



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA

Dipartimento di Scienze Biomediche

Corso di Laurea Triennale in Scienze Motorie

Tesi di Laurea

SPORT E ACCESSIBILITÀ:

mondo velico italiano e opportunità per atleti/e con disabilità.

Relatore: Prof.ssa Alessandra Cesaro

Laureanda: Sofia Jannuzzi

Matricola: 1122937

Anno Accademico 2022/2023

SOMMARIO

Introduzione.....	3
Capitolo 1: SPORT E DISABILITÀ.....	5
1.1 Classificazione delle tipologie di disabilità motoria	6
1.2 Convenzioni.....	8
1.3 Giochi paraolimpici	12
Capitolo 2 : VELA ACCESSIBILE IN ITALIA.....	17
2.1 Imbarcazioni	17
2.2 Ambiente portuale	25
2.3 Associazioni presenti sul territorio	27
Capitolo 3 : INTERVISTA AL VELISTA MARCO ROSSATO.....	33
3.1 Intervista	36
3.2 Considerazioni sulla testimonianza	42
Conclusioni.....	45
Bibliografia.....	49
Materiale grigio	49
Sitografia	51

INTRODUZIONE

Il tema della tesi è lo stato attuale delle possibilità offerte dallo sport velico nei confronti delle persone con disabilità motoria, con un'analisi specifica per quanto riguarda la realtà nautica in Italia.

La scelta di indagare a fondo questo tema è dovuta alla mia passione per la vela (in quanto ex atleta della Lega Navale Italiana) associata all'interesse, sviluppato nel corso degli anni di università, verso i benefici fisici, psicologici e sociali, che lo sport apporta a chiunque presenti una qualsiasi tipologia di disabilità. Lo studio svolto si suddivide in tre macro-argomenti che passano da uno sguardo generale sul rapporto fra sport e disabilità, ad un'indagine delimitata al territorio italiano sull'accessibilità della vela, ed infine la trascrizione di un'intervista condotta dall'autrice al velista con disabilità Marco Rossato, a testimonianza di come e quanto la realtà velica sia cambiata negli anni.

La presente ricerca vedrà emergere la necessità di adottare – ed investigare – la terminologia (in linea con gli standard internazionali) inerente al tema trattato: in tal senso, si farà riferimento al modello “International Classification of Functioning, Disability and Health” (ICF) sviluppato dall'Organizzazione Mondiale della Sanità, adottato anche in Italia a partire dal 2003. Poiché il tema dell'accessibilità si colloca all'interno di un contesto giuridico ben preciso, verrà delineato lo stato nazionale ed internazionale delle normative e convenzioni atte a garantire a tutti piena accessibilità a strutture e servizi, a tutelare il diritto umano di poter praticare sport ed essere parte integrante della società. Il Comitato Paralimpico Internazionale (IPC) rappresenta l'organo che a livello internazionale maggiormente incarna gli ideali di uguaglianza e pari dignità ed opportunità in ambito sportivo e che costituisce, di conseguenza, il punto di riferimento per la regolamentazione di tutte le attività sportive, agonistiche e di promozione, degli atleti con disabilità. Per quanto riguarda invece il territorio nazionale, è il Comitato Italiano Paralimpico l'ente con maggior rilevanza legislativa, avente lo scopo di promuovere, regolare ed organizzare le attività sportive amatoriali ed agonistiche nel campo della disabilità. È bene sottolineare come anche la vela, a partire dal 2000 - e solo in seguito all'approvazione del Comitato Paralimpico Internazionale – sia diventata ufficialmente una disciplina paralimpica con medagliere. Da allora il numero di velisti con disabilità è aumentato esponenzialmente e poiché questo sport ha

acquistato sempre più notorietà non solo in ambito amatoriale ed agonistico, ma anche nel campo della terapia riabilitativa (in quanto accresce il senso di autonomia, di inclusione sociale e di autodeterminazione), lungo le coste italiane ed in prossimità dei bacini lacustri sono nate moltissime associazioni sportive ed ONLUS che si impegnano a garantire a tutti la possibilità di andare in barca.

