



Con il contributo di
**Regione
Lombardia**



VADEMECUM

**CREAZIONE DI PERCORSI
E ITINERARI PER PERSONE
CON BISOGNI DI ACCESSIBILITÀ MOTORI E SENSORIALI**



**VIA
FRANCIGENA**
road to Rome

Cultural route
of the Council of Europe
Itinéraire culturel
du Conseil de l'Europe



FREE WHEELS
ODV

**FRANCIGENA
service s.r.l.**

Camminare è il gesto più semplice e naturale che l'uomo abbia mai compiuto.

Un piede davanti all'altro,
il mondo si scopre passo dopo passo.

È così che, nei secoli, ci siamo mossi per conoscere, esplorare, dare un senso alle cose. E qui, in Lombardia, che è terra di passaggi e passanti da sempre, il cammino non è mai stato solo un andare, ma un raccontare.

Ogni sentiero è una storia, ogni strada un filo che cuce insieme culture, fedi, memorie. La Via Francigena non è solo un percorso tracciato sulla carta. **È una grande idea.** Parte da Canterbury, arriva a Roma, continua verso il sud e, nel mezzo, attraversa di tutto: villaggi, città, montagne, fiumi.

Attraversa anche il cuore della Lombardia, con 107 chilometri che sono una lezione di storia e di vita. È il cammino dei pellegrini, certo. Ma è anche quello di chi cerca risposte.

Regione Lombardia con questo vademecum sull'accessibilità ai cammini si mette al lavoro per abbattere barriere, aprire strade, rendere i nostri percorsi accoglienti per chiunque.

Non importa se il passo è lento o incerto, se la vista è poca o le mani tremano.

Camminare è di tutti. E tutti devono poterlo fare.

Camminare è un diritto e questo vademecum ci aiuterà ad esercitarlo, con la convinzione che nel muoversi, si ritrova un pezzo di sé.

La Via Francigena, come tutti i cammini lombardi, è un patrimonio da custodire, sì, ma soprattutto da vivere. Il Giubileo del 2025 ci ricorda che i pellegrini torneranno numerosi. E noi dobbiamo essere pronti ad accoglierli. I luoghi, le comunità locali ne saranno protagonisti. Perché, in fondo, camminare, è questo: fermarsi, capire, andare avanti.

Buon cammino a tutti. Senza fretta. Senza barriere.

Francesca CARUSO
Assessore alla Cultura
Regione Lombardia

Introduzione di AEVF

La Via Francigena non è solamente un antico cammino di pellegrinaggio, ma un viaggio che unisce storia, cultura e spiritualità, offrendo a tutti la possibilità di vivere un'esperienza unica. Affinché questa esperienza sia davvero accessibile a ogni tipo di viaggiatore, è fondamentale che il percorso, le strutture e i servizi lungo il cammino siano adeguatamente adattati alle necessità di chi vive una disabilità, ma anche di chi ha esigenze particolari di mobilità o fruizione.

Questo vademecum, importante strumento di lavoro realizzato con il contributo di Regione Lombardia, **nasce con l'obiettivo di supportare la creazione di un percorso veramente inclusivo**. Non solo fornisce le basi per comprendere le diverse tipologie di disabilità e le esigenze specifiche dei viaggiatori, ma offre strumenti pratici per conoscere e applicare le normative sull'accessibilità. Inoltre, il documento si propone di guidare i professionisti e le istituzioni locali nella verifica dell'accessibilità dei tratti del cammino, fornendo indicazioni precise su come tracciare un percorso accessibile e su come identificare gli interventi necessari per migliorarlo.

Grazie a queste informazioni, le azioni correttive e migliorative per eliminare barriere fisiche, sensoriali e digitali possono essere intraprese in modo consapevole e mirato.

Sono convinto che l'accessibilità sia una chiave per aprire le porte della Via Francigena a chiunque desideri viverla, rendendo il cammino un'esperienza di scoperta e crescita che non abbia ostacoli, fisici o culturali, ma che anzi sia capace di accogliere tutti, in piena sicurezza e autonomia.

Con il contributo di ognuno, possiamo continuare a rendere la Via Francigena un cammino per tutti.

Francesco FERRARI,
Presidente
Associazione Europea delle Vie Francigene

Accessibilità del Vademecum

Come si comprenderà dal testo **"Vademecum - Creazione di percorsi e itinerari per persone con bisogni di accessibilità motori e sensoriali"**, parlare di accessibilità significa abbracciare tutta una serie di attenzioni che consentiranno a molte più persone di beneficiare di un qualsiasi bene, materiale e immateriale.

Di Cammini e itinerari ne parleremo esaustivamente in seguito, ma esistono tantissime altre forme di accessibilità che talvolta non vengono tenute presenti, come quella alla Cultura.

L'accessibilità al testo per i non vedenti è data dalla possibilità che esso sia letto da strumenti di lettura a schermo, le foto, pertanto, sono state tutte corredate di descrizioni leggibili da screen reader. Anche la leggibilità tout court è stata considerata un elemento importante di facilitazione.

Non sempre si dà importanza a questo aspetto ma anche i font, il tipo di impaginazione e i colori che si utilizzano diventano essenziali per rendere accessibile a tutti ciò che si scrive.

"Un libro ad Alta Leggibilità è un libro accessibile anche a chi ha specifiche difficoltà di lettura – come le persone dislessiche – ma che in generale rende più agevole la lettura di tutti."

Anche questo documento è stato sviluppato secondo i principi dell'Alta Leggibilità.

Realizzare un testo ad Alta Leggibilità prevede due livelli di lavorazione:

- l'abbattimento delle barriere tipografiche;
- la comprensibilità del testo.

Per raggiungere tale obiettivo è stato necessario:

- eliminare da tutto il documento testo di tipo "giustificato", con lunghezza irregolare delle righe evitando la divisione in sillabe;
- predisporre paragrafi spazati per offrire al lettore semplici traguardi di lettura;
- applicare uno sfondo pagina di color crema che non dia riflessi;
- implementare l'uso di uno specifico carattere di stampa (noi abbiamo scelto biancoenero®) al fine di garantire la massima chiarezza ed evitare confusione tra le lettere.

"L'Alta Leggibilità è come un ascensore: utile per tutti, indispensabile per qualcuno".

Questo però non è l'unico font che può fregiarsi di questa peculiarità. Altri sono il Lexend e Atkinson Hyperlegible. Il primo, sviluppato dalla

pedagogista Dr.ssa Bonnie Shaver-Troup in collaborazione con Google, è un font progettato e realizzato per facilitare e velocizzare la lettura ed è utilizzato da Adobe, Stanford University, HP, Microsoft e Apple. Questo font è scaricabile gratuitamente su Google Fonts o direttamente dal sito ufficiale lexend.com.

Il secondo, invece, prende il nome dal fondatore del Braille Institute, Robert J. Atkinson. Ciò che lo rende diverso dal design tipografico tradizionale è che si concentra sulla distinzione della forma delle lettere per aumentare il riconoscimento dei caratteri, migliorando la leggibilità.

Biancoenero edizioni (www.biancoeneroedizioni.it) è stato il primo editore in Italia a pubblicare libri ad Alta Leggibilità e ancora oggi è l'unico ad avere un intero catalogo dedicato. Tutti i loro libri rispettano infatti i criteri che negli anni sono stati individuati, sperimentati e codificati grazie all'aiuto di terapisti, psicologi, logopedisti e con la consulenza scientifica di Roberta Penge e di Lucia Diomede del Dipartimento di Scienze Neurologiche, Psichiatriche e Riabilitative dell'Università degli Studi "la Sapienza" di Roma e di Alessandra Finzi, psicologa cognitiva esperta DSA.



Sommario

1. Parte Introduttiva
 - Intervento Regione Lombardia 2
 - Accessibilità del Vademecum 4
 - Sommario 6
 - Prefazione 7
 - Introduzione 10
 - 1.1. Destinatari del vademecum 10
 - 1.2. Scopo del vademecum 11
2. Premesse 12
 - 2.1. Il quadro normativo 12
 - 2.1.1. Lo stato dell'arte: quale normativa? 14
 - 2.2. La cornice concettuale di riferimento 21
 - 2.2.1. Che cosa è la disabilità? 22
 - 2.2.2. Che cosa è l'accessibilità? 28
3. Accessibilità e cammini 30
 - 3.1. Accessibilità della Via Francigena in Italia 35
 - 3.2. Accessibilità strutture di ospitalità e servizi, caratteristiche minime 44
 - 3.3. Buone pratiche di accessibilità sui cammini 45
 - 3.4. Buone pratiche sulla Via Francigena 49
 - 3.5. Principali problematiche relative all'accessibilità dei Cammini 59
 - 3.6. Principali soggetti che si occupano di accessibilità 66
 - 3.7. La catena del Turismo accessibile 71
 - 3.8. Roadmap degli interventi per creare un Cammino fruibile a tutti 72
 - 3.9. Tappa d'esempio 74
 - 3.10. Attrezzatura consigliata 78
 - 3.11. Abbigliamento 78
 - 3.12. Cosa mettere nello zaino 80
 - 3.13. Ausili tecnologici per la viandanza 82
4. Raccomandazioni 91
 - Bibliografia e sitografia 92
 - Appendice 95
 - Le tipologie di disabilità 95



Prefazione

Itinerari e accessibilità sono due temi che toccano da vicino la mia sensibilità sia professionale che personale e per questo non potrei essere più onorata di collaborare alla redazione di questo documento.

Come esperta valutatrice degli Itinerari Culturali del Consiglio d'Europa, gran parte dei miei sforzi professionali degli ultimi anni sono rivolti alla promozione, alla costituzione e allo sviluppo di questo tipo di turismo culturale. I Cammini italiani, che spesso affluiscono negli Itinerari, sono una realtà non solo molto diffusa in Italia, ma una forma di turismo in espansione e come tale non possono restare immuni da un processo di accessibilità che permetta a chiunque di avvicinarvisi. Benché si sia fin qui molto parlato di inclusione culturale, di sicurezza e di sostenibilità a livello ambientale ed economico, ancora poco è stato fatto in tema di fruibilità universale.

Col passare degli anni e l'avvento di qualche acciaccio in più, ho abbracciato bisogni di accessibilità di varia natura: motoria, visiva e chissà cos'altro mi riserverà il futuro. Anche per questo ho avuto modo di riflettere sulle numerose mancanze, non solo a livello teorico ma soprattutto a livello pratico e ho verificato la fatica che ogni persona con esigenze di accessibilità compie sia nell'affrontare una quotidianità a ostacoli, sia per accedere alle più semplici forme di esperienza turistica (e non solo).

Il tema dell'Accessibilità però non può più essere ritenuto marginale o secondario.

Se è vero che gli itinerari e i Cammini rappresentano una modalità di fruizione del patrimonio naturale e culturale sostenibile e un'occasione di valorizzazione degli attrattori naturali e culturali dei territori interessati (MIBACT, 2016), allora vuol dire che l'accessibilità non può non essere parte dei valori intrinseci di ogni percorso. Dare valore a un territorio, alla sua cultura e ai suoi attori deve voler dire anche rendere chiunque, a prescindere dalle sue esigenze, capace di sperimentarlo e visitarlo facendo tesoro delle specifiche ricchezze materiali e immateriali.

Un Vademecum che sia pionieristico nell'istituire un metodo di lavoro rivolto a ogni operatore, ente e lavoratore che si occupi di turismo lento è quindi necessario e di grande valore.

Non si tratta infatti di uno sterile elenco di buone pratiche, ma di una breccia nel muro invisibile che separa ogni persona con bisogni di accessibilità dal poter vivere a pieno l'esperienza formativa e trasformativa di un Cammino.

Se è vero che una condizione di disabilità emerge quando un individuo riscontra nell'ambiente con cui interagisce una barriera, allora gli itinerari, per la loro stessa caratterizzazione all'area aperta e in territori spesso "ostili", possono risultare tra le più penalizzanti esperienze. Eppure, per il loro valore storico, culturale, religioso e spirituale non possono e non devono restare inaccessibili per chi ha necessità motorie, uditive o visive. Come ben sottolinea il documento, l'Accessibilità stessa è un cammino lungo e tutto in salita, ma insieme all'inclusione culturale, non si può non pensare che ogni individuo, con più o meno bisogno di facilitatori che lo aiutano ad avvicinarsi a territori e Cammini, capaci di apportare valore aggiunto alla sua esperienza umana, possa essere considerato un "consumatore" del turismo.



Il viaggio lento non può e non deve diventare "viaggio interrotto" o "impossibile".

Il Vademecum mette bene in vista il tema del diritto all'accessibilità e la necessità di un lavoro sinergico da parte di tutta la filiera turistica che collabora dall'ideazione fino alla promozione di un Itinerario. Dal loro progetto fino al loro lancio, la dolce mobilità, se pensata con la lente dell'accessibilità, può diventare motivo di eccellenza nel nostro Paese che possiede una ricchezza unica e inimitabile in tema di viaggi esperienziali.

Il lavoro sinergico richiesto è l'occasione per un'inclusione sociale reale da parte dei fruitori e degli enti erogatori di servizi, e ancora una volta una messa in campo dei valori sottostanti all'idea dell'itinerario.

Il mio augurio e auspicio è che il presente Vademecum rappresenti il primo passo di, appunto, un lungo Cammino, volto non solo all'adozione di soluzioni e pratiche di accessibilità, ma alla scelta di sviluppare una cultura dell'accessibilità.



Una cultura di apertura verso il diverso inteso nel senso ampio del termine e una cultura di accoglienza delle più specifiche esigenze.

Ringrazio moltissimo Regione Lombardia, L'associazione Europea delle Vie Francigene e l'associazione Free Wheels per avermi dato l'occasione di riflettere, una volta di più, sui "diritti al viaggio" che ogni individuo ha. La fruizione dei Cammini da parte di un più ampio target possibile, infatti, non solo arricchisce il turismo in termini economici, ma rende questi itinerari dei veri luoghi di scambio, interazione e inclusione.

Roberta ALBEROTANZA
Già Presidente del Comitato Cultura del
Consiglio d'Europa ed Esperto valutatore
di Itinerari Culturali del Consiglio d'Europa



1. Introduzione

Il tema dell'accessibilità dei cammini e degli itinerari culturali è un tema complesso che tocca diverse questioni. Da una parte vi sono le discussioni sugli statuti della disabilità e dell'accessibilità, che ancora oggi non sono stati unanimemente definiti. Dall'altra vi è la normativa, locale, nazionale o sovranazionale, la quale da tempo ha iniziato a indicare la necessità, per il soddisfacimento dei diritti costituzionalmente tutelati di uguaglianza sostanziale, di maggiore accessibilità nel campo del turismo e della cultura. Ma, soprattutto, vi è la difficoltà di trasporre in pratica ciò che il dibattito bioetico ha elaborato dagli anni Settanta e ciò che la normativa prescrive. Infatti, la teoria e la legislazione sono fondamentali per la conquista di una maggiore accessibilità dei cammini e degli itinerari, ma sembra che ci sia un qualche inceppamento quando si tratta di produrre un effetto sullo stato di cose attuali.



Il presente vademecum tenta di superare questa impasse. Si propone di stilare una raffigurazione dello stato dell'arte in campo legislativo e bioetico (prima parte), tentando, successivamente, di mostrare quali pratiche dovrebbero discendere da una certa postura teorica (seconda parte), anche con riferimento ad alcuni esempi di best practices. Tuttavia, la discussione, sia in campo giurisprudenziale che in campo bioetico, non è arrivata a una conclusione definitiva: c'è ancora molto lavoro da fare. Per questo motivo, il presente vademecum non vuole proporsi come un risultato; piuttosto, è una pietra miliare accanto cui passare per la conquista di una maggiore accessibilità, e, dunque, di una uguaglianza ancor più sostanziale.

1.1. Destinatari del vademecum

Il presente documento è stato redatto per essere uno strumento di lavoro per operatori del settore turistico, con specifica declinazione per la costruzione e promozione di esperienze outdoor e come tale si rivolge:

- alle Regioni ed Enti pubblici** di riferimento per cammini e itinerari culturali
- alle società** (anche società partecipate) che si occupano della promozione di cammini e itinerari culturali;
- alle associazioni** che gestiscono e promuovono cammini e itinerari culturali
- alle guide ambientali escursionistiche e accompagnatori** di media montagna che lavorano su e per cammini e itinerari culturali.

1.2. Scopo del vademecum

Questo Vademecum si propone di promuovere una maggior consapevolezza e di facilitare l'acquisizione di un metodo di lavoro da parte di tutti quegli operatori che vogliono confrontarsi col tema dell'accessibilità e della fruibilità dei cammini e degli itinerari culturali per persone con disabilità motorie e sensoriali. Il vademecum non offre risposte definitive e, soprattutto, non risponde a tutte le domande su questo tema; invece, si propone di guidare l'interlocutore a porsi i corretti quesiti con lo scopo di concretizzare le migliori azioni che migliorino l'esperienza dei camminatori con disabilità motorie, visive e uditive. Il vademecum va, quindi, interpretato come uno strumento che offre suggerimenti sintetici senza però entrare nel merito specifico dei vari aspetti e delle singole situazioni che una casistica così ampia implicherebbe. Per queste ragioni, il vademecum rappresenta una porta d'accesso al tema dell'accessibilità dei cammini e degli itinerari culturali, ponendo una serie di principi sistematizzati all'interno di uno specifico quadro concettuale che possano rappresentare una cassetta degli attrezzi utile nella pratica della gestione dei cammini.

Per l'attuazione di quanto questo documento suggerisce, ci si può rivolgere a esperti di accessibilità o ad associazioni che si occupano di cammini con comprovata esperienza e competenza sul tema.

2. Premesse

2.1. Il quadro normativo

Di un diritto all'accessibilità si è sempre discusso nella normativa, seppur in forme sempre differenti. L'accessibilità è, per esempio, funzionale al soddisfacimento di diritti esigibili e tutelati anche dalla Costituzione, come il diritto alla vita indipendente, alla non discriminazione, alla cultura, e diversi altri ancora. Negli ultimi decenni, tuttavia, si è assistito a un'evoluzione di tale normativa, parallelamente a una serie di ripensamenti all'interno dei cosiddetti Disability Studies. Le trasformazioni legislative e concettuali, però, non sempre hanno avuto effetti sul pensiero progettuale di chi ha il compito di concretizzare la normativa, sia per quanto riguarda il personale tecnico incaricato di progettare, qualificare e/o valutare gli interventi, sia per quanto riguarda gli amministratori locali e sovralocali. Sussiste, quindi, il grande paradosso per il quale l'intervento puntuale su strutture, percorsi, spazi pubblici e privati fa riferimento a norme tecniche spesso datate e a un concetto di accessibilità ristretto e non attuale, né tantomeno funzionale o davvero efficace. Si assiste alla realizzazione di opere a norma perché rispettano la specifica previsione tecnica ma che, nello stesso tempo, non si possono affermare come pienamente a norma in quanto non sono in grado di rendere possibile il soddisfacimento di diritti più ampi, esigibili e tutelati posti all'interno della stessa legge che contiene la previsione tecnica.



Difatti, già allo stato attuale diverse normative regionali, specialmente riguardanti il turismo, contengono il riferimento alla Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, ratificata e resa esecutiva in Italia con la legge 3 marzo 2009, n. 1 assumendo come principio il fatto che:

«è considerato atto discriminatorio impedire alle persone con disabilità motorie, sensoriali e intellettive, di fruire, in modo completo e in autonomia, dell'offerta turistica, esclusivamente per motivi comunque connessi o riferibili alla loro disabilità»>

Ciononostante, tali leggi, introducendo la questione della concreta realizzazione dell'accessibilità – in particolare, delle strutture turistiche – fanno riferimento a una normativa tecnica in vigore da 35 anni, cioè al Decreto Ministeriale 236 del 1989, che non basta a garantire l'accessibilità sostanziale volta al soddisfacimento del diritto a fruire in modo

completo e in piena autonomia dell'offerta turistica e di quello a non essere discriminati per motivi connessi alla disabilità. La situazione che viene a concretizzarsi è, come detto, paradossale: il turista, l'escursionista o il camminatore con disabilità ha il diritto di godere del patrimonio culturale e dell'offerta turistica in piena autonomia ma, di fatto, ai sensi del Decreto Ministeriale del 1989, rifugi, alberghi e ostelli non ristrutturati interamente dopo il 1989 non hanno l'obbligo di essere accessibili, mentre B&B e case vacanze sono soggetti all'edilizia residenziale privata e, quindi, non sono necessariamente tenuti a essere accessibili alle persone con disabilità. L'autonomia a cui fa riferimento la Convenzione, intesa anche solo come libertà di scelta, risulta fortemente ridotta a causa della poca disponibilità di luoghi di sosta realmente accessibili, sebbene si tratti di una situazione dal punto di vista tecnico corrispondente alla norma. Tuttavia, tale situazione, di fatto, è discriminatoria. Quindi, non «a norma».

Dunque, la Legge tutela i diritti fondamentali, per i quali l'accessibilità è strumento indispensabile, ma la norma tecnica, quella a cui fanno riferimento i progettisti nell'operatività concreta – spesso in modo acritico –, è datata, inadeguata e non realizza quella accessibilità imposta dalla Legge.

Il DM 236/89 è oggi utilizzato solo per quanto riguarda la parte delle prescrizioni tecniche. Queste ultime si rivelano spesso datate, superate e non funzionali al soddisfacimento degli obiettivi prestazionali che sarebbero contenuti nella stessa norma. Anzi, si dimostrano contraddittorie, soprattutto, rispetto alla definizione di barriere architettoniche contenuta nello stesso Decreto, che è sorprendentemente simile al concetto di accessibilità sopra descritto: raggiungere, usare, comprendere in autonomia e sicurezza. Questo paradosso sembra reiterarsi continuamente, con l'eccezione parziale delle Leggi regionali del Veneto e del Friuli-Venezia Giulia ².



² Per utilizzare al meglio oggi il DM 236/89 si veda Cerpa Italia Onlus, La progettazione inclusiva - Quaderno 0 della molteplicità, Regione Emilia-Romagna, Bologna 2023 [disponibile online, <https://territorio.regione.emilia-romagna.it/politiche-abitative/barriere-architettoniche/programmi-di-intervento-barriere-architettoniche/2-piani-per-l2019eliminazione-barriere-architettoniche-peba/quaderni-della-molteplicita-a2019>, 29/10/2024].

2.1.1 Lo stato dell'arte: quale normativa?

Questo paradosso non è però insuperabile: il conseguimento dell'accessibilità come prevista dalla normativa attuale richiede il cambiamento del modo di interpretare tale normativa, adeguandosi al nuovo paradigma della disabilità, che ha cominciato a disegnarsi a partire dalla riconcettualizzazione fatta dall'OMS con l'International Classification of Functioning, Disability and Health (ICF), per modificare l'approccio alla pianificazione e alla progettazione.



