

**Ordinanza  
concernente la concezione di una rete di trasporti pubblici  
conforme alle esigenze dei disabili  
(OTDis)**

del 12 novembre 2003 (Stato 1° luglio 2010)

---

*Il Consiglio federale svizzero,*

visti gli articoli 15 e 23 della legge del 13 dicembre 2002<sup>1</sup> sui disabili (LDis),  
*ordina:*

**Capitolo 1: Scopo e campo d'applicazione**

**Art. 1** Scopo

<sup>1</sup> La presente ordinanza stabilisce come concepire i trasporti pubblici per renderli conformi alle esigenze dei disabili.

<sup>2</sup> A tal fine definisce:

- a. i requisiti funzionali applicabili alle infrastrutture, ai veicoli e alle prestazioni dei trasporti pubblici;
- b. le condizioni per la concessione di aiuti finanziari conformemente all'articolo 23 LDis.

**Art. 2** Campo d'applicazione

<sup>1</sup> La presente ordinanza si applica:

- a. alle infrastrutture e ai veicoli dei trasporti pubblici (art. 3 lett. b LDis);
- b. alle prestazioni accessibili al pubblico fornite dalle imprese dei trasporti pubblici (art. 3 lett. e LDis).

<sup>2</sup> Per imprese dei trasporti pubblici si intendono le Ferrovie federali svizzere (FFS) e le altre imprese concessionarie.

<sup>3</sup> Sono considerati infrastrutture, veicoli e prestazioni dei trasporti pubblici in particolare:

- a. gli accessi agli edifici e agli impianti;
- b. i luoghi in cui i passeggeri dei mezzi di trasporto pubblici salgono e scendono (fermate);
- c. i marciapiedi viaggiatori;

RS 2003 4515

<sup>1</sup> RS 151.3

- d. gli sportelli per gli utenti;
- e. i sistemi d'informazione, di comunicazione, di emissione dei biglietti, di prenotazione e i sistemi di chiamata d'emergenza;
- f. i servizi igienici e i parcheggi annessi alle fermate e utilizzati prevalentemente dai viaggiatori;
- g. i servizi accessori ai sensi dell'articolo 39 capoverso 1 della legge federale del 20 dicembre 1957<sup>2</sup> sulle ferrovie;
- h. la concezione dell'entrata e dell'uscita dai veicoli nonché i sistemi di apertura delle porte;
- i. i sistemi di richiesta di fermata installati nei veicoli e alle fermate facoltative.

## Capitolo 2: Requisiti funzionali

### Art. 3 Principi

<sup>1</sup> I disabili in grado di utilizzare gli spazi pubblici in modo autonomo dovrebbero poter accedere autonomamente anche alle prestazioni dei trasporti pubblici.

<sup>2</sup> Se l'autonomia non può essere garantita con misure tecniche, le imprese dei trasporti pubblici impiegano personale che fornisce la necessaria assistenza.

<sup>3</sup> Le imprese dei trasporti pubblici rinunciano per quanto possibile ad un obbligo di preavviso applicabile unicamente ai disabili.

### Art. 4 Accesso

<sup>1</sup> Le infrastrutture e i veicoli destinati ai viaggiatori che hanno una correlazione funzionale diretta con i trasporti pubblici devono essere chiaramente identificabili, accessibili e utilizzabili dai disabili.

<sup>2</sup> Uno spazio sufficiente della zona passeggeri deve essere accessibile ai viaggiatori disabili.

<sup>3</sup> Per quanto possibile, le corse e le fermate accessibili alle sedie a rotelle dovrebbero figurare in modo adeguato nei piani di rete e negli orari.

### Art. 5 Accesso con mezzi ausiliari

<sup>1</sup> L'accesso alle infrastrutture e ai veicoli dei trasporti pubblici dev'essere garantito alle sedie a rotelle con o senza motore elettrico di una lunghezza massima di 120 cm, una larghezza massima di 70 cm e un peso complessivo non superiore a 300 kg nonché ai deambulatori.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> RS 742.101

<sup>3</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 4 nov. 2009, in vigore dal 1° lug. 2010 (RU 2009 5931).

<sup>2</sup> Di regola, l'accesso ai mezzi di trasporto pubblici dovrebbe essere reso possibile anche alle sedie a rotelle con dispositivi elettrici di traino agganciabili, agli elettro-scooter per disabili e a veicoli analoghi.