Il secondo capitolo della tesi sarà dedicato all'approfondimento di tali realtà associative, unitamente ai loro propositi e alle modifiche fatte all'interno degli ambienti portuali, per aumentarne l'accessibilità. Particolare attenzione verrà data all'elemento chiave di questo sport: la barca a vela. Al fine di garantire ad un bacino sempre più ampio di utenza di poter navigare è stato necessario, nel corso degli anni, incoraggiare una progettualità che rispettasse i concetti del "Design for All". La presente tesi si concentrerà principalmente sulle barche a carena monoscafo (più instabili e con limitata superficie "calpestabile") e ne esaminerà le diverse strutture e le peculiarità, dando rilievo non solo alle caratteristiche tecniche di queste ultime, ma anche all'effettiva importanza intrinseca che tali mezzi hanno per tutti coloro che vi si possono imbarcare, in quanto rappresentano il reale e concreto abbattimento di qualsivoglia barriera, architettonica, fisica e sociale. A testimonianza di quanto sia cardinale la volontà di non accettare la disabilità come un limite, ma di sfruttarla per creare nuove opportunità, sia in campo sportivo che privato, verrà riportata l'intervista fatta ad un grande velista italiano con disabilità, che ha saputo superare i suoi limiti dovuti ad una paraplegia agli arti inferiori. Marco Rossato non solo è riuscito a circumnavigare l'Italia in solitaria, ma da anni lotta affinché il mondo nautico capisca che "dove passa comodamente una carrozzina, passano comodamente tutti". Il suo impegno nel promuovere i diritti per le persone con disabilità, nel fornire a chiunque la possibilità di salire in barca e di progettare negli anni nuove strumentazioni nautiche accessibili, fanno di lui il perfetto esempio di quanto i limiti siano solo il frutto di preconcetti superabili.

CAPITOLO 1

SPORT E DISABILITÀ

Praticare uno sport è un'opportunità per esprimere le proprie capacità, per socializzare e mantenere un buono stato di salute. È noto infatti che lo sport apporti dei benefici a livello fisico e mentale, anche a chi presenta dei deficit motori. Fu infatti introdotto come protocollo riabilitativo dal medico Ludwig Guttmann già nel 1944. Una persona con disabilità che inizia a praticare una disciplina sportiva risconterà un miglioramento sia nell'ambito delle capacità cognitive che fisiche, una maggiore autostima e senso di autodeterminazione¹.

Nel corso degli anni il termine “disabile” è stato usato sempre meno nella sua forma di sostantivo, in quanto nella società contemporanea vi è una maggiore consapevolezza del fatto che l'essere umano non può essere riconosciuto in base ad un unico “standard”. L'Organizzazione delle Nazioni Unite identifica infatti come “disabili”, tutti coloro che hanno “minorazioni fisiche, mentali, intellettuali o sensoriali a lungo termine che in interazione con varie barriere possono impedire la loro piena ed effettiva partecipazione nella società su una base di eguaglianza con gli altri”². Viene dunque sottolineato il concetto che la disabilità non rappresenta in modo intrinseco la persona, ma è solo una caratteristica esterna, che non deve essere considerata come unica qualità. Nasce il più corretto termine ufficiale “persona con disabilità” che appunto sottolinea l'importanza di porre attenzione sull'identità della persona e non sulla sua patologia.

Va tenuto in considerazione anche che quelli che possono essere percepiti come deficit o limiti, non sono solo il frutto di uno stato fisico o mentale del soggetto, ma della più complessa interazione che esso è tenuto ad avere con il contesto ambientale e/o sociale.

Nel presente capitolo, dopo aver preso in considerazione il concetto di disabilità su un piano prettamente sanitario, viene condotto un approfondimento su quale sia la classificazione internazionale con terminologia standard che meglio comprende tutti gli stati di salute dell'essere umano, sulla base di un modello che integri l'aspetto medico con quello sociale. Viene poi evidenziato come l'applicazione di tale terminologia

¹ Milani M. A., *Sport e inclusione: la disabilità nel contesto scolastico e sociale*, Bononia, Bologna, 2020, p. 45