L'accessibilità, come sottolinea Antonio Lauria 3, è multicriteriale, dato che per definizione implica il simultaneo soddisfacimento dei criteri di raggiungibilità, comprensibilità/leggibilità, usabilità, coinvolgendo edifici e spazi, trasporti, segnaletica e comunicazione e comportamenti. L'oggetto dell'accessibilità di un luogo specifico, dunque, non è solo l'assenza di barriere architettoniche nello spazio ma riguarda processi, oggetti, arredi, segnaletica, informazione, tecnologie. La progettazione accessibile è pertanto necessariamente multidisciplinare e partecipata.

La normativa a cui riferirsi non è solo quella specifica o tecnica, ma si devono prendere in considerazione le più generali norme sul turismo, sul tempo libero, sulla ricettività e sugli spazi pubblici. Inoltre, per rendere tale normativa realmente efficace, è necessario tenere in considerazione le tecnologie e la comunicazione ambientale (segnaletica informativa e orientamento), perché solo così è possibile procedere ad applicare la norma tecnica perché realizzi effettivamente gli obiettivi prestazionali stabiliti, anche con soluzioni diverse da quelle suggerite.

La normativa individuata, in particolare, risponde alle domande «cosa si intende per accessibilità?», «chi sono i beneficiari e i destinatari dell'accessibilità?», «che cosa deve essere reso accessibile?» e «come esso deve o può essere reso accessibile?».

La generalità di tali indicazioni consente, altresì, l'interpretazione adeguata delle previsioni contenute in articoli di leggi qui non riportate (per esempio, sui trasporti, sulla comunicazione web e in molti altri ambiti) che di volta in volta potrebbero costituire un riferimento per determinati interventi specifici, oltre che per norme che verranno introdotte in futuro. Per quest'ultimo caso si sottolineeranno maggiormente quali previsioni normative pongono obiettivi prestazionali, distinguendole da quelle che contengono prescrizioni tecniche specifiche, perché, come visto in premessa, si sono nel tempo rivelate a volte inadeguate e inefficaci rispetto alle esigenze da tutelare.

L'intenzione non è esaurire l'elenco delle numerosissime leggi, regolamentazioni e disposizioni che in qualche modo possono contenere riferimenti all'accessibilità, ma offrire un fondamentale riferimento interpretativo di base da applicare di volta in volta in base all'ambito operativo specifico in modo da realizzare il vero obiettivo dell'accessibilità: la partecipazione.

3 "Accessibilità. Elementi per la Definizione di un campo di indagine" in "Manifesto lessicale per l'Accessibilità Ambientale. 50 parole per progettare l'inclusione" a cura di Adolfo Baratta, Christina Conti, Valeria Tatano, Edizioni Anteferma, novembre 2023, disponibile in open access.

La normativa internazionale

La produzione di Atti di indirizzo dell'Unione Europea e di Convenzioni internazionali di organismi sovranazionali è corposa. La direzione dell'UE è chiaramente indicata dalla sua Strategia per i diritti delle persone con disabilità 2021-2030. Tale strategia definisce le iniziative fondamentali sul tema e mira a far progredire tutti i settori della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, sia a livello comunitario che a quello dei singoli Stati membri. In essa si sottolinea l'obiettivo di avere pari opportunità nella vita pubblica e sociale attraverso una parità di accesso alla giustizia, all'istruzione, alla sanità, alla cultura, allo sport e al turismo. Sulla base di questa strategia – e quella del decennio precedente – sono state emanate:



- Carta Europea della Disabilità (introdotta nel nostro ordinamento ex art. 1, co. 563, Legge 145/2018);
- La direttiva 2019/882/UE sui requisiti di accessibilità dei prodotti e dei servizi, European Accessibility Act, il cui obiettivo è rendere universali le WCAG, ossia le linee guida in materia di accessibilità web del World Wide Web Consortium (W3C); si applica ad alcuni prodotti e servizi tecnologici, da hardware e software fino alle biglietterie automatiche e terminali self service.

Allargando lo sguardo al di fuori dell'Unione Europea, un ottimo esempio di normativa è l'Americans with Disabilities Act, una legge quadro che copre tutti gli ambiti della vita (come in Italia la Legge 104/1996) ma con un approccio innovativo anche per i giorni nostri.

La legge federale, inquadrabile fra le norme sui diritti civili, tratta la discriminazione e le azioni di contrasto ad essa in ogni ambito della vita pubblica e sociale, senza introdurre dispositivi e prescrizioni in modo puntuale e specifico. La flessibilità conseguente alla generalità dell'Atto ha reso possibile aggiornare in base alle trasformazioni sociali i dispositivi di tutela dei diritti delle persone con disabilità attraverso la giurisprudenza. Tra gli aspetti più interessanti della legge, vi sono l'introduzione di un sito governativo sempre aggiornato con chiarimenti e la possibilità della libertà di circolazione ai cani da assistenza, che in Italia è riservata ai soli cani guida. Affinché si possano definire «cani da assistenza», inoltre, non deve essere dimostrato da alcun addestramento certificato: è sufficiente che il cane sia stato addestrato a svolgere compiti legati alla disabilità specifica del suo proprietario.

La normativa nazionale

Nell'ordinamento italiano sono diverse le normative e i regolamenti significativi per un discorso riguardante la disabilità e l'accessibilità.



Legge 3 marzo 2009, n. 18 recante «Ratifica ed esecuzione della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, con Protocollo opzionale, fatta a New York il 13 dicembre 2006 e istituzione dell'Osservatorio nazionale sulla condizione delle persone con disabilità». Di tale convenzione si evidenziano particolare:

Art. 1, co. 2: definisce la disabilità come una tipologia di relazione persona-ambiente, concependo l'ambiente come simultaneamente sociale, edificato, culturale, economico, tecnologico ecc., e la persona considerata nella sua interezza bio-psico-sociale. Inoltre, la disabilità è concepita in termini di funzionamento e non di limite. Pone come obiettivo dell'accessibilità la piena partecipazione delle persone con disabilità alla vita sociale, in condizioni di uguaglianza con altri e in autonomia e sicurezza. La disabilità non appartiene alla persona e, in forza della sua intrinseca relazionalità, instaura uno spettro in cui risulta aumentata dalla presenza di barriere o diminuita dalla presenza di facilitatori. Con questa definizione emerge il concetto di disabilità situazionale, cioè, una situazione di disagio, difficoltà e persino restrizione delle scelte che può essere esperita da chiunque, anche senza disabilità «certificate» da organi istituzionali. Con la nozione di accessibilità, dunque, non si fa riferimento alla mera rimozione di barriere, ma si prescrive la creazione di facilitatori per tutti i soggetti. Dal momento che la normativa attuale non realizza ancora appieno questo obiettivo, sta alla formazione delle figure professionali di volta in volta responsabili comprendere, stimolare e monitorare quanto prescritto.

Art. 4, lettera f: raccomanda l'approccio della cosiddetta «Progettazione Universale» (Universal Design) come strumento di pianificazione e progettazione. Tale approccio consente di colmare le inadeguatezze della normativa di riferimento.

Art. 5: oltre a proibire ogni forma di discriminazione fondata sulla disabilità, introduce tra le forme di discriminazione anche il rifiuto dell'accomodamento ragionevole, definito come «le modifiche e gli adattamenti necessari ed appropriati che non impongano un carico sproporzionato o eccessivo, ove ve ne sia necessità in casi particolari, per assicurare alle persone con disabilità il godimento e l'esercizio, su base di eguaglianza con gli altri, di tutti i diritti umani e libertà fondamentali».

Sebbene il diritto all'accomodamento ragionevole sia un diritto soggettivo, un'applicazione estensiva ci permette di chiedere l'esecuzione di interventi e modifiche anche in assenza di obbligo ai sensi della legge.

Art. 9: elenca e descrive in modo estensivo cosa deve essere accessibile: l'ambiente fisico, i trasporti, l'informazione e la comunicazione, le attrezzature e i servizi offerti o aperti al pubblico.

Art. 30: pone l'impegno a garantire che le persone con disabilità abbiano accesso ai servizi forniti da coloro che sono impegnati nell'organizzazione di attività ricreative, turistiche, di tempo libero e sportive.

Legge 1° marzo 2006 n. 67 recante «Misure per la tutela giudiziaria delle persone con disabilità vittime di discriminazioni». Questa legge tutela contro la discriminazione diretta e indiretta. Attraverso questa seconda nozione fa prevalere il diritto alla non discriminazione sulle norme tecniche per cui ha reso possibile sanzionare esercizi aperti al pubblico (cinema, bed & breakfast, banche, ecc..) a norma rispetto al DM 236/89 ma che di fatto discriminavano.

Legge 9 gennaio 1989 nr. 13 recante «Disposizioni per favorire il superamento l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati».

Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996 nr. 503, ovvero il Regolamento recante norme per l'eliminazione delle Barriere Architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici.

Circolare Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici - 22 giugno 1989, n. 1669 circolare esplicativa della legge 9 gennaio 1989, n. 13.

Decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236 recant «Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche».

Il corpus normativo qui presentato non tiene conto, anche per ragioni cronologiche, dei mutamenti in ambito bioetico e normativo internazionale, risultando, spesso, inefficace rispetto alle sfide sociali attuali legate al contrasto alle discriminazioni.

La normativa regionale

La riforma costituzionale del Titolo V della Costituzione operata con Legge Costituzionale n. 3/2001, per quanto riguarda le Regioni a statuto ordinario, ha reso il turismo una materia di competenza esclusiva, alla stregua di quanto previsto per le Regioni a statuto speciali e le Province autonome, le quali – già prima del 2001 – erano dotate di tale competenza. Il turismo rientra dunque tra le materie residuali (art. 117, co. 4, Cost.).



Per quanto riguarda i cammini, previsioni più o meno specifiche si ritrovano nelle leggi regionali riguardanti il turismo o la cultura come segue (in ordine alfabetico):

Abruzzo – artt. 20-21, L.R. del 15 febbraio 2023, n. 10

Basilicata – L.R. del 14 aprile 2000, n. 51

Calabria – L.R. del 15 marzo 2023, n. 1

Campania – L.R. del 7 ottobre 2016, n. 25, art. 20 e Delibera di Giunta del 1 dicembre 2022 n. 688;

Emilia-Romagna – art. 8 L.R. del 26 luglio 2013, n. 14

Friuli-Venezia Giulia – art. 69-quater e ss. L.R. del 9 dicembre 2016, n. 21, e art. 3 comma 3, L.R. 6 novembre 2017, n. 36.

Lazio – L.R. del 10 marzo 2017, n. 2 e Reg. reg. del 15 novembre 2019, n. 23. Si veda anche art. 11-bis Reg. reg. del 07 agosto 2015, n. 8;

Liguria – art. 3, comma 3, L.R. del 16 giugno 2009 n. 24

Lombardia – art. 20, L.R. del 7 ottobre 2016, n. 25, L.R. del 1° ottobre 2015 n.27

Marche – D.G.R. del 23 gennaio 2017, n. 30

Piemonte – D.G.R. del 22 giugno 2018, n. 52-7107

Puglia – D.G.R. del 27 ottobre 2014, n. 2177 e D.G.R. del 4 aprile 2019, n. 633

Sardegna – art. 38, L.R. del 28 luglio 2017, n. 16

Sicilia – L.R. del 13 aprile 2022, n. 7

Toscana – L.R. del 10 luglio 2018, n. 35 e D.P.G.R. del 9 aprile 2020, n. 22/R

Umbria – artt. 11-12, L.R. del 10 luglio 2017, n. 8 e Delib. Ass. Legisl. dell'1 febbraio 2020, n. 9;

Veneto – L.R. del 30 gennaio 2020, n. 4

Conclusioni

La normativa generale più recente, il cui obiettivo è un pieno diritto all'accessibilità (intesa come piena partecipazione alla vita in autonomia), richiede una progettazione inclusiva, multidisciplinare, partecipata e prestazionale, che sostiene la creatività, informata e formata, dei progettisti e degli esperti. Questo approccio permette da un lato di superare le lacune della normativa tecnica, e dall'altro di sfruttarne le potenzialità e i punti di forza.



Per quanto riguarda i cammini e l'accessibilità ai cammini, al momento non esiste una norma nazionale o regionale specificamente dedicata. Allo stato attuale, continua il suo iter parlamentare e cerca di ovviare a questa lacuna il Disegno di Legge 562⁴, approvato al Senato il 26 marzo 2024 e in attesa di discussione alla Camera, che, nel rispetto delle competenze regionali, coglie il senso dell'evoluzione normativa e concettuale dell'accessibilità. Tale DdL concepisce, infatti, l'accessibilità di un cammino o di un itinerario culturale come la creazione di condizioni di percorribilità (anche mediante la creazione di parti di percorso alternative, in caso di impossibilità fisiche), tenendo in considerazione la maggior parte dei funzionamenti (vedi capitolo 4). Tali condizioni di percorribilità non riguardano solo le pavimentazioni, ma anche la presenza di punti di sosta accessibili (anche in termini economici), di arredi e tecnologie che supportino l'autonomia e sicurezza per tutti (corrimano, staccionate, marciapiedi, wi-fi e copertura di rete) e di un'informazione chiara e multicanale sia in preparazione al viaggio che a sostegno dello stesso.

Suggerimenti tecnici aggiornati e molto utili per opere che implementano le previsioni normative per tutti i tipi di disabilità e nel rispetto dell'approccio Universal Design si possono trovare nella Norma UNI CEI EN 17210 - Accessibilità e usabilità dell'ambiente costruito - Requisiti funzionali e nella Deliberazione di Giunta Regionale del Veneto del 6 settembre 2011 n. 1428.

⁴ Il testo del Disegno di legge è disponibile qui:
https://www.senato.it/japp/bgt/showdoc/19/DDLMESS/O/1411709/index.html?part=ddlmess_ddlmess1-articolato_articolato1.

2.2. La cornice concettuale di riferimento

Affinché si costituisca una cassetta degli attrezzi che si dimostri efficace alla prova dei fatti, ovvero, che sia in grado di supportare il lavoro tecnico di incremento dell'accessibilità dei cammini e degli itinerari culturali, è necessario definire il quadro concettuale teorico entro cui ci muoviamo quando parliamo di disabilità e di accessibilità. Come detto, infatti, questo vademecum non vuole essere una semplice enumerazione di indicazioni pratiche, ma ha l'ambizione di essere una guida in tutte le situazioni eventuali che possono incontrare amministratori e personale tecnico. Per queste ragioni, la caratteristica più importante della di una trattazione dell'accessibilità, come abbiamo già avuto modo di sottolineare, è la flessibilità e l'adattabilità.

Flessibilità e adattabilità sono proprietà che si possono soddisfare attraverso la definizione di una teoria "aperta" e non ingessata nella specificità. Per questo motivo è necessario addentrarci, dunque, nella teoria, definendo cosa intendiamo con le nozioni di «disabilità» e di «accessibilità», alla luce degli ultimi sviluppi in filosofia della medicina e sociologia, specificatamente in quell'ambito che viene chiamato «Disability Studies».

IL CERPA

L'Associazione CERPA Italia Onlus, nata a Trento nel 1993, oggi lavora in tutto il territorio nazionale ed europeo facendo propria l'evoluzione culturale e sociale avvenuta durante i suoi quasi trent'anni di vita, maturando l'idea, perseguita da molto tempo, che il benessere ambientale riguarda tutti gli e le abitanti senza distinzione di genere, età, stato di salute, cultura d'appartenenza, etnia, ceto sociale, che siano stanziali e temporanei. I soci sono 50, risiedono e operano in quasi tutte le regioni italiane e costituiscono un gruppo multidisciplinare e multiprofessionale: accanto ad architetti e ingegneri, l'Associazione annovera tra i suoi membri project manager, docenti universitari, giornalisti e formatori.



Le attività espletate sono quelle di consulenza, supporto e formazione sul tema della progettazione inclusiva in ogni campo della vita delle persone: dalla casa alla città, dal lavoro al tempo libero. Nel 1997 il CERPA dà vita al suo progetto più longevo e ambizioso: il servizio C.R.I.B.A.- Emilia-Romagna (Centro Regionale d'Informazione sul Benessere Ambientale) che la Regione Emilia-Romagna ha fat-

to proprio e attivato nel 2000 per fornire un servizio di consulenza tecnico-normativa sui temi del benessere ambientale, accessibilità e inclusione. Sempre con la Regione ER ha attivato i servizi C.A.A.D. provinciali (Centri per l'Adattamento dell'Ambiente Domestico), dando così vita a una rete capillare di servizi a favore di Enti pubblici, professionisti e cittadini prevalentemente sui temi dell'ambiente domestico.

Dal 2019, su incarico della Regione Emilia, CERPA porta avanti il progetto Molteplicità che ha visto la formazione in tutta la Regione di tecnici e funzionari pubblici e privati su edilizia e urbanistica e la pubblicazione (tuttora in corso) di una serie di quaderni specializzati su vari ambiti specifici, quali turismo inclusivo, luoghi della cultura, parchi e giardini, ecc. Dal 2016 è presente al tavolo di lavoro dell'INU (Istituto Nazionale di Urbanistica) per l'implementazione del progetto

"Città Accessibili a Tutti".



2.2.1. Che cos'è la disabilità? ⁵

La definizione di «disabilità» è alquanto problematica. È, difatti, al centro di un dibattito ampio e complesso fra diverse prospettive operanti nell'ambito bioetico; tuttavia, questo breve vademecum non risulta essere il luogo adatto per addentrarci in tale dibattito ⁶.

La complessità del dibattito non è l'unica ragione per cui risulta più efficiente introdurci in medias res nel dibattito. Lo scopo di questo vademecum ci porta a restringere l'ambito della discussione, focalizzandoci su ciò che è utile per la pratica dell'«accessibilizzazione» dei cammini e degli itinerari culturali da parte degli amministratori locali e del personale tecnico.

⁵ In appendice è presente una sezione dedicata alle diverse tipologie di disabilità.

⁶ Per avere contezza del dibattito si rimanda al lavoro di Flavia Monceri, *Etica e disabilità*, Morcelliana, Brescia 2017, e alla panoramica di David Wasserman e Sean Aas, "Disability: Definitions and Models", in Edward N. Zalta e Uri Nodelman, *The Stanford Encyclopedia of Philosophy*, 2023 [disponibile online, <https://plato.stanford.edu/cgi-bin/encyclopedia/archinfo.cgi?entry=disability>, 28/10/2024].

Infatti, per la definizione di politiche pubbliche volte a favorire l'accessibilità di essi, non è necessario definire una concezione della disabilità che risponda ai crismi stringenti della bioetica, capace di risolvere le problematiche che presentano le varie prospettive del dibattito. Bensì, il nostro compito è consegnare a chi dovrà agire una concezione in grado di far emergere alcune caratteristiche fondamentali della disabilità. In particolare, la concezione che proponiamo ha il compito di soffermarsi soprattutto su ciò che chi costituisce la governance di un cammino ha nelle proprie possibilità di azione: le condizioni materiali di fruizione. Non meno importante, la concezione che proponiamo deve essere in grado di dimostrarsi maggiormente comprensiva rispetto ai diversi tipi di disabilità che la medicina



ha definito e definirà in futuro, assumendo quella flessibilità di cui abbiamo già sottolineato i vantaggi rispetto a una società in continua trasformazione. La teoria, quindi, deve mostrarsi in grado di supportare diverse pratiche concrete, seppur mantenendo il focus su ciò che è responsabilità della governance.

Innanzitutto, possiamo partire dalla definizione che viene proposta dall'Organizzazione Mondiale della Salute, ispiratrice della Classificazione Internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute (ICF) del 2001. Con «disabilità» si fa riferimento a: «una interazione dinamica fra la condizione di salute di una persona, i fattori ambientali e i fattori personali ⁷»



L'intrinseca dimensione relazionale della disabilità emerge anche nella già citata Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle Persone con disabilità: «Per persone con disabilità si intendono coloro che presentano durature menomazioni fisiche, mentali, intellettuali o sensoriali che in interazione con barriere di diversa natura possono ostacolare la loro piena ed effettiva partecipazione nella società su base di uguaglianza con gli altri ⁸».

Questa concezione è interessante per i nostri propositi perché evidenzia il ruolo dell'ambiente e della relazione con esso nella costituzione di una disabilità. La disabilità cessa di essere considerata una condizione individuale, ma viene vista come una relazione tra la condizione di salute di una persona e l'ambiente circostante: la disabilità emerge quando un individuo con una limitazione entra in rapporto con un ambiente fisico e sociale che ha eretto delle barriere ⁹. Se osserviamo attentamente, dato che la disabilità viene a costituirsi nella relazionalità fra persona e il suo ambiente, le possibilità di azione di chi agisce concretamente per l'accessibilità aumentano.

Da questa prospettiva ¹⁰ discendono, infatti, tre principi che possono essere utili nella pratica tecnica:

7 WHO, How to use the ICF. A practical Manual for using the International Classification of Functioning, Disability and Health (ICF), WHO, Ginevra, 2013, p. 5.

8 ONU, La Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, ONU, New York 2001.

9 FISH, Vademecum. Accessibilità e fruibilità dei cammini: un metodo di lavoro, Regione Umbria, Perugia 2023.

10 La prospettiva che ammettiamo in questo elaborato è quella che possiamo chiamare «ecologica», ovvero quella che fonda le nozioni di malattia e salute – e, quindi, anche di disabilità – nella relazionalità fra soggetto e ambiente. Nonostante la prospettiva sia progredita negli anni, andando a ridefinirsi, un buon punto di partenza per incontrarla è G. Canguilehm, Il normale e il patologico, tr. it. di Dario Buzzolan, Einaudi, Torino 1998. La prospettiva non è esente da problematiche, ma in questo luogo non possono essere analizzate approfonditamente.

Universalismo: la concezione relazionale della disabilità implica che non riguardi solo un gruppo ristretto di persone, ma l'insieme di tutti i soggetti. Chiunque, infatti, ha una disabilità in potenza, dato che si va costituendosi nella relazione disfunzionale con un ambiente: ogni essere umano può avere delle variazioni fisiche o mentali che possono diventare una fonte di vulnerabilità o svantaggio¹¹. Anche da un punto di vista statistico¹², la disabilità è un'esperienza umana pressoché universalizzabile. Le politiche in favore dell'accessibilità, dunque, devono tenere conto di questo dato di fatto: non riguardano una minoranza, ma l'essere umano in quanto tale.

Approccio ecosistemico: se la disabilità si costituisce attraverso una relazionalità fra soggetto e ambiente, questo significa che il superamento del limite che può essere rappresentato da una disabilità non è possibile lavorando meramente sul soggetto, ma anche attraverso la trasformazione dell'ambiente affinché sia maggiormente funzionale all'incremento dell'autonomia del soggetto¹³. Difatti, non è il solo dato biologico a determinare di per sé una disabilità, ma è la relazione che si dimostra disfunzionale perché diminuisce l'autonomia del soggetto, ovvero rende inaccessibili per la persona diverse possibilità. Per questo motivo è necessario creare un ambiente che in tutti i suoi aspetti supporti e incrementi l'autonomia della persona.

Questo significa che agendo sull'ambiente l'obiettivo è aumentare le possibilità d'azione per la persona, sia che abbia una disabilità, sia che non l'abbia.