<sup>3</sup> L'accesso ai mezzi di trasporto pubblici deve essere garantito anche ai disabili accompagnati da cani guida o d'assistenza.

#### **Art. 6** Spazi di sosta

<sup>1</sup> Le imprese dei trasporti pubblici tengono opportunamente conto dei rischi d'esercizio ai quali i disabili sono particolarmente esposti durante la loro sosta nelle infrastrutture e nei veicoli.

<sup>2</sup> Gli elementi dell'arredo e le porte nelle fermate devono essere facilmente riconoscibili. Le pensiline e le sale d'aspetto devono essere facilmente accessibili e individuabili da parte dei disabili.<sup>4</sup>

#### **Art. 7** Comandi e servizi igienici

<sup>1</sup> Le infrastrutture da azionare nonché i sistemi di apertura e di chiusura delle porte e i sistemi di richiesta di fermata devono essere concepiti in modo conforme alle esigenze dei disabili. I comandi dovrebbero essere standardizzati.

<sup>2</sup> I servizi igienici devono essere conformi alle esigenze delle persone con limitazioni dovute all'età e degli ipovedenti. Devono inoltre essere accessibili, in numero sufficiente, ai disabili su sedia a rotelle.<sup>5</sup>

#### **Art. 8** Disposizioni d'esecuzione

Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni emana disposizioni relative ai requisiti tecnici per la concezione di stazioni, fermate, aeroporti, sistemi di comunicazione, sistemi di emissione dei biglietti e veicoli.

### **Capitolo 3: Aiuti finanziari**

#### **Sezione 1: Principi relativi al finanziamento**

#### **Art. 9** Misure sovvenzionate

<sup>1</sup> Sono accordati aiuti finanziari per coprire i costi supplementari delle misure realizzate anticipatamente.

<sup>2</sup> La Confederazione può concedere anche aiuti finanziari per lo sviluppo di norme relative alla concezione di una rete di trasporti pubblici conforme alle esigenze dei disabili.

<sup>4</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 4 nov. 2009, in vigore dal 1° lug. 2010 (RU 2009 5931).

<sup>5</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 4 nov. 2009, in vigore dal 1° lug. 2010 (RU 2009 5931).

<sup>3</sup> Gli aiuti finanziari sono concessi solo in un periodo di 20 anni dopo l'entrata in vigore della presente ordinanza (art. 23 LDis).

<sup>4</sup> Per misure realizzate anticipatamente si intendono le misure adottate prima del momento considerato opportuno dal punto di vista economico-aziendale. L'Ufficio federale dei trasporti (Ufficio federale) decide se una misura è da considerarsi realizzata anticipatamente. A tal fine, considera i tassi d'ammortamento di cui all'articolo 11 dell'ordinanza del DATEC del 18 dicembre 1995<sup>6</sup> sulla contabilità delle imprese concessionarie.

#### **Art. 10** Chiave di finanziamento

La ripartizione dei costi tra la Confederazione e i Cantoni si conforma ai principi della legge federale del 20 dicembre 1957<sup>7</sup> sulle ferrovie.

#### **Art. 11** Traffico regionale e offerte di trasporto oggetto di un'ordinazione

<sup>1</sup> Nel caso di modifiche o di acquisti di veicoli del traffico regionale, gli aiuti finanziari della Confederazione e dei Cantoni sono ripartiti in base alla chiave di ripartizione di cui all'articolo 3 capoverso 4 dell'ordinanza del 18 dicembre 1995<sup>8</sup> sulle quote cantonali di partecipazione alle indennità e agli aiuti finanziari destinati al traffico regionale.

<sup>2</sup> Di regola, gli aiuti finanziari sono concessi solo per le offerte di trasporto oggetto di un'ordinazione da parte esclusiva della Confederazione o di questa insieme ai Cantoni. L'Ufficio federale stabilisce le eccezioni d'intesa con l'Amministrazione federale delle finanze.

## **Sezione 2: Realizzazione a tappe e rete primaria**

#### **Art. 12** Realizzazione a tappe

<sup>1</sup> Nei primi dieci anni dopo l'entrata in vigore della LDis sono concessi aiuti finanziari solo per le misure volte a realizzare la rete primaria (art. 13–16).

<sup>2</sup> Le lacune esistenti nella rete di trasporto pubblico dovrebbero essere colmate nella seconda metà del termine di 20 anni per l'adeguamento dei trasporti pubblici conformemente all'articolo 22 capoverso 1 LDis.