² Organizzazione delle Nazioni Unite, *Convenzione internazionale sui diritti delle persone con disabilità*, 2006, p. 6

nell'ambito sportivo sia fondamentale per delineare delle categorie, atte a suddividere nelle competizioni agonistiche gli atleti in modo equo, sulla base di tipologia e gravità della disabilità presentata. Per meglio comprendere fino a che punto la nostra società si possa definire "inclusiva", è inoltre necessario conoscere ed analizzare la normativa vigente, sia a livello nazionale che internazionale. In quanto la tesi si concentra sull'attuale realtà sportiva, all'interno del terzo paragrafo viene presentata un'analisi generale di come lo sport sia diventato un mezzo di integrazione delle persone con disabilità all'interno della società e di come, nello specifico, anche la vela sia diventato uno sport accessibile a tutti.

1.1 Classificazione delle tipologie di disabilità motoria

In un contesto medico la disabilità motoria e l'interferenza che essa provoca a livello del movimento viene classificata tenendo in considerazione la postura del corpo nello spazio, il livello della coordinazione al fine di un'azione, la qualità del tono muscolare, la finalità specifica del movimento. Ne consegue che stesse patologie possono presentare necessità differenti, in base al livello di gravità³.

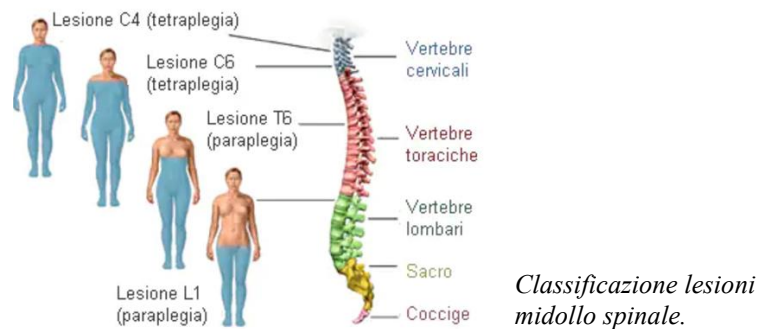
Una lesione del midollo spinale, collocata al di sotto della prima vertebra toracica (T1), porta il soggetto ad una condizione di paraplegia⁴. Se la lesione si trova invece al di sopra della T1, la condizione del soggetto sarà di tetraplegia⁵, con conseguenze ben più gravi della precedente⁶.

³ Ferrari P., *Progettare imbarcazioni accessibili. Un nuovo approccio per lo yacht design*, Tecniche Nuove, Milano, 2019, p. 2

⁴ Con Paraplegia si intende la condizione in cui la metà inferiore del corpo (comprese entrambe le gambe) risulta paralizzata e/o presenta carenze funzionali, con disturbi della sensibilità.

⁵ Con tetraplegia si intende la condizione in cui vi è una paralisi e perdita di sensibilità sia del dorso, che di tutti e quattro gli arti.

⁶ www.issalute.it/index.php/la-salute-dalla-a-alla-z-menu/p/paralisi-degli-arti, ultima consultazione 12/10/2022



A livello internazionale, la salute, le disabilità e il funzionamento vengono classificate e misurate secondo l'“International Classification of Functioning, Disability and Health” (ICF). L'ICF è stato sviluppato dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) per fornire un linguaggio standard ed unificato e prende in considerazione i “domini della salute” e i “domini ad essa correlati”, differenziando le Funzioni e Strutture Corporee da Attività e Partecipazione. Viene così utilizzata una terminologia che amplia le prospettive della classificazione, permettendo la descrizione di elementi positivi⁷.

Va sottolineato che il modello ICF ha applicazione universale, ossia riguarda lo stato di salute e le condizioni ad essa correlate di tutti gli esseri umani e non solo delle persone con disabilità⁸.

Dal 2003, dopo la Conferenza Nazionale sulla Disabilità svoltasi a Bari, anche in Italia si è iniziato a prendere come punto di riferimento il modello “biopsicosociale”, che coinvolge tutti gli ambiti di intervento delle politiche pubbliche e, in particolar modo, le politiche di welfare, la salute, l'educazione e il lavoro. Questa decisione denota una crescente consapevolezza della nostra società verso l'importanza dell'inclusività e sottolinea il diritto delle persone con disabilità ad essere parte naturale della società stessa⁹. Scegliere di utilizzare l'ICF permette un miglioramento delle strategie mediche, nel campo della ricerca e sulle politiche sociosanitarie. Inoltre applicare l'ICF nell'ambito sportivo ha portato ad un miglioramento della partecipazione per le persone con disabilità, poiché vi è una diminuzione o rimozione degli ostacoli sociali, conseguente alla promozione di supporto sociale e di facilitatori.