Centralità della persona: il target delle azioni di incremento delle accessibilità non è la disabilità, ma la persona. È l'autonomia della persona che deve essere incrementata; non si tratta, dunque, semplicemente di provvedere alla mitigazione degli effetti delle varie specifiche limitazioni che definiamo disabilità, ma di predisporre un ambiente che supporti l'autonomia della persona intesa come soggetto agente nello spazio.



11 D. Wasserman & S. Aas, op. cit..

12 I. K. Zola, "Toward the Necessary Universalizing of Disability Policy", *The Milbank Quarterly*, 1989, pp. 401-428.

13 J. Kovács, "The concept of health and disease", *Medicine, Health Care and Philosophy*, 1, 1998, pp. 31-39.

Per comprendere la portata di questo quadro concettuale proposto nella pratica, possiamo far riferimento ad alcuni esempi concreti. Non tener conto dell'universalità della disabilità o della dimensione relazionale con l'ambiente, rischia di indurre a prevedere soluzioni dedicate, ma spesso costose. Per le disabilità visive, ad esempio, si è spesso cercato di aumentare l'accessibilità attraverso tappeti di percorsi tattilo-plantari, i quali possono, però, generare confusione nelle stesse persone cieche, e, inoltre, dimenticano il complesso mondo dell'ipovisione. Se, invece, si ha consapevolezza che l'esigenza fondamentale dei soggetti è quella di muoversi e di riconoscere gli spazi e loro funzioni sulla base di diverse modalità di interpretazione, si ageverà il riconoscimento utilizzando contrasto cromatico, texture e linee guida naturali, pensando anche a diverse condizioni di visibilità (ad esempio nebbia, pioggia, abbigliamento). Tali azioni avranno anche il pregio di facilitare un numero maggiore di soggetti, a prescindere di una disabilità «certificata». Se si adotta un pensiero basato sul modo d'uso delle diverse persone, scale e rampe non solo verranno segnalate con opportuno contrasto cromatico e dotate di corrimano riconoscibile su ambo i lati, ma si presterà attenzione anche a texture, materiali e grip. Spesso queste previsioni tecniche non sono applicate, benché previste dalla norma, in quanto scale e rampe sono associate automaticamente alla voce "disabile motorio", spesso uguale a un ideale di atleta paralimpico su sedia a ruote, lontano dalla realtà. In effetti le difficoltà motorie sono anche di persone anziane, o persone obese, o persone che usano le scale con bambini, o ancor più di persone obese o con una riduzione del grado della vista.

Ecco perché questo concetto di disabilità come relazione/ambiente ci sembra rivoluzionario; se si affrontano le nuove sfide col vecchio modello di pensiero, quello introiettato da tutti noi, invece, porta a risposte inadeguate e inefficaci.

Questa lunga introduzione sull'ICF è fondamentale perché la definizione di disabilità che dà è il conseguente obiettivo ultimo di ogni atto normativo o progettuale, cioè la piena partecipazione delle persone con disabilità alla vita sociale in condizione di uguaglianza con altri è stata recepita pienamente nel primo atto normativo internazionale sulla disabilità emanato dopo la pubblicazione della classificazione internazionale: la Convenzione ONU per i diritti delle persone con disabilità che non solo assume questa definizione ma la declina in termini di diritti e obiettivi in tutti gli ambiti della vita.

Nella concezione di disabilità che abbiamo introdotto si è fatto riferimento alle nozioni di «barriera» e di «facilitatori».

La disabilità cessa quindi di essere considerata solamente una condizione individuale, ma viene vista come una "relazione" tra una condizione di salute di una persona e l'ambiente circostante: la disabilità aumenta e diminuisce in rapporto a un ambiente fisico e sociale che erige delle barriere. L'obiettivo è quello di permettere a tutte le persone di partecipare alla vita sociale nel modo più appagante e pieno consentito dalla loro condizione bio-psico sociale, per questo ognuno di noi ha la responsabilità personale di contribuire a creare un ambiente facilitatore e a rimuovere (o a non porre) delle barriere.

Queste barriere possono essere:

di tipo ambientale, cioè, legate allo spazio fisico (ad esempio: gradini, passaggi stretti, pendenze ripide, pavimentazioni sconnesse, segnalazioni poco visibili o udibili ecc.)

di tipo comportamentale, cioè, legate ai comportamenti di chi interagisce con le persone con disabilità e/o eroga loro servizi. Un cittadino o un operatore che adottano comportamenti non adeguati diventano una "barriera" per la persona con disabilità.

Dal lato opposto, i facilitatori sono quegli strumenti, oggetti, servizi e comportamenti che sono di supporto alle persone con disabilità. A titolo esemplificativo, sono facilitatori gli ascensori, un linguaggio facile da leggere e capire, un caregiver, ecc..

A ogni istituzione, ente, operatore spetta il compito di realizzare un ambiente fisico e comportamentale che sia senza barriere. Questo compito è reso possibile proprio dalla natura relazionale della disabilità, la quale si costituisce anche a partire dalla presenza o meno di barriere e di facilitatori in un dato ambiente. Gli enti preposti alla governance dei cammini, allora, possono agire progettando i nuovi ambienti e servizi in base al principio dell'accessibilità e fruibilità per tutti e rimuovendo le barriere fisiche e comportamentali che sono state erette in passato.

2.2.2. Che cos'è l'accessibilità?

La nozione di accessibilità, come risulta intuitivo, ha a che fare con l'accesso di qualcuno a qualcosa. Con «accesso» si intende:

«il potere, l'opportunità, il permesso, o il diritto di avvicinarsi o venire in contatto con qualcuno o qualcosa. [...] Più specificatamente, si riferisce agli sforzi [...] di riformare l'architettura e la tecnologia per rivolgersi a diverse abilità umane ¹⁴».



Tuttavia, il termine «accessibilità» non coincide esattamente con ciò che è suggerito dalla definizione di accesso, che è ancora troppo legata a una nozione di accessibilità di tipo spaziale, legata alle barriere architettoniche. La definizione che ne dà il Dizionario Garzanti Linguistica, infatti, comprende tre sfumature di significato per «accessibile»:

raggiungibile [a, per]: un ristorante accessibile ai disabili; una spiaggia accessibile per tutti; un luogo difficilmente accessibile;

comprensibile [a, per]: un testo accessibile al grande pubblico; un concetto accessibile per chiunque;

facile da usare o ottenere.

Quando parliamo di progettazione accessibile, quindi, parliamo di una approccio che assicuri il simultaneo soddisfacimento dei criteri di raggiungibilità, comprensione e utilizzo di uno spazio, un prodotto, un servizio da parte della più grande varietà di persone possibile.

«Accessibile», ha a che fare certamente con un qualche diritto od opportunità, con la funzione di riconoscere la presenza di barriere nell'ambiente: «l'accesso implica che il potenziale sociale non dipende dalla correzione del corpo disabile, quanto, piuttosto, è reso possibile attraverso cambiamenti istituzionali e materiali ¹⁵».

Da tali nozioni deriva **l'Inclusive Design**, il cui risultato è: «la creazione di prodotti, servizi e/o ambienti disponibili e usabili da un nu-

14 B. Williamson, "Access", in R. Adams, B. Reiss & D. Serlin, Keywords for Disability Studies, New York 2014, p. 53. 15 Ivi, p. 54.

mero più grande possibile di persone, senza riguardo per l'età, il genere o le abilità. L'obiettivo del concetto è rendere la vita più semplice per tutti facendo prodotti, mezzi di comunicazioni, edifici e ambienti urbani, che sono più usabili per più persone, a basso costo o senza ulteriori costi
16»

Però, è necessario andare oltre queste definizioni concependo l'accessibilità non solo come accesso agli spazi fisici, ma anche facilità di comprensione, raggiungibilità e facilità di utilizzo.

Le nozioni che abbiamo introdotto condividono la convinzione secondo cui alla disabilità corrisponde una restrizione delle possibilità della persona dovuta a una relazione disfunzionale tra il soggetto e il suo ambiente, che sia più o meno duratura. È responsabilità delle istituzioni agire affinché tale relazione diventi funzionale, rendendo accessibili quelle opportunità che non sono attualmente nelle possibilità della persona con una disabilità: il concetto di accessibilità determina la necessità e la possibilità di agire sull'ambiente.



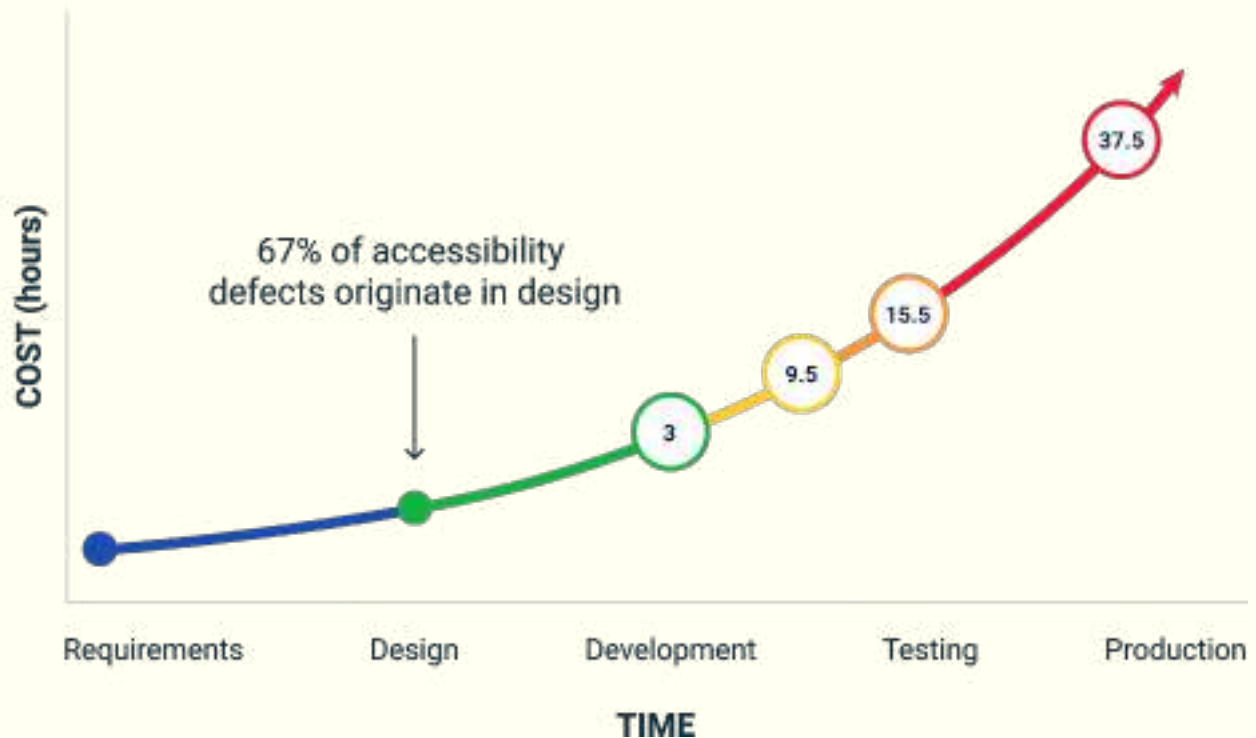
Il termine «accessibilità» è comunemente associato alla possibilità anche per persone con ridotta o impedita capacità sensoriale, motoria o psichica, ossia soggette a una condizione di disabilità sia temporanea che stabile, di accedere e muoversi autonomamente in ambienti fisici (accessibilità fisica), di fruire e accedere autonomamente (incluso quindi tutta la segnaletica di orientamento) a contenuti culturali (accessibilità culturale) o di fruire dei sistemi informatici¹⁷ e delle risorse a disposizione tipicamente attraverso l'uso di tecnologie assistive o tramite il rispetto di requisiti di accessibilità dei prodotti.

16 F. Moreira da Silva & R. Almendra, "Inclusive Design: A New Approach to Design Project", A Portrait of State-of-the-Art Research at the Technical University of Lisbon, p. 606.

17 Il termine ha trovato largo uso anche nel Web col medesimo significato. In questo contesto, le soluzioni di accessibilità sono sviluppate al fine di favorire la riduzione o la eliminazione del cosiddetto Web Accessibility Divide, ovvero il divario tra coloro che possono accedere in maniera autonoma alle risorse web e coloro che non possono (in particolare le persone con disabilità visiva).

3. Accessibilità e cammini

Come afferma Bogdan Cerovac, «gli studi dimostrano che il 67% dei problemi di accessibilità ha origine nel design. Quando ci pensiamo, non è poi così strano: il design è il progetto, il piano, il risultato desiderato¹⁸».



Inoltre, Cerovac afferma che «risolvere i problemi di accessibilità può amplificare tempo e denaro spesi se non affrontati in anticipo e spesso. Poiché i sistemi di progettazione sono il modo in cui ci adattiamo in modo più efficiente, dare priorità all'accessibilità in questi sistemi può far risparmiare molto tempo e denaro. Quando applicato su larga scala tramite il nostro sistema di progettazione, risolvere cose come il contrasto dei colori può causare miglioramenti radicali dell'accessibilità nei nostri prodotti».

Quando però usiamo la parola design non ci riferiamo solo all'aspetto visivo, ma anche a quello dell'esperienza finale che rimane all'utente. Quindi, quando il piano non include le persone con disabilità, è logico che il risultato finale, a sua volta, non tenga conto di esse. E che - di conseguenza - si crei un divario tra design e risultato finale.

18 Bogdan Cerovac, Mind the accessibility gaps - most of accessibility issues originate in design and how to fix that, 2024 <https://cerovac.com/a11y/2024/01/mind-the-accessibility-gaps-most-of-accessibility-issues-originate-in-design-and-how-to-fix-th-at/>

Il design non riguarda solo l'aspetto delle cose, riguarda anche il loro funzionamento.

- S. Jobs -



Ecco perché diventa quindi fondamentale nella progettazione di una qualsiasi tipo di offerta pensare alle persone con disabilità, a come useranno il prodotto ed è per questo che devono essere rappresentate nelle persone, quando si utilizzano le persone nella progettazione. Questo significa quindi pensare non solo a come sarà il prodotto finale, ma anche a come poi si dovrà comunicarlo in modo che sia fruibile per tutti. Achille Castiglioni (Milano, 16 febbraio 1918 - Milano, 2 dicembre 2002) è stato un architetto e designer italiano. Figlio dello scultore Giannino e di Livia Bolla, si laurea al Politecnico di Milano nel 1944; lavora nello studio dei fratelli maggiori Livio e Pier Giacomo, dedicandosi a progetti di urbanistica, architettura, mostre, esposizioni e product design. Nel 1944 partecipa alla VII Triennale di Milano. Il design di Achille Castiglioni è sempre stato improntato a una ricerca di funzionalità, anche attraverso il riuso funzionale di oggetti già presenti nella produzione. Fu lui a dichiarare «Bisogna progettare per un fruitore ignoto», in modo che si possa rispondere alle necessità di una moltitudine di persone.

L'asset del Turismo in Italia rappresenta uno dei segmenti che più incide nel PIL del nostro Paese, e come tale questa ripercussione non poteva non interessare anche l'ambito della Lentezza. Certo è che però, al pari di una qualsiasi altra esperienza, gli aspetti da tener presenti sono molteplici. Nel dossier "The Mind Gap" (stilato da ENAT - European Network Accessible Tourism per la Commissione Europea nel 2011) si chiarisce come quasi il 70% delle persone con bisogni di accessibilità necessitano di particolari indicazioni prima della partenza. Quindi è corretto asserire che la prima forma di accessibilità che il Turismo dovrebbe garantire è proprio quella alle informazioni.

Ma quali sono le informazioni che effettivamente servono? Ebbene, le persone con tali esigenze non viaggiano solo per dormire fuori casa, non solo per fruire di una serie di servizi, ma soprattutto per vivere appieno un'esperienza. Per questo è giusto che le indicazioni da fornire, nel loro obiettivo dettaglio, riguardino le ospitalità (punti dove fermarsi per riposare), i punti di interesse (luoghi dove poter accedere a una serie di servizi utili al viaggiatore) e le infrastrutture (esperienze itineranti da affrontare). Tutto questo per assaporare e portare a casa il ricordo di una positiva esperienza turistica, anche all'aria aperta.

Ed è soprattutto parlando di Vie che l'attenzione ad alcuni dettagli farà da ago della bilancia: l'orografia del territorio, il più delle volte interessata da Alpi e Appennini, la mancanza di una fitta rete di piste ciclabili collegate tra loro all'interno delle regioni e interregionalmente, la difficoltà di un Paese come il nostro che a volte non riesce a garantire un'accessibilità dei percorsi in sicurezza nemmeno a persone con piena mobilità costituiscono notevoli criticità alle persone con disabilità che intendono affrontare cammini e itinerari all'aria aperta.

Per aprire queste esperienze a tutti, una delle strade possibili, già testata e diventata poi un metodo di lavoro per alcune realtà e per alcuni professionisti, è quella - per esempio - di andare a prevedere in un Cammino, laddove possibile, l'individuazione di più tipi di percorsi (con sedimi e pendenze diverse), di varianti (in presenza di tratti particolarmente tortuosi o irregolari) in modo da costruire una continuità dell'esperienza per tutti. È unanimemente riconosciuto che la direzione per perseguire l'Accessibilità dei percorsi sia quella di effettuare una mappatura: una raccolta di informazioni da porre in mappa in modo che chiunque possa accedere facilmente alla consultazione di tali dati.

Qualcosa in tal senso è stato fatto proprio dall'associazione Free Wheels (www.freewheelsodv.com), che collabora alla stesura del presente documento, sotto la guida del suo Presidente, Pietro Scidurlo, costruttore di Cammini e autore e collaboratore di Terre di mezzo Editore ¹⁹.



Seppur in modo parziale (perché a oggi nessuna realtà ha mai dato la massima priorità a questo tema, alle risorse da impiegare e alle azioni da mettere in campo) alcuni esempi di mappature 20 sono stati prodotti "a macchia di leopardo" su tutto lo Stivale:

Via Francisca del Lucomagno

I cammini di Francesco in Casentino

Via di Francesco (del nord)

Grande Anello Valnerina

Cammino di San Benedetto

Cammino della Regina Camilla

Via Francigena

Ed è proprio su quest'ultima, Itinerario culturale del Consiglio d'Europa dal 1994, nonché principale affluente italiano di tanti altri Cammini, che desideriamo soffermarci maggiormente.

FREE WHEELS

Si dice che le buone idee nascano dal basso e spesso da un'esigenza personale. **Pietro Scidurlo** nel 2012 percorre il Cammino di Santiago e al suo ritorno, assieme ad alcuni amici pellegrini e non, dà vita a Free Wheels, un ente del terzo settore che ha come obiettivo principale quello di avvicinare tutte le persone all'esperienza del Cammino come stile di vita.

Free Wheels (realtà che conta tra i suoi associati esperti camminatori, professionisti in accessibilità, cartografia e in molti altri campi connessi ai Cammini, e in ultimo guidata da Pietro Scidurlo, autore e collaboratore di **Terre di mezzo Editore**) è un'organizzazione di volontariato (ODV) che si occupa principalmente di:

- **tracciare e mappare percorsi e itinerari per persone con bisogni di accessibilità**



- **mettere a disposizione ausili per persone a mobilità ridotta** che desiderano incamminarsi
- **accompagnare persone con bisogni di accessibilità** lungo il percorso
- **promuovere l'esperienza del Cammino** in seminari e presentazioni
- **formare professionisti** nel campo dei Percorsi e Itinerari

Nel 2014 ha guidato la mappatura del Cammino Francese e del Cammino di Finisterre e Muxía diventata poi nel 2015, per mano di P. Scidurlo e L. Callegari, "Santiago per tutti", la prima guida europea per rendere accessibile a tutti il pellegrinaggio spagnolo.

Negli anni a seguire ha operato per rendere accessibile in parte o in toto (da nord a sud) tantissimi altri itinerari, e tutt'oggi molti fanno richiesta di approcciarsi a una revisione o a una neo-progettazione che rispetti i canoni dell'accessibilità.

Dal 2012 a oggi ha aiutato più di 10.000 persone con bisogni di accessibilità ad avvicinarsi alla dolce mobilità e ogni anno dà vita a iniziative volte a coinvolgere sempre più individui con lesione midollare in un'esperienza di Cammino a bordo delle loro sedie a ruote.

Se vuoi unirti anche tu a Free Wheels, contattaci attraverso i nostri canali social o attraverso il sito
www.freewheelsodv.com



3.1. Accessibilità della Via Francigena in Italia

Sebbene possa sembrare poco credibile, per i non addetti ai lavori c'è ancora molta confusione in merito a questo Cammino. C'è chi la chiama inesattamente "Via Franchigena" o chi la fa passare, talvolta segnalandola, in territori totalmente fuorvianti per i neo-pellegrini.

Per questo riteniamo utile fare un breve excursus che ripercorra l'itinerario inquadrandolo in una cornice storica e geografica ben definita. Sul sito ufficiale della Via Francigena (www.viefrancigene.org) possiamo venire a sapere che «nell'Alto Medioevo, attorno al VII secolo, i Longobardi contenevano il territorio italiano ai Bizantini.



L'esigenza strategica di collegare il Regno di Pavia e i ducati meridionali tramite una via sufficientemente sicura portò alla scelta di un itinerario sino ad allora considerato minore, che valicava l'Appennino in corrispondenza dell'attuale Passo della Cisa, e dopo la Valle del Magra si allontanava dalla costa in direzione di Lucca. Da qui, per non avvicinarsi troppo alle zone in mano bizantina, il percorso proseguiva per la Valle dell'Elsa per arrivare a Siena, e quindi attraverso le valli d'Arbia e d'Orcia, raggiungere la Val di Paglia e il territorio laziale, dove il tracciato si immetteva nell'antica Via Cassia che conduceva a Roma. Quando la dominazione Longobarda lasciò il posto a quella dei Franchi, anche la Via di Monte Bardone cambiò il nome in Via Francigena, ovvero "strada originata dalla Francia", nome quest'ultimo che oltre all'attuale territorio francese comprendeva la Valle del Reno e i Paesi Bassi.

In quel periodo crebbe anche il traffico lungo la Via che si affermò come il principale asse di collegamento tra nord e sud dell'Europa, lungo il quale transitavano mercanti, eserciti, pellegrini. Tra la fine del primo millennio e l'inizio del secondo, la pratica del pellegrinaggio assunse un'importanza crescente. I luoghi santi della Cristianità erano Gerusalemme, Santiago de Compostela e Roma, e la Via Francigena rap-

presentò lo snodo centrale delle grandi vie della fede. Infatti, i pellegrini provenienti dal nord percorrevano la Via per dirigersi a Roma, ed eventualmente proseguire lungo la Via Appia verso i porti pugliesi, dove si imbarcavano verso la Terrasanta».

Tracciatura percorsi accessibili

Realizzare una tracciatura di percorsi accessibili a tutti è un'operazione fattibile, ma richiede impegno e un metodo preciso; è differente dalla costruzione di un Cammino percorribile da persone a piena mobilità o capacità sensoriali, basta semplicemente stabilire una serie di parametri da rispettare meticolosamente; e laddove questo non fosse possibile, valutare la soluzione migliore.



