrata, più basso in corrispondenza della parte posteriore del veicolo) o lo spostamento della fermata. In questo secondo caso occorre considerare diversi fattori quali l'accessibilità, le coincidenze, la distanza da altre fermate, la sicurezza del traffico e la configurazione dello spazio stradale.

2. Sfide principali

Cantoni, Città e Comuni compiono notevoli sforzi per incrementare il numero di bordi di fermata degli autobus conformi alle esigenze dei disabili e alle prescrizioni di legge. Le sfide, tuttavia, sono tali da rendere difficile un'attuazione completa e rapida. Nella maggior parte dei casi si tratta di affrontare fattori sui quali i servizi cantonali e comunali competenti non hanno alcun influsso diretto.

Una sfida centrale è costituita dalle caratteristiche territoriali. Nelle aree urbane densamente edificate e nei centri ingranditi nel tempo, spesso lo spazio è fortemente limitato, il che complica estremamente la realizzazione di soluzioni conformi alla normativa. Nelle regioni di montagna le condizioni topografiche, caratterizzate da pendii ripidi, forti pendenze longitudinali e trasversali, mancanza di marciapiedi e profili stradali difficoltosi, molte volte non consentono di adottare soluzioni standard, rendono l'attuazione impegnativa dal punto di vista tecnico e richiedono onerosi piani ad hoc. L'elevato fabbisogno di superfici per la realizzazione di fermate conformi alle esigenze dei disabili genera costantemente conflitti con le utilizzazioni limitrofe e rende necessarie ingerenze nella proprietà privata. Le procedure di acquisizione dei terreni e le trattative con i proprietari dei fondi coinvolti risultano spesso problematiche e lunghe a causa soprattutto di opposizioni. L'accettazione da parte dei residenti non è sempre garantita, in particolare se vengono ridotti i parcheggi, se sono interessati accessi o se si deve spostare la fermata. E le resistenze sono molte volte tenaci anche in caso di conversione di fermate in nicchia in fermate sulla carreggiata.

Inoltre, a livello costruttivo l'attuazione si presenta sovente complessa poiché, oltre al bordo di fermata stesso, in molti casi occorrono estesi adeguamenti delle

caratteristiche geometriche, delle opere di drenaggio, delle condotte esistenti nonché di percorsi pedonali e accessi. Un semplice adeguamento si trasforma quindi in un progetto multidisciplinare con un elevato dispendio di coordinamento tra le diverse parti interessate. L'attuazione è rallentata dalla lungaggine delle procedure che prevedono depositi pubblici e ulteriormente ritardata dalle opposizioni. Negli insediamenti di importanza nazionale la pianificazione è inoltre complicata da requisiti più severi in materia di protezione degli insediamenti.

La ponderazione dei diversi interessi presenta molteplici sfaccettature: gli adeguamenti alle esigenze dei disabili devono essere conciliati con le esigenze di circolazione pedonale e ciclabile, di protezione della natura e del paesaggio così come di sicurezza del traffico. Nelle zone densamente edificate aumenta la richiesta di spazi verdi e di altre misure di adattamento ai cambiamenti climatici.

Un ulteriore problema è la limitatezza delle risorse finanziarie e in termini di personale, inasprito dall'elevato numero di fermate da ristrutturare e, a volte, dall'altrettanto elevata densità di fermate. Per tale motivo, spesso l'attuazione è inserita in progetti di rinnovo o risanamento stradale al fine di sfruttare le sinergie, con conseguenti ripercussioni a livello di tempistiche.

Nelle aree urbane una sfida aggiuntiva è costituita dal coordinamento territoriale e temporale dei numerosi cantieri, dall'individuazione di percorsi alternativi adeguati per i TP e dall'organizzazione di offerte sostitutive in caso di soppressioni temporanee di fermate. In definitiva, nelle città si può lavorare contemporaneamente solo a un numero limitato di fermate onde non mettere a repentaglio la stabilità della rete urbana dei TP.

3. Prossime tappe e prospettive

La DCPA, l'UCS e l'ACS continueranno ad affiancare Cantoni, Città e Comuni nell'attuazione della LDis. Il presente rapporto non segna quindi una conclusione, ma descrive lo stato di un processo in atto.

Con la sua pubblicazione i Cantoni, le Città e i Comuni vengono innanzitutto informati dei risultati del sondaggio condotto nell'inverno 2025/2026. Questi costituiranno un quadro di riferimento per i servizi competenti fornendo una panoramica sia sullo stato di attuazione sia sugli approcci e le soluzioni applicati in altri Cantoni e Comuni. Ciò consente uno scambio di conoscenze mirato tra le diverse autorità e amministrazioni cantonali e comunali, atto a contribuire all'aumento dell'efficienza e della qualità nell'attuazione LDis.



Costruzione di un bordo di fermata degli autobus conforme alla LDis nella piazza della stazione di Sciaffusa (© michael.schmid.photo, Città Sciaffusa)