<sup>6</sup> RS 742.221

<sup>7</sup> RS 742.101

<sup>8</sup> RS 742.101.2

**Art. 13** Rete primaria

Nella rete primaria rientrano offerte con:

- a. linee i cui treni sono scortati su tutte le corse;
- b. linee i cui treni non sono scortati, per quanto adempiano le condizioni dell'articolo 15;
- c. linee di autobus, tram, navigazione, teleferiche e funicolari del traffico regionale, per quanto adempiano le condizioni dell'articolo 16.

**Art. 14** Offerte di trasporto con personale di scorta

Il trasporto di viaggiatori su sedia a rotelle nei treni scortati su tutte le corse può essere subordinato a un preavviso di un'ora al massimo.

**Art. 15** Offerte di trasporto senza personale di scorta

<sup>1</sup> I disabili devono avere accesso ai veicoli dei treni non scortati per lo meno in tutte le fermate che:

- a. offrono importanti coincidenze con altri mezzi di trasporto pubblici;
- b. registrano una frequenza di viaggiatori tale da far presupporre un utilizzo regolare da parte dei disabili; oppure
- c. soddisfano altre esigenze comprovate.

<sup>2</sup> Le deroghe a questi requisiti sono autorizzate per motivi aziendali o economici se esiste un'offerta di trasporto che prevede un percorso alternativo accettabile o se condizioni di spazio difficoltose non consentono di adeguare una fermata in modo conforme alle esigenze dei disabili.

<sup>3</sup> Nel caso di intervalli cadenzati di 30 minuti e oltre, ogni corsa dev'essere accessibile ai viaggiatori disabili. In caso di intervalli più brevi, una corsa su due dev'essere accessibile ai disabili. Si dovrebbero garantire coincidenze con le reti prioritarie dei trasporti pubblici.

<sup>4</sup> Non è lecito subordinare il trasporto a preavviso, se questo obbligo non si applica anche agli altri viaggiatori.

**Art. 16** Offerte di trasporto con autobus, tram, battelli, teleferiche e funicolari del traffico regionale

<sup>1</sup> Ai disabili va di regola garantito l'accesso agli autobus, ai tram, ai battelli, alle teleferiche e alle funicolari del traffico regionale.

<sup>2</sup> Nel caso di intervalli cadenzati di 30 minuti e oltre, ogni corsa dev'essere accessibile ai viaggiatori disabili. In caso di intervalli più brevi, una corsa su due dev'essere accessibile ai disabili.

<sup>3</sup> Per motivi aziendali o economici è possibile rinunciare a un adeguamento conforme alle esigenze dei disabili nel caso di:

- a. fermate che presentano condizioni di spazio difficoltose;
- b. fermate poco frequentate se un bisogno non è comprovato;
- c. un'offerta di trasporto che prevede un percorso alternativo accettabile;
- d. fermate che si trovano a distanza accettabile da una fermata della stessa linea accessibile ai disabili.

<sup>4</sup> Non è lecito subordinare il trasporto a preavviso, se questo obbligo non si applica anche agli altri viaggiatori.

### Sezione 3: Procedura

#### Art. 17 Programmi d'attuazione

<sup>1</sup> Gli aiuti finanziari sono concessi unicamente se le imprese dei trasporti pubblici presentano all'Ufficio federale un programma d'attuazione nel quale indicano in che modo intendono adempiere i requisiti tecnici entro il termine d'adeguamento accordato. I tratti della rete primaria rilevanti per l'impresa devono essere integrati nel programma d'attuazione.

<sup>2</sup> Il programma d'attuazione indica quali fra le misure per adeguare l'offerta alle esigenze dei disabili:

- a. sono già state realizzate;
- b. l'impresa dovrebbe adottare nel quadro del consueto programma d'investimento;
- c. l'impresa adotterà al di fuori del consueto programma d'investimento nei primi dieci anni dopo l'entrata in vigore della LDis in base ai punti di cui agli articoli 13–16;
- d. l'impresa adotterà al di fuori del consueto programma d'investimento nei dieci anni successivi compresi nel termine di 20 anni per l'adeguamento dei trasporti pubblici secondo l'articolo 22 capoverso 1 LDis.

<sup>3</sup> Il programma indica inoltre i costi derivanti da tali misure.

<sup>4</sup> Il programma d'attuazione dev'essere sottoposto all'Ufficio federale entro nove mesi dall'entrata in vigore della presente ordinanza. In casi motivati l'Ufficio federale può autorizzare proroghe.