Scontato dirlo, ma vogliamo specificarlo: quest'ultima non può coincidere sistematicamente con un transfer o con l'eliminazione della possibilità di percorrere una parte o l'intera tappa di un percorso. A stabilirlo è l'esperienza maturata dall'associazione Free Wheels che negli anni ha tracciato diverse migliaia di chilometri di percorsi oggi utilizzati da persone con bisogni di accessibilità per vivere viaggi esperienziali.

In primis è da chiarire, e affronteremo meglio questo aspetto in un capitolo più avanti, che in un'esperienza itinerante le persone con una disabilità motoria sono quelle a cui il percorso può essere più facilmente precluso in quanto ci sono ostacoli che una persona - per esempio cieca - può affrontare con l'aiuto di un compagno di viaggio mentre lo stesso tipo di impedimento non potrà essere affrontato da una persona su una sedia a ruote se non con una squadra di boy scout al seguito.

Detto questo, come per tutti, anche una persona a mobilità ridotta (PMR) che desidera percorrere un Cammino deve attrezzarsi per farlo. Questo significa che se ha bisogno di spostarsi su uno sterrato deve avere con sé l'equipaggiamento giusto. Come per chiunque altro. Non si può, e non si deve, improvvisare.

Il resto spetta al Costruttore di Cammini che deve prevedere percorsi su sedimi di diversa consistenza, pendenze adeguate (più dolci) e a volte varianti al percorso. Certo sarebbe meglio che queste fossero sempre in sicurezza, quindi su percorsi protetti, ciclo-pedonali o ciclabili, sterrati, ma non sempre questi sono scenari possibili e a volte si devono scegliere strade asfaltate più o meno trafficate. Se da un lato statali (e

ovviamente autostrade) sono da escludere sempre, non possiamo esimerci dal contemplare a volte l'utilizzo di strade provinciali perché, a seconda dell'area geografica dove si sviluppa il percorso, potrebbero non esserci alternative.

A ogni modo, i percorsi alternativi «devono essere il più vicino possibile al percorso escursionistico compatibilmente con i parametri di sicurezza in relazione al traffico viario e devono, inoltre, tenere conto di tracciati particolarmente interessanti ed escludere o cercare varianti per quelli poco interessanti o monotoni»²¹.

A tal fine l'associazione Free Wheels ha sviluppato un protocollo che nello specifico prevede le seguenti fasi:

- **analisi orografica del territorio** in cui si sviluppa il Cammino;
- **analisi dei possibili percorsi su strumenti cartografici avanzati**, che permettono di avere già in fase di progettazione i dati relativi a pendenze, classificazione viaria e tipi di fondo;
- **tracciatura a tavolino dei vari tipi di percorsi** per utenze differenti;
- **studio di eventuali varianti** sulla base di eventuali criticità emerse già nella fase di studio;
- **rilievo e verifica sul campo con strumentazione GPS dei percorsi individuati in fase di progettazione**, assieme a persone con bisogni di accessibilità differenti o professionisti con esperienza nel campo dell'accessibilità degli itinerari;
- nella fase di rilievo vengono raccolti dati su:
 - **sedime dei vari itinerari**;
 - **pendenza reale** del percorso;

21 Vademecum degli standard europei del percorso della Via Francigena - Itinerario Culturale del Consiglio d'Europa (II ed. anno 2019, pag. 13)

- **eventuali criticità** (guadi, attraversamenti stradali, frane o smottamenti, pericoli reali o eventuali, attraversamento di proprietà private e simili);
- **foto-referenziazione** dei vari tragitti;
- **pulizia accurata delle tracce GPS** rilevate sul campo;
- **creazione altimetrie** dei vari percorsi;
- **produzione di una relazione finale** con schede tecniche delle criticità da risolvere con interventi di manutenzione ordinaria/straordinaria.

Ma come oramai abbiamo imparato, l'Accessibilità non può, e non deve, interessare solo ed esclusivamente l'infrastruttura; bensì deve toccare anche l'ospitalità e i servizi a cui i viaggiatori hanno la necessità di appoggiarsi per vivere a pieno l'esperienza e poi portarsi a casa un ricordo straordinario.



Per questo, Free Wheels nel 2018 in collaborazione con l'allora Associazione Toscana Via Francigena aveva sviluppato un progetto di ricognizione di tutte le ospitalità comprese nel tratto Passo della Cisa-Ponte A Rigo (compresa ovviamente anche quella di Sarzana, unica nel brevissimo passaggio Ligure).

L'obiettivo di questa operazione era quello di entrare fisicamente in tutte le strutture ricettive municipali e religiose per effettuare un piccolo Audit sull'accessibilità, partendo dalla situazione attuale, identificando i punti deboli e suggerendo gli interventi da attivare per migliorare l'accoglienza di persone con bisogni di accessibilità.



Report poi consegnati al committente con l'auspicio che chi di competenza si sarebbe attivato in questa direzione. Purtroppo, su un totale di 42 strutture ricettive, solo alcune si sono attivate nella direzione suggerita.





VIA FRANCIGENA

road to Rome

Cultural route of the Council of Europe
Itinéraire culturel du Conseil de l'Europe



www.viefrancigene.org

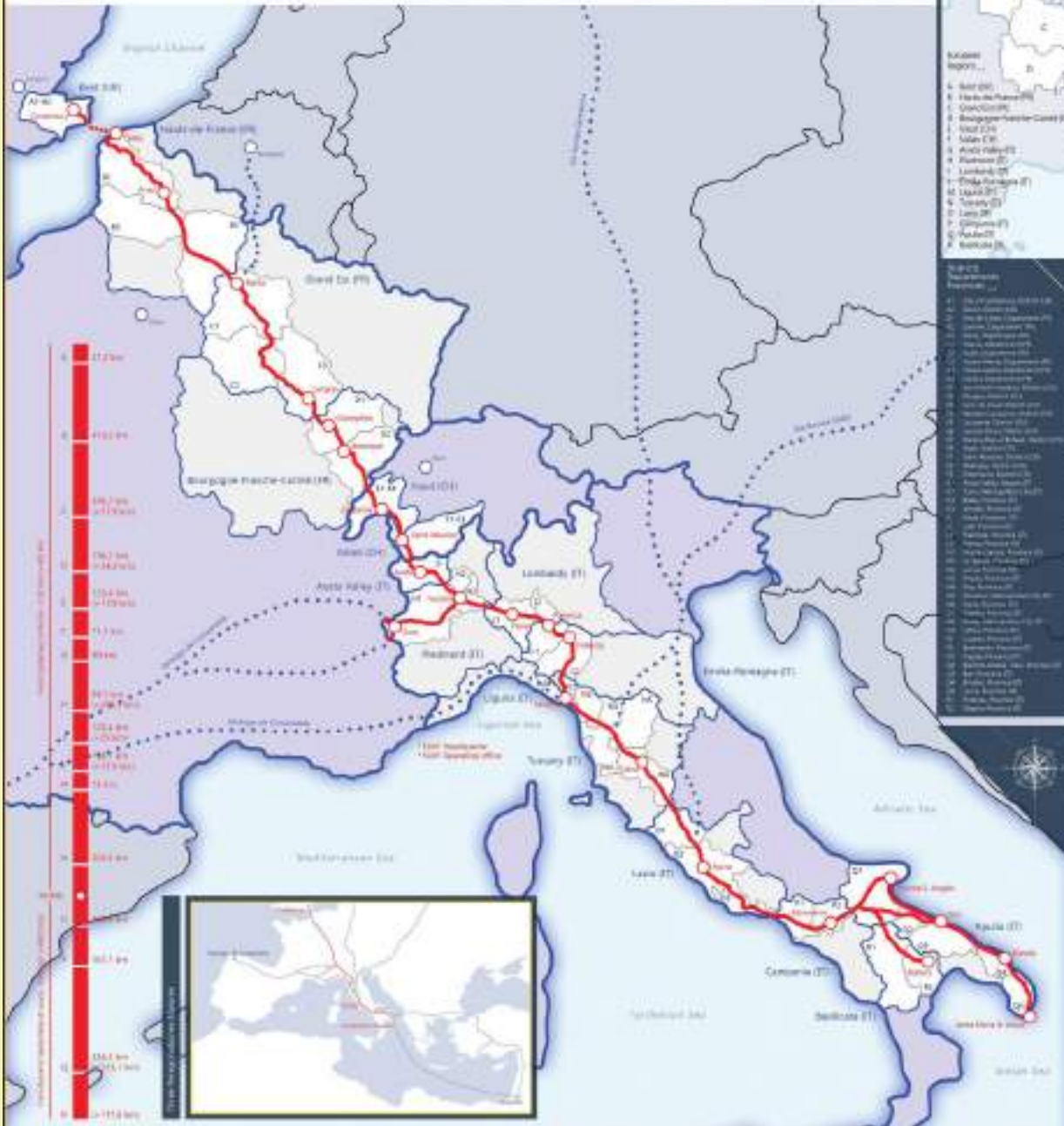


Table with 2 columns: Stage number and Stage name. The table lists the 27 stages of the Via Francigena, including details like the starting and ending points and the country/region. The text is small and difficult to read in detail.

The Via Francigena european stages

Large table with multiple columns, each representing a stage of the Via Francigena. Each column contains a list of cities and towns along that stage, connected by a vertical red line with circular markers. The text is very small and dense.



Ospitalità e servizi accessibili

Conoscere i bisogni dei propri ospiti e rispondere alle loro esigenze con un'offerta di servizi ancor prima che venga posta la domanda è di certo sinonimo di buona accoglienza. Per questo motivo Accoglienza e Accessibilità possono essere considerati sinonimi. Diventa quindi fondamentale garantire un'accessibilità trasparente, capace di mettere in chiaro da subito tutti gli highlights della struttura ricettiva (forti e deboli) al fine di consentire al nostro fruitore di comprendere se quella ricettività è adeguata alle sue specifiche esigenze ²².



Per questo, al pari del percorso, anche ospitalità e servizi ai viaggiatori richiedono una mappatura quanto più capillare e soprattutto specifica possibile. Definire questi punti di interesse (PDI) come "accessibili" o "non accessibili" non significa nulla. È fondamentale entrare in merito a ciascuna loro possibile caratteristica valorizzandola con un'informazione concreta.

A valorizzare quanto affermato in merito all'importanza di un'adeguata mappatura, «qualche informazione la troviamo sulla pagina della Rete Europea per il turismo accessibile che fornisce utili consigli sulle strutture e servizi relativi al turismo per le persone con esigenze di accessibilità (www.accessibletourism.org) ²³».

Il protocollo dell'associazione Free Wheels, per esempio, contiene oltre 520 voci che consentono di recensire in modo dettagliato tutti i servizi che una possibile struttura ricettiva, di qualsiasi natura (alberghiera, paralberghiera, municipale, religiosa, povera, ecc..) può essere in grado di offrire ai propri ospiti. Passiamo dalle informazioni anagrafiche, a quelle che descrivono il percorso esterno per raggiungerle, ai collegamenti orizzontali e verticali, alle caratteristiche specifiche dei vari locali, ai servizi interni ed esterni garantiti e a tutta una serie di dati che presentano al viaggiatore un quadro ben definito dell'ospitalità che andrà a scegliere in base al fatto che questa risponda in parte o in toto ai suoi bisogni.

²³ Vademecum degli standard europei del percorso della Via Francigena - Itinerario Culturale del Consiglio d'Europa (II ed. anno 2019, pag. 17).

²² Queste esigenze, a prescindere dalla disabilità, non sono sempre e tutte note ai titolari di strutture che devono poi descrivere e comunicare la loro accessibilità. Questa parte fondamentale deve avvenire in modo formato e informato. Vedi <https://projectforall.net/> e rif. Manuale operativo per l'ospitalità accessibile in capitolo Bibliografia e Sitografia.

Per fare un esempio concreto, e non potendo riportare tutte le sezioni qui di seguito, vi proponiamo l'estratto delle informazioni da rilevare per le Aree comuni. Per queste sarà fondamentale indicare:

- se vi sono presenti aree di condivisione tra gli ospiti;
- se questi spazi sono raggiungibili senza barriere architettoniche;
- se non lo sono, se sono presenti ausili per il loro raggiungimento;
- le caratteristiche specifiche di questi ausili di facilitazione;
- se sono presenti ostacoli per il raggiungimento (corridoi, strettoie, ecc..) e descriverne le larghezze;
- se dette aree sono ampie e garantiscono spazi di manovra per persone che deambulano con ausili;
- se sono presenti porte per accedervi ed eventualmente come tali infissi sono (tipo di apertura, larghezza, altezza se sotto la norma, ecc.);
- se sono presenti arredi che ne ostacolano il facile passaggio;
- altre informazioni necessarie.

Allo stesso modo si dovrà operare per tutti i servizi al viaggiatore: bar, ristoranti, farmacie, defibrillatori, fontane e molto altro. Lo stesso protocollo evidenzia circa 80 categorie diverse di PDI e per ciascuno indica le informazioni importanti da comunicare.

Prendiamo d'esempio **una fontana**. Cosa va comunicato di questa?

- se è funzionante;
- se è potabile;
- se è gratuita o a pagamento;
- nel caso in cui sia a pagamento le modalità di accesso;
- se l'attivatore è a rotazione o a pressione (o di altra natura);
- se è necessaria molta forza per attivare l'erogazione dell'acqua;
- l'altezza dell'attivatore e l'altezza dell'erogatore dell'acqua;
- se la fontana è sopra un marciapiede;



- se il marciapiede ha nelle vicinanze un raccordo con la sede stradale;
- se l'avvicinamento della persona all'erogatore dell'acqua è inibito (come, per esempio, nel caso dei lavatoi);
- altre informazioni necessarie.

Da questa analisi è facile comprendere come è possibile garantire un'accessibilità trasparente della risorsa territoriale messa a disposizione per i viaggiatori, sia essa pubblica o privata. Le stesse informazioni potranno poi essere comunicate in una mappa interattiva o diventare la base per azioni di promozione del territorio.



3.2. Accessibilità strutture di ospitalità e servizi, caratteristiche minime

Come abbiamo compreso, l'Accessibilità (o meglio il grado di accessibilità) varia a seconda delle caratteristiche del soggetto fruitore. Al pari di una condizione - per esempio - di disabilità, una risorsa territoriale (sia essa una struttura ricettiva o un servizio al viaggiatore) può essere più o meno accessibile in relazione alle capacità di chi ne deve fruire. Questo proprio perché la realtà non può essere inserita in schemi fissi, ma cambia da persona a persona, anche se apparentemente sembrano avere le medesime esigenze.

A seguire riassumiamo tutte le caratteristiche minime necessarie che andrebbero comunicate a seconda del punto di interesse rilevato. Per ospitalità (alberghiera o paralberghiera), rilevare (complete di misure laddove necessarie):

- informazioni anagrafiche;
- descrizione;
- presenza di barriere architettoniche;
- disponibilità di servizi igienici;
- caratteristiche delle camere da letto;
- informazioni sui servizi di ristorazione;
- possibilità di servizi interni o esterni specifici;
- fotografie.

Per le attività alimentari, servizi di trasporto, servizi medici, servizi commerciali, servizi pubblici, luoghi di culto, arredo urbano e attività varie (non comprese nelle precedenti categorie), rilevare (complete di misure laddove necessarie):

- informazioni anagrafiche;
- descrizione;
- presenza di barriere architettoniche;
- disponibilità di servizi igienici;
- fotografie.

3.3. Buone pratiche di accessibilità sui cammini

Come anticipato, l'associazione Free Wheels ha avuto diverse opportunità per lavorare su questo tema, partendo proprio da dei processi di mappatura. Anche altre realtà hanno compreso che è questo il punto di partenza e di conseguenza questo genere di operazioni è stato svolto su diversi itinerari, a volte trattando solo il percorso, altre ponendo l'accento anche su ospitalità e servizi.



La pubblicazione di questi dati ha così permesso a una moltitudine di persone con bisogni di accessibilità di avvicinarsi all'esperienza del Cammino.

Ma è forse doveroso definire cosa è un Cammino, operazione non semplice in quanto, in primis, a livello nazionale, non c'è legge che sia stata approvata che ne dia definizione. Ci aveva provato il Mibact guidato da Dario Franceschini con la Direttiva 2016 - Anno dei Cammini d'Italia²⁴, secondo la quale "sono considerati Cammini gli itinerari culturali di particolare rilievo europeo e/o nazionale, percorribili a piedi o con altre forme di mobilità dolce sostenibile, e che rappresentano una modalità di fruizione del patrimonio naturale e culturale diffuso, nonché un'occasione di valorizzazione degli attrattori naturali, culturali e dei territori interessati.

In coerenza con la visione del Consiglio d'Europa, i Cammini attraversano una o più regioni, possono far parte di tracciati europei, si organizzano attorno a temi di interesse storico, culturale, artistico, religioso o sociale." Ma all'interno di tale documento non vi sono espliciti riferimenti al tema dell'accessibilità.

A oggi una legge nazionale che collochi questo grande asset del Turismo in un'area ben definita non esiste ancora; è però stata presentata una Proposta di Legge (atto n° 1805), approvata dal Senato della Repubblica il 26 marzo 2024 (v. stampato Senato n. 562) dove si prova a fare chiarezza sul tema "Disposizioni per la promozione e la valorizzazione dei cammini d'Italia".

24 Camera dei Deputati, Direttiva 2016 del MIBACT - Anno dei Cammini d'Italia: <https://cultura.gov.it/comunicato/direttiva-del-ministro-2016-anno-dei-cammini-d-italia> dei cammini d'Italia".

In attesa che diventi attuativa, all'Art.1 Oggetto e finalità ²⁵ viene proprio chiarito cosa si intende per Cammino:

1. La Repubblica promuove e valorizza i cammini, anche comprensivi delle vie d'acqua fluviali e marine, quali itinerari di rilievo europeo, nazionale o regionale, percorribili a piedi o con altre forme di mobilità dolce e sostenibile, senza l'ausilio di mezzi a motore, articolati in tappe giornaliere, che rappresentano una modalità di fruizione del patrimonio naturale e culturale diffuso, di valorizzazione degli attrattori culturali, storici, artistici, religiosi, linguistici, paesaggistici, enogastronomici e sportivi nonché di sviluppo turistico dei territori interessati. In deroga a quanto previsto al primo periodo, la circolazione motorizzata è consentita per i mezzi indispensabili per consentire l'accessibilità alle persone con disabilità.

2. La promozione e la valorizzazione dei cammini è finalizzata ad assicurare: la fruizione dei luoghi su cui insistono, garantendo adeguati standard di sicurezza, di qualità dell'accoglienza e di accessibilità per le persone con disabilità; lo sviluppo di un turismo lento, sostenibile e diffuso sul territorio; la conoscenza della rete dei cammini italiani sui mercati turistici nazionali e internazionali; l'incentivazione delle attività connesse alle tradizioni dei territori interessati e all'evoluzione della lingua italiana nella storia dei cammini medesimi, delle tradizioni religiose, dei luoghi e delle comunità; la valorizzazione dei monumenti e dei siti di interesse storico, culturale, religioso, paesaggistico e naturalistico presenti nei territori attraversati; lo studio degli aspetti storici, culturali, religiosi, sociali, ambientali, paesaggistici ed enogastronomici che li connotano; il dialogo interculturale e interreligioso; la tutela dell'ambiente e del paesaggio.

Tra le tante di **Turismo Accessibile**, proviamo a menzionare alcune buone pratiche da cui trarre esempio e destinazioni che hanno incluso nella loro strategia di sviluppo il tema dell'accessibilità e come tale hanno richiamato una grande utenza. Alcune riguardano Cammini veri e propri, altre sono parti di idee più grandi da prendere come progetti pilota per uno sviluppo futuro di un intero percorso.

25 Camera dei Deputati, atto n° 1805, Disposizioni per la promozione e la valorizzazione dei cammini d'Italia: <https://www.camera.it/leg19/126?tab=&leg=19&idDocumento=1805&se-de=&tipo=>

Il Cammino della Regina Camilla: un anello di circa 185 chilometri, che attraversa i 13 borghi della Valle del fiume Amaseno, un territorio straordinario dal punto di vista culturale e naturalistico, situato nel Lazio meridionale tra le province di Latina e Frosinone. Un itinerario dedicato alla Regina Camilla, protagonista di una leggenda che accomuna tutti i borghi della Valle, che intende favorire processi di inclusione sociale tra le comunità e rafforzare la loro consapevolezza identitaria e il legame con il territorio. Il Cammino della Regina Camilla, per saperne di più www.camminoreginacamilla.it



I Cammini di Oropa: partendo dalla scelta dei colori del logo giallo e nero, meglio percettibili da persone con bisogni di accessibilità visiva, i progettisti hanno ottimizzato l'intero percorso a piedi del tratto principale (quello "della Serra", da Santhià al Santuario di Oropa) privilegiando i tratti dove non si deve camminare uno dietro all'altro ma è possibile stare affiancati, eliminando i passaggi difficili in merito alla sicurezza nei tratti eccessivamente boschivi o toccati dal passaggio automobilistico. Il Cammino di Oropa, per approfondire visitate il sito www.camminodioropa.it

La pista ciclabile lungo la Costa dei Trabocchi: è in fase di completamento la Via Verde, la ciclovia che percorre uno dei tratti di costa, circa 42 km, più suggestivi dell'Adriatico, a pochi metri dal mare, immersi nella natura della Costa dei Trabocchi. Un'infrastruttura dedicata alla mobilità sostenibile che, nei suoi circa 42 chilometri, offre a ciclisti e camminatori testimonianze storiche e riserve naturali, ma anche la ricettività di hotel, campeggi, bed & breakfast e degli affascinanti ristoranti sui trabocchi. La ciclovia della Costa dei Trabocchi, per maggiori info www.viaverdedeitrabocchi.info



Ciclovia Treviso-Ostiglia: sicura e ben segnalata, un corridoio verde lungo 70 km che ripercorre il tracciato dell'ex ferrovia Treviso-Ostiglia. Un susseguirsi di corsi d'acqua, campagne coltivate a mais, asparagi e radicchio, chiese campestri, aree naturalistiche, ville venete, il tutto unito dalla linea della pista ciclabile attrezzata con punti ristoro, aree di

sosta, noleggio bici e servizi per il turista. La ciclabile Treviso-Ostiglia, cammeo del Veneto, per saperne di più www.ciclabile-treviso-ostiglia.it.



MateraMare: è un progetto sull'accessibilità e la fruibilità turistica della città di Matera. È parte di una visione complessiva che vuole suggerire percorsi e servizi per persone con disabilità e migliorarne la disponibilità dal punto di vista logistico, architettonico, tecnologico, gestionale e informativo, con la convinzione che una città, un territorio più inclusivo, siano più attraenti per chi viene da fuori e più vivibili per chi vive la città da dentro. La piattaforma interattiva di MateraMare è disponibile qui www.materamare.it

Handy Superabile Toscana: ha sviluppato il progetto "Percorsi Esperienziali, SuperAbili e Inclusivi – dalla Costa attraverso i Borghi e le Città storiche toscane fino alla scoperta dei sentieri naturalistici della Toscana" che interesserà tutta la filiera del turismo accessibile, con le sue strutture, il servizio dei trasporti e della mobilità, i percorsi, iniziative ed eventi, attività didattiche ed educazione ambientale, oltre a prendere in considerazione le nuove tecnologie e le strategie dell'informazione e della comunicazione. Maggiori informazioni saranno disponibili nel 2024 sui portali <http://www.handysuperabile.org> e <https://www.visittuscany.com>

Via Libera: progetto guidato dalla Coop. Soc. Itinera che prevede una mappatura dell'accessibilità e mobilità Smart sui Cammini Toscani (nello specifico, Cammino di Santa Giulia/Via Lauretana e Via Francigena 32) con l'obiettivo di sviluppare azioni mirate e realizzare prodotti accessibili, inclusivi da destinare a un pubblico fragile sempre più ampio. L'obiettivo è quello di realizzare iniziative finalizzate a sviluppare una maggiore inclusione e accessibilità del patrimonio turistico e culturale, legate al turismo lento che caratterizza in particolare il viaggio lungo i Cammini della Toscana.

Sempre in Toscana, sebbene non tutto il progetto miri all'accessibilità infrastrutturale di un percorso, riteniamo utile menzionare il progetto "Ruote Libere for all", portato avanti dalla Coop. Soc. Melograno, al cui interno uno degli obiettivi è quello di sviluppare un'accoglienza in foresteria per cicloturisti nei periodi di alta stagione.

Se poniamo l'accento sull'asse più lungo del nostro Paese dedicato a chi ha fatto della dolce mobilità uno stile di vita, diversi sono i progetti che nel tempo hanno preso piede, mettendo a disposizione metodi di lavoro e approcci che, seppur differenti, hanno tutti un comune denominatore: rendere l'itinerario della Via Francigena, o anche una piccola parte di esso, un'esperienza per tutti. Alcuni, come anticipato, si sono focalizzati sul percorso, altri su aspetti differenti, ma possiamo asserire con certezza che fino a oggi su questo grande bacino non sono stati mai svolti (e pubblicati) lavori che interessano contestualmente tutti i tre grandi temi che rendono un Cammino veramente accessibile a tutti: infrastruttura, ospitalità e servizi.

3.4. Buone pratiche sulla Via Francigena

Qui di seguito proponiamo, invece, le buone pratiche che hanno riguardato specificatamente la Via Francigena in Italia.

Via Francigena per tutti - Valle d'Aosta

In un tratto valdostano della Via Francigena lungo circa 2 km (dal Monastero Mater Misericordiae al Castello di Quart), si è realizzato il progetto "Via Francigena per tutti". Nello specifico si sono effettuati differenti interventi per soddisfare i bisogni di autonomia delle persone con disabilità visive, lievi disabilità motorie e persone con disabilità intellettive:

- la posa di un cordolo che funge da "elemento guida";
- inserimento di manufatti podotattili;
- la messa in sicurezza del canale irriguo che scorre lungo questo tratto di Cammino;
- la realizzazione di una audioguida descrittiva del percorso e del Castello;
- la realizzazione di un pannello tattile riguardante il complesso architettonico da installare all'esterno del Castello di Quart;
- la realizzazione di una guida specifica con l'obiettivo di facilitare
- la lettura e la conoscenza da parte di persone con disabilità intellettiva.

Gli interventi di miglioramento dell'accessibilità hanno avuto come caratteristica quella di essere tali da non snaturare l'ambiente presente lungo il percorso.



Un secondo progetto, chiamato "Nuova luce per il pellegrini sulla Via Francigena dell'Alta Valle del Gran San Bernardo", è stato finanziato dal Ministero del Turismo per lo sviluppo dell'offerta turistica dei cammini religiosi italiani e prevede alcuni interventi per migliorare la fruibilità del percorso. In particolare alcuni tratti del cammino saranno illuminati e saranno posizionate bacheche informative e alcune opere dell'artigianato locale.

Significativi saranno alcuni interventi per rendere maggiormente accessibili le informazioni, in particolare per le persone ipovedenti o cieche che, attraverso tre plastici in 3D avranno l'opportunità di scoprire alcune peculiarità del territorio. I plastici, oltre all'esplorazione tattile, saranno dotati di specifici codici QR che permetteranno, attraverso un'applicazione scaricabile gratuitamente, di accedere a contenuti in diversi formati, tra cui **video in LIS** e informazioni che attraverso la sintesi vocale hanno la possibilità di essere ascoltate. Inoltre, l'applicativo permetterà la traduzione in 36 lingue in base alle impostazioni individuali.

La novità più significativa è che i codici QR non avranno la necessità di essere scansionati, operazione spesso complessa per persone con disabilità visiva, ma avviata la telecamera dell'app, sarà il codice ad "agganciare" direttamente l'utente e a fornirgli informazioni.

Via Francigena for all - Piemonte

“Via Francigena For All” è il progetto che la Regione Piemonte ha presentato nel 2022 in occasione di un bando della Presidenza del Consiglio dei ministri per progetti riguardanti il turismo accessibile e inclusivo per le persone con disabilità.

Costruito sul filo conduttore di un importante cammino storico, itinerario culturale del Consiglio d'Europa, riguarda i tratti dell'itinerario Canavesano Ivrea-Viverone e della variante della Valle di Susa Villar Focchiardo-Avigliana della Via Francigena, oltre ai territori limitrofi con la relativa offerta turistica di tipo culturale, naturalistica, sportiva ed enogastronomica, in un'ottica di innovazione che guarda ad esperienze inclusive a 360°. [...]

Un aspetto di grande rilievo riguarda l'analisi approfondita dell'accessibilità, in particolare dei due tratti oggetto del progetto - ma in una prospettiva non lontana, dell'intero percorso francigeno piemontese - condotta da esperti del CAI e dell'Associazione Europea Vie Francigene - Francigena Service che costituirà da un lato uno strumento di comunicazione turistica e dall'altro un vero e proprio 'manuale' per interventi di miglioramento rivolto agli attori del territorio.³³ [...]



Tra le principali azioni realizzate ricordiamo:

- Mappatura sulla fruibilità dei percorsi per le persone con disabilità motorie e sensoriali sulle due tratte;

³³ VisitPiemonte: <https://www.visitpiemonte.com/blog/il-progetto-via-francigena-for-all>

- mappatura accessibilità di strutture ricettive, uffici turistici, servizi, punti di interesse storico-culturale (150 luoghi);
- acquisto di mezzi fuoristrada per l'accompagnamento su percorsi disagiati per persone con ridotte capacità di movimento; adeguamento uffici turistici Avigliana, Cesana, Claviere, Ivrea, Oulx, Susa. Realizzazione di 3 aree sosta accessibili ai disabili, a Villar Focchiardo, Avigliana e Bollengo, e di 12 pannelli visivo-tattili in ognuno dei Comuni attraversati;
- identificazione di nuovi 20 siti sacri ad apertura automatizzata tramite l'App "Chiese a porte aperte";
- formazione base e avanzata in presenza per 80 operatori turistici;
- promozione: realizzazione gadget.

Tra le principali azioni in corso di realizzazione:

- Francigena in blu: mappatura accessibilità e fruibilità percorsi e contesti turistici;
- nuove sessioni di formazione per operatori;
- nuova e differenziata produzione di gadget;
- siti sacri: completamento realizzazione pannelli sensoriali;
- realizzazione di press tour ed eductour per tour operator;
- camminata con partecipanti disabili;
- conferenza stampa di chiusura progetto.

Ciclovia Francigena per PMR

Tra le iniziative messe in atto dall'associazione Free Wheels, nel 2016 si è dato vita a un Cammino inclusivo (al quale hanno partecipato persone a mobilità ridotta e non) dalla sede dell'associazione - Somma Lombardo (VA) - a Roma seguendo l'itinerario ciclabile della Via Francigena. Dal momento che il percorso non parte dalla cittadina in provincia di Varese, la delegazione dell'associazione ha seguito il Canale Industriale fino ad Abbiategrasso e successivamente l'Alzaia del Naviglio di Bereguardo fino a raggiungere Zerbolò per immettersi subito dopo sulla direttrice del Cammino.

L'itinerario di partenza non è mai stato pensato e progettato per viaggiatori a mobilità ridotta; per questo, a suo tempo, la verifica di tale itinerario era volta a capire se biciclette e sedie a ruote potessero essere paragonabili e allineabili in termini di progettazione dell'itinerario.

Gli obiettivi del progetto erano:

- analisi orografica del territorio in cui si sviluppa il Cammino; esame del percorso su carta escursionistica in scala 1:25.000 (o 1:10.000 se disponibile);
- tracciatura a tavolino dei vari tipi di percorsi per utenze differenti;
- rilievo e verifica del percorso individuato su carta;
- applicazione di eventuali modifiche sulla base di eventuali anomalie riscontrate tra la cartografia e la geografia reale del territorio;
- percorrere il percorso assieme a due persone con bisogni di accessibilità motoria differenti;
- identificare possibili ospitalità dove le persone con bisogni di accessibilità motoria possano sostare;
- verificare eventuali varianti percorribili in autonomia da persone con bisogni di accessibilità motoria;
- verificare l'accessibilità dell'ufficio per il ritiro del Testimonium a Roma e i servizi in grado di offrire al Camminatore con bisogni di accessibilità che lì vi si reca.



Via Francigena in Toscana

Il Comune di Capannori ha reso accessibile parte del suo percorso cittadino (privo di ostacoli) a persone cieche o ipovedenti. Lungo il percorso è stato installato un semaforo dotato di segnale acustico, cartelli di preavviso e passaggi pedonali e ciclabili privi di gradini, accessibili anche a persone a mobilità ridotta. Il secondo step prevede la possibile installazione, su proposta di Regione Toscana, di una serie di beacon che diano informazioni sul territorio.



Come anticipato nel capitolo precedente, lungo la tappa Gambassi Terme - San Gimignano, il progetto Via Libera intende realizzare una ricognizione dei tratti indicati dei luoghi autentici e identitari rilevando il loro livello di accessibilità fisica e culturale rispetto alle varie disabilità al fine di abbattere limiti e barriere e dare a "tutti" l'opportunità di vivere un'esperienza unica e autentica in luoghi e paesaggi ricchi di storia, identità e bellezza.

Un'altra realtà che non ha lasciato al caso il tema dell'accessibilità è "Sentieri di Felicità odv" che da tre anni porta avanti il progetto Accoglienze Accessibili, il quale prevede che l'Associazione metta a disposizione i propri volontari per accogliere i pellegrini in cammino sulla Via Francigena e per occuparsi della manutenzione ordinaria delle due accoglienze; l'Amministrazione comunale, a sua volta, impegna risorse economiche per la gestione delle spese vive delle due strutture. Un'esemplare realizzazione di questa idea è sperimentabile nel comune di Altopascio, presso le due ospitalità Badia Pozzeveri e Foresteria la Pistacchia.

In entrambe si può dormire ma nella prima struttura d'accoglienza si realizzano anche giornate di pulizia del percorso in collaborazione con associazioni del territorio, corsi di conduzione per ausili da trekking, mostre, proiezioni, presentazioni di libri, spettacoli e campus estivi sulla tematica del cammino e dell'inclusione e progetti con istituti scolastici volti a sensibilizzare e formare i più giovani sui temi e valori del cammino, dell'accoglienza e dell'accessibilità. Nella Foresteria La Pistacchia è disponibile un punto informazioni sul Cammino gestito grazie alla collaborazione con studenti del territorio.

Entrambe le strutture si sostengono attraverso le donazioni lasciate dai pellegrini e dai fruitori degli eventi collaterali; il residuo viene totalmente investito in migliorie per l'accessibilità in modo da rendere sempre più inclusive le due accoglienze.



Sebbene "Via Francigena Toscana per tutti" sia a tutti gli effetti ancora solo un progetto non ancora realizzato, l'Associazione Toscana Vie Francigene 2.0 ha proposto a Regione, unanimemente riconosciuta la Regione che più e per prima ha investito risorse umane e finanziarie sull'itinerario, di porre attenzione a uno sviluppo del tema dell'accessibilità di questo grande Cammino nel territorio regionale. Ciò implica l'inserimento di questo tema nella strategia di costruzione e promozione di servizi per l'inclusione delle persone con bisogni di accessibilità che desiderano percorrere questo Cammino. Anche in questo caso l'obiettivo è quello di realizzare una tappa pilota fruibile da persone a mobilità ridotta, ciechi (o ipovedenti) e sordi (o ipoudenti) e non solo.

Via Francigena per tutti nel Lazio

Il progetto "A ruota libera"³⁴ realizzato nel tratto Acquapendente-Roma, nel 2019 e continuato poi nella tappa Roma-Castel Gandolfo, nel 2022 aveva come obiettivo quello di individuare, per mano dell'associazione Free Wheels, un percorso che con le opportune nuove tecnologie mettesse una persona a mobilità ridotta in sedia a ruote nelle giuste condizioni per poter vivere un itinerario culturale come la Via



Francigena. Così alcuni volontari dell'associazione si sono messi in Cammino (seguiti poi da una troupe che ha realizzato un web-doc cinematografico) per cercare, ed è il caso di dire metro dopo metro, un percorso per tutti. Acquapendente, Bolsena, Montefiascone, Viterbo, Vetralla³⁵, Sutri,

Campagnano, La Storta e Roma (e poi post-pandemia fino a Castel Gandolfo) sono state le tappe di questo lungo Cammino di circa 145 km cercato e seguito interamente a bordo di una sedia a ruote affrontando tantissimi punti critici e valutando per ognuno, una dopo l'altra, le alternative migliori in termini di sicurezza, percorribilità e bellezza.



³⁴ "A ruota libera" (www.aruotalibera.eu), progetto cross mediale sul Cammino della Via Francigena, scritto e ideato da Marco Neri, cofinanziato dall'Unione Europea.

⁵ Il percorso non prevedeva il passaggio da San Martino in Cimino, ma seguiva la Cassia per collegare Viterbo a Vetralla. Oggi sul sito dell'associazione è a disposizione un percorso aggiornato con passaggio per San Martino in Cimino.

E così, con lo stesso tipo di approccio, seguendo sentieri e uscnedone, percorrendo asfalti e rientrando sulla direttrice del Cammino, Free Wheels ha continuato poi fino a Castel Gandolfo.

Gli obiettivi del progetto erano:

- analisi orografica del territorio in cui si sviluppa il Cammino; esame del percorso su carta escursionistica in scala 1:25.000 (o 1:10.000 se disponibile);
- tracciatura a tavolino dei vari tipi di percorsi per utenze differenti; rilievo e verifica del percorso individuato su carta;
- applicazione di eventuali modifiche sulla base di eventuali anomalie riscontrate tra la cartografia e la geografia reale del territorio;
- percorrere il percorso assieme a due persone con bisogni di accessibilità motoria differenti;
- identificare possibili ospitalità dove le persone con bisogni di accessibilità motoria possano so stare;
- verificare eventuali varianti percorribili in autonomia da persone con bisogni di accessibilità motoria;
- produzione di un web-doc del viaggio dando voce ai luoghi della



cultura, alla rete delle strutture ricettive lungo il percorso, all'artigianato locale, ai beni paesaggistici e culturali del territorio;

- mappatura con la realtà aumentata del Cammino di una persona con disabilità lungo il tracciato;
- valorizzazione dei beni artistici, della promozione dell'artigianato artistico, delle Pmi e dei luoghi della cultura attraverso una serie di incontri che i pellegrini avranno lungo il percorso;
- produzione di un e-book, diario e guida interattiva dell'intera esperienza.

Via Francigena per tutti in Puglia

Il progetto "La Via Francigena nel Salento, da Brindisi a Santa Maria di Leuca, accessibile a tutti" è senz'altro una delle migliori buone pratiche realizzate nel tratto sud di questo grande Cammino italiano. Promosso dall'unione delle due associazioni Mollare Mai a.s.d. - che si occupa di aiutare le persone con disabilità (nello specifico paraplegiche, tetraplegiche, cieche e vittime di incidenti stradali) nell'educazione al miglior utilizzo della carrozzina, nell'attività motoria per far sì che possano essere autonome nell'affrontare le barriere architettoniche della nostra società - e Via Francigena Pugliese - che si occupa di promuovere diverse iniziative culturali per la valorizzazione della Via Francigena in Puglia - in collaborazione con le Amministrazioni toccate dall'itinerario, le Associazioni culturali, i portatori d'interesse e le comunità locali.

Gli obiettivi del progetto erano:

- offrire alle persone con disabilità trasporti adatti a tutti gli utenti;
- identificare ospitalità e servizi di alta qualità forniti da personale qualificato coinvolgendo attivamente i Comuni e le comunità locali;
- promuovere attività, mostre, attrazioni, che permettano la parteci-



pazione di tutti al cammino, nonché sistemi di prenotazione, siti web e servizi che forniscano informazioni accessibili a tutti.

Le principali azioni realizzate:

- produzione di una mappatura del percorso con le varianti accessibili;
- identificazione dei punti di interesse (farmacie, ospedali, punti di ristoro, fontanelle e officine per la riparazione delle biciclette);
- censimento delle strutture ricettive (b&b) dotate di servizi per persone con disabilità;
- censimento di tutti i beni culturali e biblio-museali accessibili a persone con disabilità.

3.5. Principali problematiche relative all'accessibilità dei Cammini

Il Cammino è un'esperienza itinerante, un viaggio a tutti gli effetti dove ogni giorno (teoricamente) ci si sposta da un luogo a un altro affrontando quindi tutte le eventuali difficoltà dello spostamento; quotidianamente si arriva in un luogo che non si conosce nel quale trovare le risposte alle proprie esigenze e si deve dormire in un letto diverso da quello della notte precedente. Di conseguenza tutto può andare per il meglio oppure ci si può trovare di fronte a qualche complicazione.



Da quanto detto sopra si evince chiaramente come le problematiche relative a una buona progettazione di un Cammino che sia percorribile anche da persone con bisogni di accessibilità riguarderanno principalmente la fruibilità e l'accessibilità:

- dell'infrastruttura
- dell'ospitalità
- dei servizi al viaggiatore

Infrastruttura

Quando parliamo di percorsi è bene chiarire che le caratteristiche che

ne determinano la percorribilità in sicurezza da parte di persone con bisogni di accessibilità motoria e sensoriale sono, in primis, il sedime e, a seguire, pendenza e larghezza. Comprensibilmente questi aspetti variano a seconda del tipo di fondo, elemento che determina l'aderenza degli



ausili per le persone a mobilità ridotta e la sicurezza di tutti.

Altresì è importante far comprendere che una persona che decide di vivere l'esperienza del Cammino, al pari di chiunque, deve attrezzarsi opportunamente. Se una persona a piena mobilità decide di affrontare il percorso, non lo fa con delle sneakers, bensì con apposite scarpe da trekking. Questo principio vale indistintamente per tutti. Alla luce di ciò, senza un'attrezzatura adeguata è impossibile vivere qualsiasi tipo di esperienza, soprattutto quella di Cammino dove spesso e volentieri possiamo contare solo su noi stessi e su tutto quello che riusciamo a trasportare nel nostro zaino.

Essendo il Cammino un'esperienza di mobilità, in quanto si basa principalmente sulla capacità di spostamento, deve essere chiaro a tutti che le persone con esigenze legate alla mobilità ridotta sono le più colpite da una cattiva progettazione del percorso sul quale pertanto è importante porre maggiori attenzioni.

Per questo nella tabella che segue, elenchiamo i tipi di sedimi possibili sui quali un Cammino può svilupparsi e le percentuali di pendenza in salita e in discesa consentite perché una PMR possa percorrerli in autonomia con l'ausilio di strumenti a propulsione elettrica:



Ovviamente tali valori in caso di pioggia o eccessiva umidità non possono essere più considerati in quanto i terreni diventano scivolosi e fonte di pericolo per tutti ³⁶.

In base a ciò proponiamo alcune foto di passaggi difficoltosi che si riscontrano abitualmente durante i rilievi.



Per quanto invece concerne le persone con bisogni di accessibilità sensoriale, l'attenzione principale va posta principalmente sulla larghezza dei percorsi orientando la scelta sui tratti dove due persone possono camminare affiancate, evitando quelli esposti e particolarmente scivolosi.

36 Importanti spunti di valutazione possono essere colti dall'interessante articolo <https://www.sporteimpianti.it/principale/tsport/rubriche-tsport/argomenti-in-breve/progettare-laccessibilita-sentieri-percorsi/>



A tal fine sono preferibili i tratti con larghezza compresa tra 1 e 2 metri. Ciò non significa che non possono esistere tratti, più o meno lunghi, di larghezza inferiore; ma è buona norma e segno di attenzione far sì che vengano ridotti il più possibile e in presenza obbligata di un passaggio simile in primis accertarsi che il tratto non sia pericoloso (esposto, in pendenza, soggetto a fanghiglia, etc..) e poi assicurarsi che venga segnalato adeguatamente.

Inoltre, soprattutto per persone con bisogni di accessibilità visiva ³⁷, è preferibile che il piano di calpestio sia il più possibile regolare e privo di possibili fonti di pericolo e gli ostacoli sulla superficie calpestabile abbiano un ingombro massimo laterale di 10 cm e uno spazio in altezza libero per almeno 203 cm (manufatti, cartellonistica sporgente, ecc.), comprese le aree sosta.

Ulteriori interventi migliorativi possono essere alcune infrastrutture leggere come corrimano (lignei o in cordame), guide batti-bastone e bacheche informative inclinate a 35 gradi, con tecniche multi-codifica, dal Braille alle tecnologie NFC e QR.

Ospitalità

L'accoglienza organizzata in una rete inclusiva di strutture ricettive, che accolga il visitatore con cordialità e disponibilità, costituisce l'elemento fondamentale per la promozione del Cammino stesso. Quindi chiunque si occupi di costruire un Cammino sa che il prodotto potrà essere realizzabile e vincente solo nel momento in cui si riesce a costituire un reticolo di ospitalità in grado di accogliere e soddisfare il maggior

37 Rocco Rolli, Turismo per tutti e persone con disabilità visiva - da "Viaggiare senza limiti: il Turismo per Tutti in Europa" - Istituto Italiano per il Turismo per Tutti 2010. Un esempio di percorso per persone cieche e ipovedenti da percorrere in totale autonomia è il Sentiero sensoriale dei Bagni di Mäsino, voluto dall'ERSAF della Lombardia (Ente Regionale per i Servizi all'Agricoltura e alle Foreste), si sviluppa per circa 1100 m con un dislivello di 80 m.

- numero di camminatori con le loro più svariate e specifiche esigenze. È chiaro che maggiori saranno i servizi offerti, più ampia sarà la gamma di persone che si potranno accogliere. Ma a volte l'ottemperare a una determinata esigenza non è possibile per una serie di motivi che proviamo a menzionare qui di seguito:

- **orografici**, perché non tutte le ospitalità sono facilmente raggiungibili;

- **strutturali**, in quanto alcune si sviluppano verticalmente;

- **economici**, poiché realizzare un'accoglienza di qualità a volte richiede un grande impegno in termini di denaro.