#### Art. 18 Progetto d'attuazione

<sup>1</sup> L'Ufficio federale, d'intesa con i Cantoni interessati, allestisce un progetto d'attuazione sulla base dei programmi d'attuazione (art. 23 cpv. 3 LDis).

<sup>2</sup> Le imprese dei trasporti pubblici possono chiedere aiuti finanziari per misure che costituiscono una parte essenziale del progetto d'attuazione.

**Art. 19** Domanda

<sup>1</sup> Il richiedente inoltra la domanda di contributi all'Ufficio federale in duplice esemplare.

<sup>2</sup> La domanda include:

- a. nel caso di adeguamento anticipato di infrastrutture dei trasporti pubblici accessibili al pubblico, un progetto corredato del relativo preventivo;
- b. nel caso di trasformazione o di acquisto anticipato di veicoli, la consueta documentazione relativa all'offerta;
- c. una lista delle norme applicabili ai progetti secondo le pertinenti disposizioni d'esecuzione, che indichi in che misura le norme sono rispettate.

<sup>3</sup> In singoli casi, l'Ufficio federale può richiedere documenti supplementari.

**Art. 20** Ammontare degli aiuti finanziari

<sup>1</sup> L'ammontare degli aiuti finanziari per adeguare anticipatamente gli edifici, gli impianti e i veicoli esistenti delle imprese dei trasporti pubblici dipende dai costi necessari ad adempiere in modo per quanto possibile economico i requisiti funzionali definiti nel capitolo 2.

<sup>2</sup> L'Ufficio federale decide caso per caso le misure da adottare per raggiungere in modo per quanto possibile economico gli obiettivi definiti per i trasporti pubblici nell'articolo 5 capoverso 1 LDis.

**Art. 21** Costi imputabili

<sup>1</sup> Sono imputabili i costi proporzionali di pianificazione e di preparazione, i costi di costruzione principali e accessori e le spese di trasformazione dei veicoli. Se i costi totali o singoli elementi di costo superano l'importo consueto per progetti simili, i costi imputabili possono essere ridotti in modo corrispondente.

<sup>2</sup> Non sono imputabili:

- a. i costi del capitale e le indennità versate alle autorità e alle commissioni;
- b. i costi operativi supplementari dovuti ai periodi di immobilizzazione dei veicoli al momento della trasformazione.

<sup>3</sup> L'Ufficio federale stabilisce nei singoli casi i costi imputabili.

**Art. 22** Contributi a fondo perso e mutui

<sup>1</sup> Per l'adeguamento di edifici e impianti possono essere concessi contributi a fondo perso o mutui a tasso d'interesse variabile rimborsabili condizionalmente. L'impresa non può assumere ulteriori oneri sotto forma di aumento delle spese d'ammortamento nel periodo compreso tra la data dell'investimento anticipato e la data prevista o considerata opportuna dal punto di vista economico.

<sup>2</sup> Possono essere accordati contributi a fondo perso per l'adeguamento di veicoli.

<sup>3</sup> L'Ufficio federale stabilisce nei singoli casi la modalità di concessione dei fondi.

**Art. 23**      Assegnazione

<sup>1</sup> L'Ufficio federale esamina le domande di contributo in base a criteri uniformi. Se il risultato dell'esame è positivo, può assegnare aiuti finanziari entro i limiti dei crediti disponibili.

<sup>2</sup> L'Ufficio federale tiene un riepilogo dei contributi e dei mutui assegnati. Il riepilogo indica il totale degli impegni assunti in base alle relative decisioni di finanziamento della Confederazione e dei Cantoni.

**Art. 24**      Versamento e restituzione

<sup>1</sup> L'Ufficio federale coordina con i Cantoni il versamento degli aiuti finanziari entro i limiti dei fondi disponibili.

<sup>2</sup> Per il resto, il versamento e la restituzione degli aiuti finanziari della Confederazione sono retti dalle disposizioni della legge del 5 ottobre 1990<sup>9</sup> sui sussidi.

**Art. 25**      Condizioni e oneri

<sup>1</sup> L'Ufficio federale può vincolare l'assegnazione degli aiuti finanziari a oneri e condizioni.

<sup>2</sup> Controlla che gli oneri siano adempiuti e le condizioni rispettate.

**Capitolo 4: Entrata in vigore****Art. 26**

La presente ordinanza entra in vigore il 1° gennaio 2004.

<sup>9</sup> RS 616.1