Ognuno di questi aspetti però deve essere approcciato in modo costruttivo riconoscendo nell'accessibilità un punto di forza della propria accoglienza, più che un sacrificio in ordine di tempo, risorse umane ed economiche.

Entrando quindi in merito a ciascun punto, è facile comprendere che l'orografia del territorio è il primo ostacolo con il quale confrontarsi. A volte, soprattutto nelle aree interne o in quota, il raggiungimento di

alcune strutture ricettive è precluso per scalini, percorso in eccessiva pendenza su sedime più o meno regolare.

Una volta raggiunto il luogo dove si sarà deciso di riposare dopo una lunga giornata di Cammino, si potrebbe scoprire che non tutte le accoglienze sono prive di barriere architettoniche o hanno sviluppato un approccio all'arredamento che garantisca a tutti di muoversi al loro interno senza difficoltà. Per questo possiamo trovare scalini in entrata, spazi ristretti, collegamenti verticali non accessibili a persone a mobilità ridotta, vani sottodimensionati per chi deambula con ausili.



Servizi

La fruibilità di un cammino richiede non solo infrastrutture e ospitalità, bensì anche servizi che rispondano a tutte le esigenze che il

viaggiatore ha lungo il percorso. Anche questi, pertanto, dovrebbero essere fruibili a persone con bisogni di accessibilità, ma spesso e volentieri non lo sono. Ci riferiamo nello specifico a luoghi dove è possibile cibarsi, curare il corpo, luoghi di culto, servizi di trasporto ma anche all'arredo urbano. Quindi non soltanto al privato, ma anche al pubblico che a volte riserva qualche sorpresa.



Questo tema, quello dei servizi durante un'esperienza itinerante, viene a volte considerato secondario; i maggiori interventi si orientano sui primi due punti (infrastrutture e ospitalità) ma tale visione presenta un grandissimo errore di valutazione perché, soprattutto nel turismo accessibile, funge da deterrente al pari degli altri due. A seconda delle aree di interesse, le problematiche maggiori possono riguardare più specificamente:

	Accesso	Fruizione	Servizi igienici
Alimenti	✓	✓	✓
Salute	✓	✓	✓
Attività commerciali	✓	✓	✓
Luoghi di Culto	✓	✓	✓
Trasporti	✓	✓	✓
Arredo urbano	✓	✓	✓

Ciascun tipo di servizio per essere fruibile a tutti deve garantire un facile accesso, una fruizione e la disponibilità di servizi igienici per tutte le utenze.

Pertanto, qualora questi aspetti non vengano considerati nella progettazione di un Cammino, nascono maggiori difficoltà.

3.6. Principali soggetti che si occupano di accessibilità

Tra i grandi nomi del panorama italiano che si occupano di accessibilità spiccano sicuramente imprese (tra cui Tour Operator), Professionisti, e ovviamente associazioni.

Sebbene digitando la parola Accessibilità su Google, si parli solo ed esclusivamente di quella digitale, come fosse l'unico segmento perseguibile e da perseguire in un Paese come il nostro, qui di seguito proponiamo un estratto degli interlocutori principali che seguono questo tema.

Nonostante, quindi, a un primo sguardo sembra ci sia poco interesse al tema, in realtà, disseminate sul territorio sono presenti realtà che hanno fatto dell'Accessibilità la loro mission. Qui di seguito proviamo a fornire qualche informazione su alcune di esse, la cui scelta è solo ed esclusivamente dipesa dall'aver intrapreso in questi anni esperienze dirette e collaborazioni con queste realtà.

Imprese (in ordine alfabetico):

Consulta per le Persone in Difficoltà (CPD): nasce 1988 a Torino, lavora per creare un mondo migliore dal punto di vista sociale, culturale ed economico, in cui uguaglianza sociale, diritti e opportunità siano garantiti a tutti e tutte.

Cosy for you: è una Cooperativa sociale con sede a Napoli che si propone di perseguire l'interesse generale della comunità promuovendo, istituendo e gestendo servizi socio-sanitari, educativi, assistenziali, sanitari, culturali, ricettivi, ricreativi, turistici e formativi. La cooperativa offre anche servizi legati a iniziative per il tempo libero come attività di turismo per tutti.

Viaggio Italia: con sede a Torino, è un progetto di viaggio alla scoper-



ta dei limiti e della voglia di superarli o di riconoscerli, così come conoscere il piacere del viaggiare con i suoi incontri, scoperte ed emozioni.

Village for all: è un'azienda di innovazione turistica con sede a Ferrara, specializzata in Ospitalità Accessibile.

Willeasy: è un ecosistema che permette alle persone con esigenze specifiche di trovare gli eventi e le strutture più adeguate alle loro necessità, come ristoranti, negozi, hotel e musei o altri punti di interesse per la vita quotidiana.

Vari tour operator:

- **Appennini for all:** con sede a Cese di Avezzano (AQ), startup innovativa nata nel 2020 focalizzata sul turismo ambientale per disabili.
- **Azono Travel:** con sede a Milano, è concentrata sullo sviluppo di viaggi dedicati a persone con disabilità motorie.
- **Bed & Care Travel:** con sede a Riccione, offre un servizio completo di hotel e vacanze assistite per poter ospitare anziani fragili (autonomi o parzialmente autonomi) con assistenza di operatori esperti, infermieri, operatori sanitari specializzati, animatori e caregiver.
- **GoWorld:** con sede ad Ancona, presenta Go 4 All, il brand dedicato a tutti i viaggiatori con disabilità che desiderano girare il mondo nel modo che desiderano.
- **LP Tour:** con sede a Milano, focalizzata sulle vacanze accessibili, quindi sul turismo attivo, ma non lento.
- **Tourismando:** con sede a Como, è il Tour Operator che ha fondato il marchio "Viaggi in lingua Italiana dei Segni" e promuove viaggi di gruppo con accompagnatore e interprete LIS.
- **Turismo Senza Barriere:** con sede a Sesto Fiorentino (FI), è costituito da operatori turistici che operano in sinergia con esperti nei diversi ambiti della disabilità e di quei particolari bisogni speciali, che in assenza di servizi garantiti possono limitare l'adesione di potenziali viaggiatori a offerte e iniziative turistiche.
- **Viaggi dell'Elefante:** con sede a Roma, il Tour Operator offre ai viaggiatori con esigenze speciali itinerari tailor made, cuciti su misura per soddisfare le esigenze e le aspettative che motivano la scelta di partire.

Professionisti (in ordine alfabetico):

Consuelo Agnesi: architetta, consulente e formatrice in materia di Accessibilità e Universal Design, Progettazione Inclusiva, Comunicazione Inclusiva e Sicurezza inclusiva. È professoressa all'Università degli Studi di Padova e nel Consiglio Direttivo del CERPA Italia Onlus (Centro Europeo di Ricerca e Promozione dell'Accessibilità).

Cristina Amenta: di Matera, architetta dal 2005, si è specializzata negli anni in progettazione inclusiva, partendo da temi legati all'accessibilità per persone con disabilità.

Dino Angelaccio: è un esperto di accessibilità universale, progettazione inclusiva e multisensoriale. È un componente del Comitato accessibilità museale ICOM Italia, del Comitato scientifico ItaliaNostra.

Lucia Baracco: architetto, già responsabile del Progetto Lettura Agevolata del Comune di Venezia. Si occupa di accessibilità dell'informazione e di progettazione inclusiva, con particolare riferimento ai temi della leggibilità del testo e dell'ambiente costruito e a quello delle barriere di tipo percettivo.

Martina Gerosa: italo-tedesca, vive a Milano, è un'architetta urbanista, si è specializzata come Disability & Case Manager. Esperta di accessibilità, di strumenti, tecnologie e approcci per il superamento delle barriere, in particolare di quelle della comunicazione.

Pete Kercher: è socio fondatore di EIDD - Design for All Europe nel 1993 e Presidente 2003-7, assicurandone la credibilità accademica (redige e approva la definitiva Dichiarazione di Stoccolma dell'EIDD® nel 2004) e lanciando un ciclo di conferenze internazionali per discutere le macrotematiche delle aree in cui il design può fare una vera differenza: Culture for All, Work for All, Tourism for All e Cities for All. Dal 2007 è Ambasciatore EIDD.

Daiana Mazzalovo: pedagogista che si occupa di accessibilità e progettazione educativa da anni. Ha fin da subito lavorato nel settore pubblico e privato a sostegno delle persone con disabilità, specializzandosi inizialmente sulla sordità con un focus sulla lingua dei segni italiana (Lis).

Pier Francesco Paolicelli: fino a dicembre 2013 si è occupato della gestione e della promozione della candidatura di Matera a Capitale della Cultura 2019. Ha curato il progetto OpenData del Comune di Matera e il processo partecipativo per la crescita e diffusione di OpenStreetMap

nella città dei Sassi. Dal 2021, per conto di AgID, gestisce il portale nazionale dei Dati Aperti dati.gov.it.

Roberto Scano: si occupa di Web dal 2002, prima come sviluppatore e oggi come normatore. Premiato come normatore tecnico da UNI nel 2015, fino ad aprile 2020 ha svolto attività di supporto all'AgID come Esperto per la normazione e diffusione delle competenze digitali. Dal 2020 in poi scrive norme tecniche per l'accessibilità web e rappresenta l'Italia al tavolo CEN (Comitato Europeo di Normazione) per la creazione degli standard europei.

Pietro Scidurlo: dopo aver percorso più volte il Cammino di Santiago, ha dato vita all'associazione Free Wheels e opera come Costruttore di Cammini fruibili da persone con bisogni di accessibilità. In seguito, è diventato autore per Terre di Mezzo Editore, pubblicando la prima guida europea al Cammino di Santiago accessibile a persone con bisogni specifici ("Santiago per tutti", 2015). Ha scritto per diverse riviste di settore (come National Geographic) in materia di percorsi e itinerari accessibili a tutti. Effettua studi dell'accessibilità di territori, docenze universitarie ed è intervenuto più volte sul tema anche presso l'Assemblea nazionale dell'Istituto degli Itinerari Culturali certificati dal Consiglio d'Europa.

Anna Trono: professoressa di Geografia economico-politica e studiosa di politiche di sviluppo regionale, con studi e ricerche presso i dipartimenti di Geografia della London School and Political Science e dell'Università di Glasgow. Negli ultimi vent'anni ha indirizzato le proprie ricerche su problematiche legate alla tutela e alla valorizzazione del patrimonio culturale e ambientale, agli itinerari culturali, al turismo culturale e religioso, destinando più di recente particolare attenzione all'accessibilità anche ai fini di uno sviluppo turistico compatibile. Tali tematiche sono state oggetto di numerose pubblicazioni e motivo d'interesse di seminari e conferenze internazionali.

Associazioni (da nord a sud): in tutto questo non mancano, e non possono mancare, anche piccole e grandi realtà che dal basso operano per l'accessibilità, spesso in modo silenzioso. Ci riferiamo ad associazioni che seguono maggiormente un segmento piuttosto che l'altro, al fine di inserire nella quotidianità il tema dell'accessibilità.

Viene qui di seguito proposta una tabella indicante, per ciascuna regione, almeno una realtà (sia essa associativa o un portale) che si è contraddistinta per il proprio impegno in questa direzione.

Regione	Nome	Sito
Valle d'Aosta	Cooperativa C'era l'acca	https://www.ceralacca.org/
Piemonte	Istituto Italiano per il Turismo per Tutti (IsITT)	http://www.isitt.it/it/
Liguria	AISM (sede nazionale)	https://www.aism.it/
Lombardia	Ledha	https://www.ledha.it/
Veneto	NoisyVision	https://www.noisyvision.org/it/
Trentino	Cooperativa Handicrea	https://www.handicrea.it/
Alto Adige	Alto Adige per tutti	https://www.altoadigepertutti.it/
Friuli-Venezia Giulia	Associazione Tetra-paraplegici	https://www.turismoaccessibile.fvg.it/
Emilia-Romagna	Associazione Nazionale tutte le età Attive per la Solidarietà (ANTEAS)	https://www.anteas.org/
Toscana	Sentieri di Felicità	https://www.sentieridifelicita.it/
Umbria	Associazione Vita Indipendente (AVI)	https://www.umbriavitaindipendente.it/
Marche	Lega del Filo d'Oro	https://www.legadelfilodoro.it/it/
Abruzzo	Riserva Naturale Sorgenti del Pescara	https://www.riservasorgentidelpescara.it/
	A.S.D. Majella Sporting Team	https://www.majellasportingteam.it/
Molise	Italea Molise	https://italeamolise.com/
	Molise for all	https://www.facebook.com/moliseforall/
Lazio	CAI Viterbo	https://www.caiviterbo.it/
	Kiasso onlus	https://kiassoonlus.wixsite.com/kiasso
Campania	Peepul	https://www.peepul.it/
Puglia	Mollare mai	https://www.asdmollaremai.it/
Basilicata	C-FARA	https://www.facebook.com/cfarastudio/
Calabria	Parco Sila	https://parcosila.it/

3.7. La catena del Turismo accessibile

Sarebbe un errore pensare e iniziare a lavorare su un progetto che tenga in considerazione i bisogni di accessibilità delle persone senza comprendere che parlare di turismo accessibile non significa solo eliminare le barriere presenti nell'esperienza, bensì analizzare scrupolosamente tutto quello che rende possibile il bel ricordo di essa. Per questo la catena del turismo accessibile diventa un concetto fondamentale da cui non ci si può esimere.

L'importanza della catena del Turismo accessibile



Tutto inizia con la pianificazione del viaggio, quindi con la possibilità di accedere con facilità a tutte o almeno a una buona parte delle informazioni di accessibilità necessarie per costruire il proprio viaggio. Il secondo step prevede obbligatoriamente il raggiungimento della destinazione turistica (o del punto di partenza); di conseguenza, che si usi un mezzo privato o uno pubblico, è fondamentale poter giungere autonomamente nelle dirette vicinanze del punto dove tutto avrà inizio e poter trovare in loco eventuali servizi necessari. Per esempio, se si utilizza un veicolo proprio, la presenza di un parcheggio, illuminato o protetto in caso di intemperie, la possibilità di avere linea telefonica o internet sono aspetti essenziali nel momento in cui ci si trova in difficoltà quando si giunge al punto di partenza.

Segue il contesto urbano, i servizi quindi presenti e la loro distanza da dove ci si trova; diventa quindi imprescindibile l'accessibilità del trasporto locale, soprattutto nel momento in cui si decide di raggiungere

l'inizio della nostra esperienza turistica coi mezzi pubblici, extraurbani e successivamente urbani per arrivare a uno degli snodi, come abbiamo visto già in precedenza, imprescindibili: l'ospitalità.

Seguono altri importanti aspetti per poter scoprire il territorio circostante: la ristrutturazione territoriale, nonché il completo abbattimento di tutte le barriere architettoniche e la presenza di attività di svago fruibili a tutti, dalle escursioni nella natura, a una passeggiata sul lungomare, a un giro in bicicletta.

Se l'esperienza che desideriamo concretizzare poi è un'esperienza itinerante, ecco che qui entra in gioco il tema dell'accessibilità del percorso, nonché dei servizi al viaggiatore che via via sono presenti. Servizi che possono essere, come abbiamo visto, alimentari, medici, culturali e/o di altra natura.

Ma sarà anche l'ultimo aspetto, non meno importante degli altri, a rendere speciale tutto ciò che abbiamo vissuto, permettendoci di poter raccontare ad altri la bellezza di quanto abbiamo vissuto e mantenere poi un bel ricordo della nostra esperienza di turismo. Ci riferiamo al ritorno a casa, indipendentemente da come si sceglie di farlo.

È da questa catena che si può evincere chiaramente come parlare di turismo accessibile significa non limitarsi alla norma, ma comporta di essere in grado di andare oltre, di sviluppare uno sguardo d'insieme del turismo che andremo a costruire per noi o per altri.

3.8. Roadmap degli interventi per creare un Cammino fruibile a tutti

Costruire un Cammino fruibile a un target di viaggiatori dalle esigenze eterogenee equivale a non lasciare nulla al caso analizzando tutti i possibili aspetti in funzione del fatto che chiunque possa goderne. Così come occuparsi di accessibilità e di turismo accessibile significa curare i dettagli.

Qui di seguito proponiamo analiticamente le operazioni da svolgere per raggiungere un tale obiettivo:

- analisi orografica del territorio in cui si sviluppa il Cammino;
- analisi dei possibili percorsi su strumenti cartografici avanzati, che permettono di avere già in fase di progettazione i dati relativi a pendenze, classificazione viaria e tipi di fondo;
- tracciatura a tavolino dei vari tipi di percorsi per utenze differenti;
- studio di eventuali varianti sulla base di eventuali criticità emerse già nella fase di studio;

- rilievo e verifica sul campo con strumentazione GPS dei percorsi individuati in fase di progettazione, assieme a persone con bisogni di accessibilità differenti o professionisti con esperienza nel campo dell'accessibilità degli itinerari.

Nella fase di rilievo vengono raccolti dati su:

- sedime dei vari itinerari;
- pendenza reale del percorso;
- eventuali criticità (guadi, attraversamenti stradali, frane o smottamenti, pericoli reali o eventuali, attraversamento di proprietà private e simili);
- foto-referenziazione dei vari tragitti;
- creazione del database delle strutture di accoglienza presenti lungo i percorsi;
- invio lettera di presentazione del progetto di mappatura a:
 - a. tutti i Comuni interessati dagli itinerari;
 - b. tutte le strutture ricettive presenti sui vari percorsi;
 - c. tutte le associazioni presenti sui territori coinvolti;
- visita e recensione in loco di tutte le strutture ricettive attraverso una scheda che metta in luce l'accessibilità in modo trasparente;
- mappatura in loco di tutti i servizi al viaggiatore (nelle urbanizzazioni con oltre 5.000 abitanti limitandosi a quello che è presente in ambo i lati della direttrice del Cammino, nei borghi con numero di abitanti sotto la precedente soglia indicare effettuare una georeferenziazione dei principali servizi al viaggiatore presenti sul territorio);
- pulizia accurata delle tracce GPS rilevate sul campo;
- riordino e sistemazione in traccia di tutte le ospitalità;
- riordino e sistemazione in traccia di tutti i punti di interesse (PDI);
- creazione altimetrie dei vari percorsi;
- produzione di una relazione finale con schede tecniche delle criticità da risolvere con interventi di manutenzione ordinaria/straordinaria.

3.9. Tappa d'esempio

Come anticipato, a oggi sull'asse della Via Francigena non è ancora stata effettuata una mappatura completa di infrastruttura, ospitalità e servizi con la lente dell'accessibilità. Si sono svolte operazioni che hanno riguardato i singoli aspetti, magari su una tappa, ma nulla che si avvicini al lavoro svolto - per esempio - dall'associazione Free Wheels sul Cammino di Santiago (Camino Frances) e riportato nella "Guida al Cammino di Santiago per tutti" di Terre di mezzo Editore. L'opera nasce da una mappatura approfondita contenente informazioni fondamentali per consentire a chiunque, dalle persone con bisogni di accessibilità a chi fa dialisi, a chi viaggia con bambini o animali al seguito, di realizzare il sogno del grande Cammino spagnolo.



Free Wheels ha poi collaborato alla realizzazione del progetto "Tracciatura e valorizzazione del percorso della Via Francisca del Lucomagno", intervento specifico 2 (Azione 3.b.2.1) POR FESR 2014-2020 / Innovazione e competitività riguardante la Via Francisca del Lucomagno, uno dei Cammini lombardi più percorsi negli ultimi anni che sin dalla sua ideazione ha visto nell'accessibilità dell'itinerario un punto di forza.

Il lavoro prevedeva:

- rilievo GPS del percorso pedonale;
- progettazione e il rilievo GPS di un percorso ciclabile;
- verifica dell'accessibilità dei due tracciati per persone con sedia a ruote ³⁹;
- redazione di testi descrittivi dedicati alle tappe percorribili da viaggiatori con disabilità, da inserire in una guida di Terre di mezzo Editore, sul sito web e sull'app dedicata al progetto;
- selezione e verifica della presenza di strutture di accoglienza accessibili a persone a mobilità ridotta in ogni tappa; realizzazione di una relazione tecnica per la valutazione della sicurezza, della percorribilità e dell'accessibilità dell'itinerario.

Il lavoro di progettazione e tracciatura dell'itinerario si è svolto in diverse fasi tra loro complementari. Le campagne di rilievo GPS sul territorio si sono svolte tra novembre 2018 e giugno 2019. È stato eseguito un primo rilievo GPS del percorso pedonale in progetto; contestualmente

³⁹ Verifica effettuata dall'associazione Free Wheels.

sono stati individuati i tratti già accessibili con carrozzine per persone con disabilità motoria; è stato progettato e rilevato con GPS il percorso ciclabile; contestualmente sono stati rilevati i tratti accessibili a persone che viaggiano con sedia a ruote.

Dai dati raccolti è emersa chiaramente l'impossibilità di realizzare un tracciato per disabili motori con carrozzine. Gli interventi per poter portare a termine un tale progetto sarebbero stati troppo onerosi:

- nei centri abitati molti marciapiedi non hanno scivoli adeguati e un manto stradale confortevole;
- nei tratti extra-urbani le banchine erbose sono transitabili dai pedoni, ma non dalle sedie a ruote, che sarebbero costrette a percorrere la sede stradale; pertanto, sarebbe necessaria la realizzazione di molti chilometri di marciapiede o pista ciclo pedonale protetta;
- le piste ciclopedonali esistenti non offrono continuità, molti sono i tratti sterrati e, anche dove il fondo è asfaltato sulle ciclabili dei navigli, le rampe dei ponti negli attraversamenti richiedono ausili con motore e/o accompagnatore;

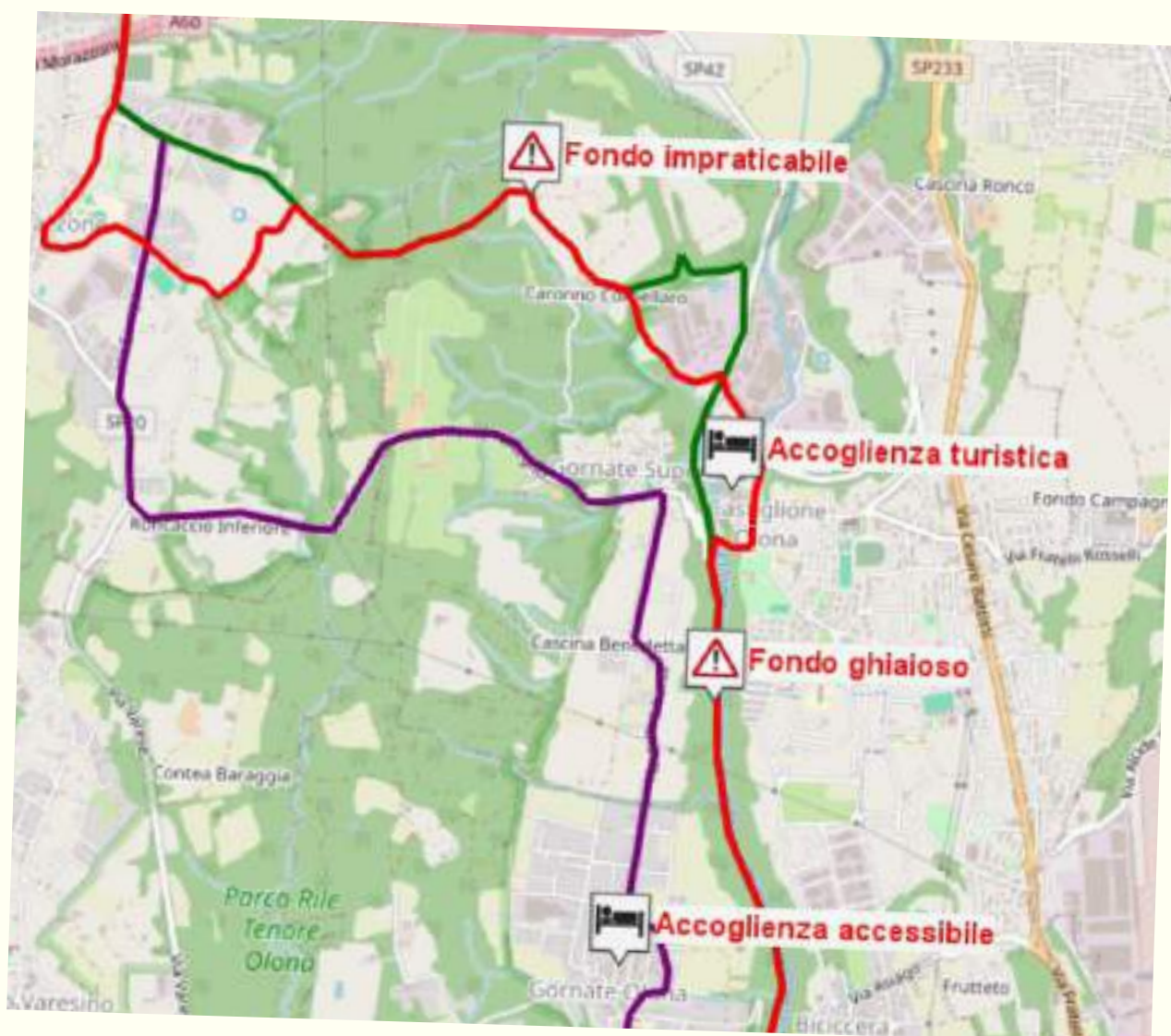
Verificata l'impossibilità per le carrozzine di poter percorrere molti tratti dei percorsi pedonale e ciclabile, in accordo con la committenza, è stato progettato e rilevato con GPS un nuovo percorso adatto a persone con disabilità motoria che utilizzano ausili a trazione elettrica (come handbike o propulsori per sedie a ruote). Questo itinerario, seguendo il protocollo dell'associazione Free Wheels, è stato denominato come "Percorso asfaltato" in quanto segue solo ed esclusivamente un sedime compatto e regolare come quello di norma garantito dal bitume.

Il censimento delle strutture di accoglienza accessibili disponibili in ogni tappa è stato eseguito in due fasi: un primo step ha riguardato solo le strutture che hanno aderito al progetto; accertata la mancanza di strutture idonee per tutte le tappe del percorso, si è estesa la ricerca a tutto il territorio limitrofo. Contestualmente è stata effettuata una verifica sull'idoneità delle strutture stesse per persone a mobilità ridotta. I risultati di questo lavoro sono stati resi disponibili per l'inserimento nella guida di "Terre di mezzo", nel sito web e sull'App dedicata al progetto. Nella relazione riepilogativa sono evidenziati i dettagli relativi all'accessibilità delle singole strutture ed eventuali criticità o disponibilità a interventi migliorativi da parte dei proprietari.

Come esempio di come possano differire itinerari destinati a una fruizione pedonale e/o ciclabile da quelli destinati a handbike o propulsori per sedie a ruote (si veda l'immagine sottostante) che rappresenta

il tratto finale della tappa 3 e l'inizio della tappa 4 della Via Francisca del Lucomagno.

Il percorso viola è quello asfaltato, il percorso rosso è quello destinato ai camminatori e quello verde ai ciclisti.



La mancanza di una struttura idonea nel punto tappa di Castiglione Olona e la presenza di tratti di strada con sedimi non percorribili, hanno imposto una evidente deviazione dal percorso originale, con il posto tappa riposizionato (ovviamente solo per chi segue questo percorso accessibile) a Gornate Olona.

Negli ultimi mesi del 2024 è stato concretizzato un secondo step: la geo-recensione dell'accessibilità di 9 strutture ricettive (una per tappa compresa la località di partenza) le cui informazioni rilevate (attraverso il protocollo di Free Wheels con schede contenenti oltre 520 voci da analizzare) saranno poi rese disponibili sui portali del Cammino e delle associazioni coinvolte per la promozione dell'itinerario e della fruibilità universale dei Cammini.



3.10. Attrezzatura consigliata

Chiunque desidera avvicinarsi a una determinata attività deve attrezzarsi adeguatamente perché l'esperienza possa iniziare e concludersi nel migliore dei modi. Questo vale anche per l'arte del camminare. E le persone con bisogni di accessibilità non si possono - e non si dovrebbero - esimersi da questa buona pratica.



Se da un lato le persone con bisogni sensoriali non devono far altro che equipaggiarsi come un qualsiasi altro camminatore a piena mobilità, le persone con esigenze di accessibilità motoria devono avere qualche attenzione e - diciamo pure - qualche spesa in più. Oltre a tutto l'abbigliamento e alla maggior parte delle attrezzature di un camminatore in piedi, zaino compreso, per chi viaggia a bordo di una sedia a ruote o con una special bike qualora desideri vivere l'esperienza in bicicletta, il veicolo scelto rappresenta in tutto e per tutto le scarpe con cui queste persone desiderano affrontare il percorso; è quindi evidente che sedie a ruote o biciclette dovranno essere adeguate al tipo di sedime che si prevede di percorrere, fosse anche misto.

Ma andiamo per gradi.

3.11. Abbigliamento

Così come per qualsiasi persona, è complicato tracciare una linea unica da seguire come una striscia sull'asfalto, come se il vestiario consigliato possa essere lo stesso per tutti. Quando asseriamo che all'interno del mondo delle persone con bisogni di accessibilità, a pari condizione di disabilità, le esigenze possono variare enormemente, non diciamo un'inesattezza.



Un esempio su tutti è la percezione corporea della temperatura esterna.

Sebbene questa possa interessare chiunque, un semplice diverso livello di lesione della spina dorsale incide significativamente sulla regolazione termica dell'individuo, comportando una serie di rischi e/o incombenze; e in caso di molto caldo o di molto freddo, questo è tutt'altro che un aspetto irrilevante. Per questo ognuno di noi conosce sé stesso come nessun altro e sa, in base al periodo in cui desidera mettersi in viaggio, se e quali saranno i suoi bisogni.

E di conseguenza saprà scegliere il giusto abbigliamento.

Tra i soggetti che più si sono occupati e hanno approfondito il tema c'è sicuramente Pier Giorgio Silvestrin, imprenditore e stilista italiano, inventore e fondatore di Lydda Wear, azienda di abbigliamento per la disabilità. Nel 2010 ha vinto il primo premio "Sodalitas Social Award" di Assolombarda per la categoria Innovazione di Prodotto. Con il tempo sono stati poi tanti - e tanti ce ne saranno - che hanno provato a sviluppare questo segmento perché la ricerca e l'offerta di autonomia non si fermeranno mai.

Quindi al di là del consigliare una partenza nelle mezze stagioni per evitare temperature estreme, è fondamentale comprendere che per scarsa circolazione sanguigna ci sono parti del corpo che possono subire un rapido e maggiore raffreddamento: in primis mani, gambe e piedi. Per questo è utile consigliare di munirsi durante la stagione invernale di accessori, magari in tessuti come il Gore-Tex, che vanno a proteggere queste parti nelle ore e nelle giornate più fredde e/o più ventose.



3.12. Cosa mettere nello zaino

Nel momento in cui si decide di preparare lo zaino, bisogna partire dal presupposto che molte delle cose che riteniamo indispensabili in realtà non lo sono e che, tolto ciò che realmente ci occorre per le nostre necessità quotidiane, possiamo lasciarle a casa. Lungi da noi proporre una lista che possiamo trovare su qualsiasi sito o guida che aiuti a comprendere come "fare lo zaino" per affrontare un Cammino. Riteniamo però sia importante sottolineare alcuni fondamentali che valgono per tutti:



1. tutto quello che mettiamo nello zaino sarà il nostro primo soccorso nei momenti di difficoltà;
2. quanto più riempiamo lo zaino, maggiore sarà il peso che dovremo trasportare;
3. lo zaino andrebbe sempre portato con noi (mai trasportato a fine tappa) per le motivazioni indicate al punto 1; nonostante ciò è possibile usufruire di servizi di trasporto bagagli a patto che:
 - a. si rinunci per qualsiasi esigenza al suo contenuto;
 - b. si aggiunga al peso del nostro zaino, un secondo zainetto per viaggiare più leggeri nel momento in cui spediamo lo zaino



Per una persona a mobilità ridotta che decide di affrontare un Cammino in bicicletta, magari muscolare, è importante sapere che la bici che utilizzerà dovrà essere spinta dalle sole braccia e i bicipiti sono muscoli molto più piccoli dei quadricipiti femorali. Questo aspetto è fondamentale non solo per il viaggiatore ma anche - ed è qui ciò su cui vogliamo porre l'attenzione - per chi accoglie in quanto il viaggiatore potrà essere molto più provato dalla tappa rispetto agli altri camminatori per il semplice fatto che lui con i Bicipiti ha dovuto spingere:

- il peso della bici;
- il peso del proprio corpo;
- il peso dello zaino che trasporta.

Di conseguenza offrire un'accoglienza di qualità significa anche saper discernere i vari tipi di viaggiatori in base alle loro specifiche esigenze offrendo le giuste priorità. Come già emerso, se non conosciamo queste ultime non potremo saper accogliere con qualità. Un esempio su tutti: se una struttura ha a disposizione letti a castello, è buona regola formare gli operatori turistici affinché assegnino i posti letto più in alto a ospiti con la piena mobilità, di modo che qualora arrivino viaggiatori con difficoltà motorie possano accedere con facilità a una branda priva di barriere.



Altro aspetto spesso non considerato abbastanza è il perché lo zaino di una persona con bisogni di accessibilità può essere più pesante e quali azioni i costruttori di Cammini possono mettere in campo per agevolare la realizzazione di quest'esperienza a tutti.

Sebbene la gestione dei bisogni fisiologici sia un aspetto che può riguardare tutti, nel caso delle persone che subiscono una lesione midollare tali necessità sono particolarmente problematiche. Questa comporta una piena o parziale assenza della sensibilità dal punto di frattura in giù. Quindi tra le varie necessità di una persona a mobilità ridotta ci può essere quella di espletare i propri bisogni in tempi che dipendono da un'infinità di fattori, in qualsiasi momento e luogo. Da un lato, quindi, diventa fondamentale l'aspetto della mappatura dei servizi al viaggiatore, operazione capace di individuare e comunicare ai nostri utenti eventuali punti di appoggio lungo il percorso, permettendo loro di calcolare minuziosamente le soste; dall'altra, è plausibile pensare che si possano avere esigenze in mezzo al nulla.

Bisogni che, è giusto specificarlo, a volte non si possono espletare da

sopra una sedia a ruote o - paradossalmente - in piedi.

Per questo per alcune persone a mobilità ridotta può essere indispensabile munirsi, per esempio, di un wc da camper o accessori simili (facilmente trasportabili e relativamente leggeri) che consentano di non incappare in incidenti che possono rovinare l'esperienza di Cammino. Dopo di che dovremo lasciare spazio a tutto il resto dando priorità agli accessori di vitale necessità ricordandoci sempre il fondamentale sopracitato al punto 2 di questo capitolo.



3.13. Ausili tecnologici per la viandanza

Come oramai vogliamo dare per acquisito, il Cammino è un'esperienza che richiede a tutti percezioni quanto più piene per saper decidere con tempestività dove mettere i piedi (o le ruote che siano) per evitare pericoli; le persone con bisogni di accessibilità motoria o sensoriale possono aver bisogno di ausili che evitino loro di mettersi in situazioni a rischio.

Questi ovviamente variano moltissimo, potremmo quasi dire, **da persona a persona.**

Per le persone a mobilità ridotta il mercato attuale offre diverse soluzioni, proprio perché anche nella progettazione di nuove tecnologie si è iniziato a considerare il bisogno di autonomia di tali persone nell'outdoor, fosse anche per una semplice passeggiata su un prato. Alcuni di questi strumenti tecnologici sono pensati anche per persone con esigenze di accessibilità sensoriale (visiva e uditiva). Le principali categorie di facilitatori sono:

- deambulatori;
- passeggini;
- sedie a ruote;
- scooter elettrici e propulsori;
- biciclette.

Entrando un po' in merito a quanto appena indicato, proviamo a esplo-

dere ciascuna categoria.

Deambulatori

Sono in genere bastoni a una o più gambe utilizzati singolarmente o in coppia come appoggio per facilitare e assistere la deambulazione e migliorare l'equilibrio; permettono di scaricare parte del peso corporeo sugli arti superiori ed aumentare la base d'appoggio durante il cammino. Sono muniti all'estremità inferiore di gommino antisdrucciolo e quasi tutti i modelli sono regolabili in altezza.

Sono costituiti da una struttura in acciaio più o meno avvolgente che garantisce quattro punti di appoggio al terreno. Il telaio può essere pieghevole o smontabile per ridurre l'ingombro e facilitare il trasporto. A secondo del modello il contatto a terra avviene con quattro puntali in gomma, due ruote e due puntali oppure quattro ruote; variano in modo proporzionato il grado di scorrevolezza e le abilità necessarie per la guida e il controllo della spinta. Possono essere forniti con alcuni accessori che aumentano il sostegno del tronco e migliorano il controllo degli arti inferiori (sostegni pelvici e pettorali, seggiolini imbottiti, divaricatori, etc.). Essendo spesso e volentieri gli anziani destinatari di questo genere di ausili, oltretutto esclusi dal nomenclatore e di conseguenza non rimborsati dalle ASL in Italia, si è investito poco sul loro sviluppo. Di conseguenza in commercio non esistono modelli a trazione assistita.

Esistono però modelli usati in età pediatrica denominati deambulatori posteriori perché vengono posizionati dietro l'utente; la progressione avviene grazie alla trazione che il soggetto impone all'attrezzo anziché spingerlo; le ruote posteriori possono scorrere solamente in avanti e si bloccano se sollecitate in senso opposto.

Tra questi si possono trovare:

- **Bastoni a gamba**



singola e impugnatura orizzontale più o meno anatomica.

- **Stampelle canadesi**, sempre a una gamba sola, con impugnatura orizzontale e appoggio antibrachiale. Esistono modelli con l'estremità inferiore ammortizzata.
- **Stampelle**, sempre a gamba singola, con appoggio antibrachiale (imbottito o no), impugnatura verticale e sostegno antibrachiale orizzontale.
- **Stampelle con appoggio ascellare** orizzontale imbottito che viene posto sotto al braccio e impugnatura orizzontale.
- **Tripodi** (o bastoni a tre gambe) con impugnatura orizzontale. Eventualmente possono essere dotati di sostegno antibrachiale. Ciascuna gamba è provvista di gommino antisdrucchiolo.
- **Tetrapodi** (o bastoni a quattro gambe) con impugnatura orizzontale. Eventualmente possono essere dotati di sostegno antibrachiale. Ciascuna gamba è provvista di gommino antisdrucchiolo.
- **Bastoni bianchi canadese per persone cieche** (o ipovedenti). Le caratteristiche principali riguardano la possibilità o meno di essere pieghevoli, ortopedici, telescopici, con impugnatura (verticale o orizzontale) e a tinta unita (spesso completamente bianchi) o con alcune parti in altro colore (spesso rosse). Oggi il mercato ne propone anche con segnalatore acustico e a vibrazione di pericolo.

Passeggini

Chi l'ha mai detto che i Cammini possono essere vissuti solo da adulti? All'interno di questo vademecum, nei primi capitoli dove andiamo a definire chi sono le persone a mobilità ridotta, abbiamo avuto modo di parlare anche delle famiglie con bambini in tenera età che desiderano vivere un'esperienza itinerante. A tal fine anche un passeggino diventa quindi un ottimo strumento per facilitare un viaggio esperienziale.

Questi sono ausili provvisti di ruote per il trasporto di perso-



ne in età in cui non si ha ancora la piena mobilità. Per questo lo strumento deve essere spinto e manovrato da un assistente. In commercio ne esistono di due tipi:

- **con telaio pieghevole ad ombrello**, leggeri, poco ingombranti, adatti per persone con buon controllo del tronco e del capo che non necessitano di accorgimenti particolari per mantenere una postura seduta corretta;
- **con telaio pieghevole o smontabile**, più pesanti e robusti, indicati per persone con esigenze elevate di controllo posturale. Questi facilitatori danno la possibilità di regolare la larghezza e la profondità del sedile, l'altezza e l'inclinazione dello schienale e dell'appoggiapiedi e sono in grado di adattarsi e seguire la crescita e l'evoluzione della persona trasportata.

Sedie a ruote

Questi ausili sono dotati di ruote in grado di dare, restituire o potenziare le possibilità di spostamento a chi non è in grado di camminare o riesce a farlo per tempi e spazi estremamente ridotti.

In base alle modalità di guida e propulsione possiamo suddividerli in:

- **manuali da trasporto;**
- **manuali ad autospinta;**
- **elettroniche.**



Le sedie a ruote manuali da trasporto sono così definite perché, non avendo ruote abbastanza grandi da poter essere raggiunte dalle mani della persona a bordo, né dotate di leve o manovelle, devono essere spinte da un accompagnatore. Rispetto a quelle ad autospinta hanno dimensioni ridotte e raggio di curvatura minore, caratteristiche ideali soprattutto all'interno

di abitazioni con spazi ristretti e bisogni di accessibilità.

Esistono modelli solo per interni con quattro ruote piccole e piroettanti, e modelli che vanno bene sia per interni che per esterni con due ruote posteriori di almeno 12" fisse, e due rotelle anteriori piroettanti.

Le sedie a ruote manuali autospinte sono spinte e guidate dall'occupante e sono le più diffuse. La propulsione avviene, in genere, appoggiando le mani sui mancorrenti delle ruote grandi posteriori. Sono indicate per persone con disabilità di locomozione ma con buona mobilità e forza negli arti superiori. Hanno una buona manovrabilità, adatta per gli spostamenti sia in ambienti esterni che interni. Sono in genere leggere (o ultraleggere, con un peso complessivo compreso tra i 6 e i 13 kg) e facilmente trasportabili. Inutile dire che le attuali tecnologie si sono spinte ancora oltre scendendo alla soglia dei 4 kg circa (ruote escluse).

Alcuni modelli si spingono con il movimento di una o due leve azionabili dall'utente, possiedono un rendimento meccanico molto alto e sono in grado di coprire distanze più lunghe; rispetto alle precedenti sono però poco manovrabili e più pesanti. Per questi modelli ultra tecnologici le personalizzazioni sono quasi infinite.

Ne citiamo solo alcune:

- materiale di composizione (acciaio, alluminio, titanio, carbonio, magnesio, etc.);
- tipo di telaio (rigido, pieghevole, misto);
- unità posturale verticale;
- unità posturale orizzontale;
- tipo di seduta;
- tipo di pedana;
- centro di gravità;
- forcelle e ruote anteriori;
- protezioni laterali;
- posizione delle ruote posteriori;
- campanatura ruote posteriori;
- cerchi e ruote posteriori;
- corrimano;
- copertone;
- tipo di sistema frenante;
- accessori;
- colore.

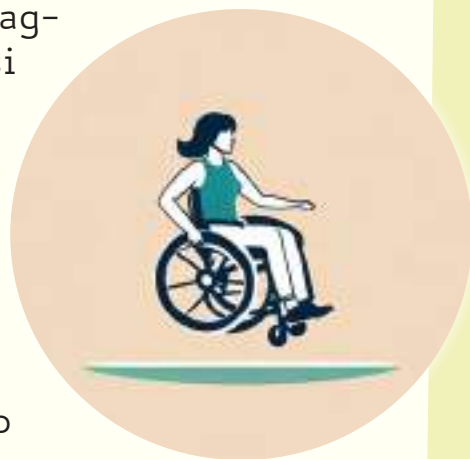


Per i non addetti ai lavori e per gli utilizzatori non molto esperti,

molti di questi aspetti che sembrano piccoli dettagli possono di fatto cambiare significativamente la sicurezza, la comodità e le performance di questo ausilio. Anche, o forse è il caso di dire, soprattutto in un'esperienza di viaggio non sempre "confortevole", come un Cammino.

Le sedie a ruote elettroniche sono spinte e guidate attraverso motori elettrici e comandi elettronici. Sono ausili che danno autonomia negli spostamenti anche a quelle persone con patologie gravemente invalidanti o che non hanno forza sufficiente per spingersi. Fino a qualche anno fa, quando l'offerta era limitata solo ad alcuni modelli, erano più costose, pesanti e ingombranti rispetto alle carrozzine manuali. Nell'ultimo decennio però, proprio per far fronte al fatto che la ricerca per soddisfare richiesta e offerta di autonomia è in continua evoluzione, sul mercato sono approdati ausili tecnologici che, anche grazie ad alcuni contributi regionali (purtroppo non concessi in modo omogeneo su tutto il territorio), hanno permesso a molti di poter affrontare esperienze fino qualche anno precluse. Anche semplicemente andare a fare la spesa autonomamente.

Ovviamente più tecnologia comporta anche maggior manutenzione in quanto le sedie elettroniche si possono guastare più facilmente. Nelle carrozzine elettroniche non troviamo mancorrenti né leve o manovelle per la spinta, ma il comando elettronico, la centralina, i motori e le batterie per la loro alimentazione. Il comando elettronico più diffuso è il joystick azionato dalla mano dell'utente. Esiste una perfetta corrispondenza tra il movimento del joystick e quello della carrozzina. Attraverso questo accessorio, di solito, si regola anche in modo proporzionato e coordinato la velocità che aumenta a mano a mano che la leva è portata a fine corsa. Esiste inoltre un dispositivo apposito per regolare la velocità della carrozzina, di solito posizionato sulla scatola dei comandi. Normalmente il joystick è alloggiato su un bracciolo, per essere facilmente accessibile alla maggior parte degli utenti. In presenza di grossi disturbi della manualità, questo può essere azionato da altre parti del corpo (come il capo, il mento, o paradossalmente anche il piede etc.). Quando si dimostra impossibile l'uso di un joystick si può pensare all'uso di comandi alternativi (tipo interruttori, sistemi di scansione, etc.).



Nelle sedie a ruote elettroniche di solito sono montati due motori, la potenza dei quali non condiziona la velocità ma il massimo carico e le pendenze superabili. Esiste sempre un dispositivo mediante il quale è possibile disinserire i motori per poter spingere la carrozzina manualmente. Possono essere montati due tipi di freni: quello motore, che dà

un rallentamento graduale quando il joystick viene rilasciato, e il freno elettromagnetico che entra in funzione automaticamente dopo il freno a motore e ha la stessa funzione del freno a mano nella automobile.

Anche per questi modelli di ausili esistono versioni più o meno accessoriate e personalizzabili per vivere esperienze all'aria aperta: le persone possono arrivare persino a dormire a bordo grazie a una regolazione orizzontale della seduta.

Scooter elettrici e propulsori

In questa categoria di prodotti rientra tutta una serie di nuovi strumenti tecnologici che hanno di fatto migliorato l'autonomia e - è il caso di dirlo - la vita delle persone con bisogni di accessibilità motoria che desiderano vivere una vita attiva.

Alcuni di questi dispositivi sono veri e propri ausili autonomi che si differenziano totalmente dalla sedia a ruote su cui abitualmente la persona a mobilità ridotta è seduta; ciò significa che per accedervi deve



comunque essere in grado di effettuare un trasbordo dalla sedia a ruote allo scooter. Sul mercato si trovano modelli che variano per resistenza, batteria, design. Alcuni hanno quattro ruote al cui centro è montata una seduta con un manubrio; altri semplicemente due, parallele e autobilanciate, tra le quali sono montati una seggiola per l'alloggiamento del conducente e un manubrio che permette di direzionare il mezzo attraverso la capacità di gestione del tronco.

La tecnologia ha preso poi anche altre direzioni concependo una serie di propulsori elettrici che si agganciano - e si sganciano con più o meno facilità a seconda del modello - in diversi modi direttamente alle sedie a ruote (ultraleggere), indipendentemente dal modello.



L'innovazione di tali prodotti consiste nei seguenti punti di forza:

- irrinunciabilità della propria sedia a ruote;
- versatilità di configurazione (a seconda delle lesioni);
- aggancio/sgancio rapido;
- possibilità di muoversi in autonomia e rapidamente in ambienti esterni altrimenti poco accessibili alla sola sedia a ruote manuale;
- grande livello di autonomia delle batterie;
- trasportabilità.

Questi propulsori elettrici, grazie alla sperimentazione di alcuni soggetti, hanno permesso negli anni di aprire nuove frontiere di utilizzo. Questi ausili, opportunamente configurati assieme alle sedie a ruote, hanno consentito a migliaia di persone di uscire di casa, svolgere le più quotidiane attività in autonomia - aspetto tutt'altro che secondario - affrontando ostacoli dovuti a una superficiale progettazione delle urbanizzazioni ma soprattutto permettendo di vivere esperienze che magari non erano mai state prese in considerazione, come l'outdoor.

Biciclette

Questi veicoli, fino a qualche decennio fa pensati e realizzati a due ruote con movimento a pedali, da diversi anni hanno significativamente fissato la loro pedina sul tabellone della mobilità sostenibile. Certi del fatto che le ruote faranno sempre più parte della nostra vita, soprattutto in un Paese come il nostro (dove il tasso di invecchiamento della popolazione è maggiore di quello delle nascite), le aziende ne hanno sviluppate tantissimi modelli di diversi tipi e materiali:

- a propulsione umana o elettrica;
- per diversi fondi stradali;
- per chi può spingersi autonomamente e per chi non può farlo;
- per chi vuole andare in tandem o in sidecar;
- per trasportare persone in alta montagna;
- per un turismo di prossimità;
- per facilitare i corrieri in città;
- pensate da chi viaggia in piedi e chi seduto;

Ed è proprio su quest'ultimo punto che vogliamo porre l'attenzione. Munite di attrezzature speciali per facilitare o assistere l'utente (stabilizzatori laterali, spalliera concava per il sostegno del tronco, staffe con impronta piede e cinturini, sostegni per gamba, scatto fisso sui pedali, appoggi antibrachiali, etc..) ci sentiamo di poter asserire in tutta serenità che oggi chiunque, in autonomia o no, può andare in bicicletta. Ne esistono modelli a triciclo, o quadriciclo con le stesse caratteristiche e munite anche di pedalata assistita, per incentivare al movimento le persone a mobilità ridotta.

4. Raccomandazioni

Nel presente documento abbiamo documentato che rendere un Cammino un'esperienza per tutti è un processo complicato che richiede, prima di tutto, il giusto approccio ai dettagli da parte di tutta la filiera turistica, coinvolgendo non solo i progettisti di itinerari, ma tutto il territorio attraversato. Abbiamo, inoltre, acquisito che questo processo comprende non solo un'attenzione più specifica sull'infrastruttura, ma anche su ospitalità e sui servizi al viaggiatore, la cui accessibilità e fruibilità devono da subito essere parte integrante della strategia di sviluppo del progetto. Infine, per i motivi sopra indicati, date le risorse umane ed economiche che devono essere messe in campo per il raggiungimento di un obiettivo così importante e che un Paese come il nostro può offrire in un contesto europeo, l'Accessibilità è sicuramente un traguardo che non può essere raggiunto dall'oggi al domani.



Nonostante ciò, con piccolissime attenzioni ai particolari, moltissime realtà hanno dimostrato come esistano un mercato, un interesse e di conseguenza un pubblico in attesa che questo futuro diventi presente. Per accelerare questo processo realtà come Free Wheels e molte altre su tutto il territorio hanno dato vita a metodi di lavoro e iniziative che hanno dimostrato che tutto quanto appena suggerito (e ampiamente spiegato) è possibile.

A tal fine ci permettiamo alcune raccomandazioni per tutti gli stakeholders coinvolti nei Cammini (compresi i camminatori):

- Nella progettazione di un itinerario o di un Cammino accessibile porsi sempre la domanda "a quali persone desideriamo rivolgerci e chi vogliamo far camminare?".
- Nell'individuazione e nella recensione di una rete di accoglienza raccogliere sempre informazioni sulla loro fruibilità da parte di persone con bisogni di accessibilità.
- Nella raccolta dati sui servizi al camminatore includere tutte le informazioni di accessibilità.
- Prevedere e predisporre percorsi di formazione sul tema dell'accessibilità per tutti gli attori coinvolti nella filiera del turismo accessibile.
- In fase di promozione di un itinerario rendere le informazioni accessibili a tutti: diventa quindi imprescindibile, oltre alla presenza di realtà politiche come FISH (Federazione italiana

per il superamento dell'handicap) e FAND ((Federazione tra le Associazioni Nazionali delle Persone con Disabilità), aprire il tavolo di lavoro sui cammini, previsto dal ddl 562, a quelle associazioni/experienter ed experience e che da decenni lavorano operativamente sulle questioni poste proprio per evitare gli errori che la normativa prescrittiva tecnica ha prodotto finora: una norma iper dettagliata sull'accessibilità che vige da 30 anni ma in Italia per nulla accessibile e men che meno inclusiva.

- Nello sviluppo di App e siti web, oggi tra gli strumenti di maggior utilizzo per la promozione e fruizione di esperienze è basilare nella progettazione includere i bisogni di persone con esigenze legate allo spettro autistico, con sindrome di down e/o le loro famiglie, offrendo loro un mezzo fruibile che fa la differenza tra uscire o stare a casa. Ovviamente anche la progettazione dei contenuti deve tener conto delle esigenze specifiche delle persone con disabilità, perché questo genere di strumento è l'unico che può restituire autonomia nella costruzione di occasioni di turismo.

Bibliografia e sitografia

Una bibliografia esaustiva richiederebbe lo spazio di un'enciclopedia. La selezione qui presente è stata effettuata per conoscenza diretta dei testi e/o degli autori.

Accessibilità di spazi ed edifici:

AAVV, Oltre la norma, progettare per tutti, a cura di Valia Galdi, Angela Gambardella, Marco Guarino, Ordine degli Architetti di Genova 202 al link https://ordinearchitetti.ge.it/wp-content/uploads/2024/05/Book_Oltre-la-norma_PDF.pdf

Alberto Arenghi, Design for All-Progettare senza Barriere architettoniche, Utet Scienze Tecniche 2007

Lucia Baracco, Barriere Percettive e progettazione inclusiva, Ed. Erickson 2016 41 Testo disponibile al link https://ordinearchitetti.ge.it/wp-content/uploads/2024/05/Book_Oltre-la-norma_PDF.pdf

Adolfo Baratta, Christina Conti, Valeria Tatano (a cura di) "Manifesto lessicale per l'Accessibilità Ambientale. 50 parole per progettare l'inclusione", Ed. Anteferma, novembre 2023, disponibile in open access



Michele Diodati, *Accessibilità. Guida completa*, Apogeo, Milano, 2007, ISBN 88-503-2315-8

Gian Maria Greco e Lucia Pedone, *Accessibilità e sicurezza dei luoghi di spettacolo. Note su criteri impositivi, criteri prescrittivi e buone prassi*, AGM, 2015 ISBN 9788890303142

Rob Imrie, Peter Hall, *Inclusive Design. Designing and developing accessible environments*, Taylor & Francis; 1° ed 2016

Daniela Orlandi, *Barriere architettoniche. Guida pratica con sintesi progettuali*, Legislazione Tecnica, 1° ed. 2008

(Tesi di Laurea) Lorenzo Porzio, *Accessibilità: tutti inclusi. Sfide per una politica integrata di accessibilità per tutti*, Politecnico di Milano 2019

Valentina Talu, Giulia Tola *La città per immagini. Verso la definizione di un insieme di requisiti spaziali per la progettazione di città «autism friendly»*, ed LISTLAB, 2018

Valentina Talu, *Making cities more inclusive. Urban design and planning for autism* ed LISTLAB, 2018

Comunicazione e informazione

Martina Gerosa, Isabella Ippoliti, Andrea Mangiatordi, Nicola Rabbi, *A basso volume. La tecnologia accessibile alle persone sorde e ipoacusiche dalla pandemia in poi*. Ed. La Meridiana 2022



Philip Meuser, *Accessibility and Wayfinding. Construction and Design Manual*, DOM Publishers; Revised, Expanded edition (March 1, 2019)

Lorenzo Spallino, premessa e primo capitolo di, *L'Internet delle Pubbliche amministrazioni: la legge 9 gennaio 2004 n. 4 - "Disposizioni per favorire l'accesso dei soggetti disabili agli strumenti informatici"*, in «Rivista Amministrativa della Regione Lombardia», n. 2, 2004

Turismo inclusivo

Manuale operativo per l'ospitalità accessibile di Roberto Vitali e Silvia Bonoli, copyright Village for all® <https://projectforall.net/reception-per-tutti/>

Fundacion ACS e UNWTO, Manual on Accessible Tourism for All – Public-Private Partnerships and Good Practices ISBN UNWTO (printed version) : 978-92-844-1657-8, ISBN UNWTO (electronic version) 978-92-844-1658-5 42

Roberto Vitali e Silvia Bonoli, copyright Village for all® <https://projectforall.net/reception-per-tutti/>

Manifesto per il Turismo Accessibile, Roberto Vitali e Silvia Bonoli, copyright Village for all ® Testo disponibile al link <https://www.villageforall.net/manifesto-turismo-accessibile/>

Progetto SOFIA: Servizi per l'Ospitalità Fruibile, Inclusiva e Accogliente, sito web progetto europeo Interreg Italia Francia Marittimo, Capofila Università di Genova Dipartimento di Architettura, 2020-22 Testo disponibile al link <https://www.sofiaservices.eu/it/>

Accessibilità ai beni e itinerari culturali

Lucia Lancerin, con contributi di S. Baldan, L. Fantini, M. Gallo, C. Giacobini, S. Maurizio, S. Von Prondzinski, Il Verde è di tutti Schede tecniche per la progettazione e la realizzazione di aree verdi accessibili e fruibili Testo disponibile al link <https://www.edscuola.it/archivio/handicap/verde.pdf> , Regione Veneto 2003. Disponibile on line;

Andrea Pane, Elisabetta Viridia, Giovanni Caprara, Lucia Baracco, Maria Agostiano Linee Guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale, ed.Gangemi 2016

Lorenzo Spallino, L'Internet delle Pubbliche amministrazioni: la legge 9 gennaio 2004 n. 4, Disposizioni per favorire l'accesso dei soggetti disabili agli strumenti informatici, in «Rivista Amministrativa della Regione Lombardia», n. 2, 2004

Luca Spinelli, Ergonomia, usabilità, accessibilità, in «Login», Gruppo Editoriale Infomedia, Pisa, 2006

Appendice

Le tipologie di disabilità

Semplificando, esistono quattro tipologie principali di disabilità (motoria, visiva, uditiva e intellettiva-relazionale), che presentano al loro interno delle ulteriori differenziazioni ⁴⁶.

Disabilità motoria:

- difficoltà nell'uso degli arti inferiori
- difficoltà nell'uso degli arti superiori
- difficoltà nell'uso di entrambi

Disabilità visiva:

- persone cieche (capacità visiva nulla)
- persone ipovedenti (capacità visiva ridotta)

Disabilità uditiva:

- persone sorde (capacità uditiva nulla)
- persone ipoudenti (capacità uditiva ridotta)

Disabilità Intellettiva-relazionale:

- difficoltà in ambito relazionale e/o intellettuale

Le persone con disabilità non vanno viste come rappresentanti di categorie rigide.

A volte una persona può presentare più di una disabilità. Persone con una stessa tipologia di disabilità possono avere diversi livelli di autonomia ed esigenze molto differenziate fra loro. Non è detto che due persone con la stessa disabilità abbiano gli stessi bisogni e li affrontino allo stesso modo. Alcune forme di disabilità sono immediatamente percepibili (per esempio una persona in sedia a ruote), mentre altre possono non essere evidenti (come nel caso di una persona ipovedente o ipoudente).

Una persona con disabilità non va mai considerata né trattata come un malato: non vanno mai confuse disabilità e malattia.

46 Quanto segue è estratto da FISH - Federazione Italiana Superamento dell'Handicap

Disabilità motoria

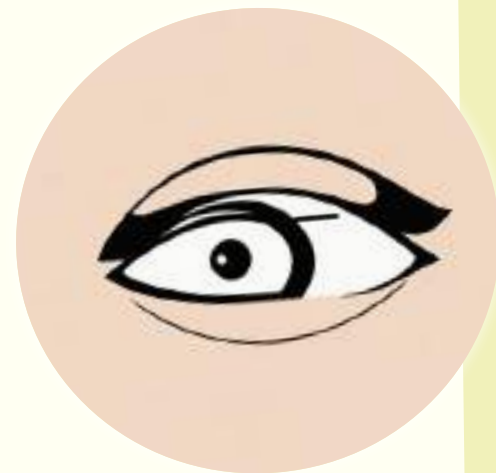
La disabilità motoria è la riduzione o l'annullamento dell'autonomia d'uso degli arti in relazione alla deambulazione (arti inferiori) e manipolazione di oggetti (arti superiori). La riduzione parziale o totale della capacità di eseguire un'attività può essere compensata grazie all'adozione di varie tipologie di supporti:



- gli ausili: bastone, stampella, tripode, deambulatore, sedia a ruote elettrica o manuale, scooter elettrico, posate adattate, ecc.;
- le protesi: supporti che vanno a sostituire totalmente o parzialmente parti del corpo che sono mancanti;
- le ortesi: supporti che migliorano le funzionalità di parti del corpo presenti ma compromesse (per esempio: tutori, corsetti, busti, ecc.).

Disabilità visiva

La disabilità visiva è la riduzione o l'annullamento della capacità visiva. Ciò comporta due ordini di problemi:



- difficoltà di orientamento e mobilità a causa della mancata percezione dello spazio circostante;
- difficoltà di interpretazione dei messaggi e delle comunicazioni che viaggiano sul canale visivo (segnaletica, materiale cartaceo, testi in formato elettronico, video, gesti del corpo ed espressioni del volto, ecc.).

Le persone con disabilità visiva possono essere:

- **persone cieche**, ovvero prive della capacità visiva;
- **persone ipovedenti**, ovvero dotate di capacità visiva ridotta.

Esistono due tipi diversi di ipovisione:

- **ipovisione centrale** (compromissione della parte centrale del campo visivo);
- **ipovisione periferica** (compromissione della parte periferica del campo visivo).

Le persone cieche e ipovedenti possono avere livelli di autonomia, strategie ed esigenze molto diverse tra di loro. Alcune persone cieche e ipovedenti utilizzano ausili come il bastone bianco e/o il cane guida per potersi orientare e muovere nello spazio.

Disabilità uditiva

La disabilità uditiva è la difficoltà totale o parziale nella comprensione, interpretazione e comunicazione dei messaggi sonori e verbali. Le persone con disabilità uditiva possono essere:

- persone sorde ovvero prive della capacità uditiva;
- persone ipoudenti ovvero con capacità uditiva ridotta.



Alcune di esse possono fare uso di protesi acustiche o impianto cocleare per poter udire meglio. Molte persone con disabilità uditiva sono in grado di parlare. La sordità non implica il mutismo: sono due condizioni completamente diverse, tanto che la parola "persona sordomuta" è stata abolita dalla legislazione italiana ⁴⁷.

Non esiste la categoria della persona sorda, ma esistono differenti bisogni e differenti modalità di comunicazione:

- alcune persone utilizzano protesi acustiche o impianto cocleare per migliorare la propria capacità uditiva e si servono del canale uditivo;
- altre persone sono in grado di leggere dalle labbra del proprio interlocutore (lettura labiale) e si servono del canale visivo;
- altre persone utilizzano la Lingua dei segni, che varia da nazione a nazione (in Italia si chiama "LIS": Lingua dei Segni Italiana);
- altre persone utilizzano spesso combinazioni delle diverse modalità comunicative di cui sopra.

47 Legge 20 febbraio 2006, n. 95 - "Nuova disciplina in favore dei minorati auditivi", pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 63 del 16 marzo 2006: <https://www.parlamento.it/parlam/leggi/060951.htm>

Disabilità intellettiva-relazionale

Le disabilità intellettive-relazionali rappresentano un panorama molto ampio e variegato; le persone con questo tipo di disabilità possono avere caratteristiche ed esigenze molto diverse tra di loro. La disabilità intellettiva può essere definita come «un disturbo con esordio nel periodo dello sviluppo, che comprende deficit del funzionamento sia intellettivo che adattivo negli ambiti concettuali, sociali e pratici ⁴⁸».



In concreto, le persone con disabilità intellettiva-relazionale possono manifestare una o più difficoltà nei seguenti ambiti:

- entrare in relazione e interagire con altre persone;
- esprimersi, comunicare agli altri i propri pensieri o stati d'animo;
- formulare richieste e domande;
- esplicitare necessità, bisogni, difficoltà;
- comprendere informazioni, istruzioni, domande;
- mantenere l'attenzione in fase di ascolto;
- memorizzare le informazioni o indicazioni ricevute;
- organizzare le proprie conoscenze per prendere decisioni, svolgere azioni, attuare le istruzioni ricevute;
- muoversi in luoghi e ambienti sconosciuti;
- affrontare situazioni nuove o impreviste.



Esigenze specifiche

Le quattro grandi tipologie di esigenze dell'essere umano (motorie, visive, uditive, intellettive-relazionali) riguardano un'ampia fetta di popolazione, che va oltre le persone con disabilità in senso stretto. Ci sono infatti persone che, pur non avendo una condizione di disabilità in senso classico, possono manifestare una o più esigenze tipiche delle persone con disabilità.

Nel mondo del turismo accessibile vengono chiamate «persone con esigenze specifiche».

48 Definizione del DSM5 (Manuale diagnostico e statistico dei disturbi mentali): <https://www.rivistadipsichiatria.it/archivio/1461/articoli/16137/>

I classici esempi sono:

- persone anziane (possono avere esigenze motorie, visive, uditive, intellettive-relazionali);
- bambini piccoli (possono avere esigenze motorie e intellettive-relazionali);
- persone obese e donne in gravidanza (hanno spesso esigenze motorie);
- persone con patologie sanitarie, ad esempio persone cardiopatiche, asmatiche, stomizzate, oncologiche ecc. (possono avere una o più delle quattro esigenze a seconda della loro patologia).

A questa casistica possiamo aggiungere ulteriori tipologie di esigenze specifiche:

- persone con allergie o intolleranze alimentari (es. persone celiache) o con altre esigenze alimentari (es. persone vegetariane, vegane, con restrizioni alimentari di natura religiosa, ecc.);
- persone con allergie ambientali (es. allergia ai pollini, acari, muffe, ecc.).

Possiamo quindi comporre il quadro complessivo delle persone con disabilità e con esigenze specifiche:

- persone con disabilità motoria;
- persone con disabilità visiva, cioè persone cieche e persone ipovedenti;
- persone con disabilità uditiva, cioè persone sorde e persone ipoudenti;
- persone con disabilità intellettiva-relazionale;
- persone anziane;
- bambini piccoli;
- donne in gravidanza;
- persone obese;
- persone con problemi di salute;
- persone con intolleranze alimentari o con altre esigenze alimentari;
- persone con allergie ambientali.

"VADEMECUM - CREAZIONE DI PERCORSI E ITINERARI PER PERSONE CON BISOGNI DI ACCESSIBILITÀ MOTORI E SENSORIALI"

Realizzato grazie alla collaborazione dell'associazione Free Wheels

Assieme al CERPA
Provincia di Pavia
Provincia di Lodi
Comune di Orio Litta

Revisione formale: Dott.ssa **Alessandra Apolloni**, docente di lettere presso l'ITE-LL Gadda Rosselli di Gallarate (VA)

Revisione scientifica: Dott. **Mirko Gatti**, funzionario Regione Lombardia - Direzione Generale Cultura e Dottore in Filosofia e Natura

Revisione tecnica: **Federico Carli-Giori**, progettista di itinerari

Grafica: Dott. **Samuel Maranelli** e Dott. **Francesco Lasagni**

Foto di (in ordine sequenziale):

Free Wheels (1, 39 in alto, 43, 60 in basso, 63, 64, 65, 66, 76, 77, 80, 85 in centro), Pexels e autori vari (5, 9, 23, 29, 82, 83, 84, 85 a sinistra), N. Vaglivello (32), A. Conte (34), A.E.V.F. - Associazione Europea Vie Francigene (35, 40), A. Bonforte (38, 88), M. Squillace (39 in basso,), Cooperativa C'era L'Acqua di Aosta (50), Regione Piemonte e Turismo Torino e Provincia (51), A. Guerrini (53), Comune di Capannori (54), Sentieri di Felicità (55), V. Muscella (56, 60 in alto a sinistra) e M. Forcina (57, 60 in alto a destra) per il progetto "A ruota libera", Mollare Mai (58), Federico Carli-Giori (62), Impulsa (71), F. Sebastiano (79), V. Russo (85 a destra), R. Moretti (86), F. Santoro (89)

Buon Cammino.