⁷ Organizzazione Mondiale della Sanità, *Classificazione Internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute*, Erikson, Trento, 2005, p. 13

⁸ Ivi, p. 18

⁹ Ivi, p. 5-6

Secondo i regolamenti nazionali, gli atleti che partecipano a competizioni di tipologia agonistica devono essere suddivisi in categorie, in base al tipo e livello di disabilità, per garantire pari possibilità a tutti i partecipanti e non penalizzare chi ha condizioni più gravi¹⁰.

La classificazione delle disabilità fisiche che prende in considerazione i deficit motori suddivide gli atleti in:

- atleti con lesioni cerebrali (lesioni del cervello che coinvolgono la componente motoria);
- atleti con lesioni midollari (lesioni del tratto dorso-lombo-sacrale);
- atleti con amputazione;
- *les autres* (altre forme di disabilità difficilmente classificabili in una specifica patologia).

Atleti con disabilità di tipo sensoriali vengono suddivisi nelle seguenti categorie:

- atleti non vedenti (ipovedenti lievi, ipovedenti gravi, ciechi totali);
- atleti non udenti.

1.2 Convenzioni

Sebbene come sottolineato dall'ex Ministro del Lavoro, della Salute e delle Politiche Sociali Maurizio Sacconi, "Nessuna legge o convenzione può sostituire la responsabilità dei singoli e ciascuno di noi, ciascun italiano, su questo tema è chiamato a una responsabilità grande", è essenziale la presenza di un quadro giuridico ben strutturato che fornisca delle linee guida.

Nel presente paragrafo verranno analizzati alcuni documenti legislativi ufficiali, redatti con l'intenzionalità di ampliare il grado di inclusione sociale delle persone con disabilità, sviluppando percorsi, servizi e nuove tecnologie che permettano di rispondere adeguatamente a tale necessità. Con gli atti normativi viene difeso dal punto di vista giuridico il concetto imprescindibile che discriminare una persona sulla base delle sue disabilità¹¹ è un'efferata violazione della dignità e del valore connaturati all'essere

¹⁰ Ghirlanda S., *Sport per tutti...spazio ai disabili*, Edizioni del Cerro, Pisa, 2003, p. 23

¹¹ Con "discriminazione fondata sulla disabilità" vengono comprese tutte le distinzioni, esclusioni o restrizioni che hanno lo scopo o l'effetto di pregiudicare o annullare il riconoscimento e godimento, su base di parità con gli altri, di tutti i diritti umani e delle libertà fondamentali, in qualsiasi campo. Art. 2, Convenzione Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità.

umano. Promuovere e diffondere su scala globale la protezione dei diritti è un primo passo per riequilibrare lo stato svantaggioso delle persone con disabilità, sia nei paesi sviluppati che in quelli in via di sviluppo.

Il 13 dicembre 2006 l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite approva "La Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità". Questo testo onnicomprensivo, di accordo internazionale¹² e fornito di efficacia vincolante, assevera il principio della "universalità, indivisibilità, interdipendenza e interrelazione di tutti i diritti umani"¹³. È il primo atto internazionale obbligatorio del XXI secolo in materia di diritti umani, così come è stato definito dalle Nazioni Unite e si integra con gli altri atti internazionali riguardanti i diritti umani, già esistenti¹⁴. Il documento è composto da un preambolo e da 50 articoli, è affiancato da un Protocollo opzionale¹⁵ e viene ratificato dal Parlamento della Repubblica italiana il 24 febbraio 2009, divenendo così legge dello Stato.

All'interno del Preambolo della Convenzione a cui si sta facendo riferimento, al punto (m) si può leggere:

Gli Stati Parti riconoscono gli utili contributi, esistenti e potenziali, delle persone con disabilità in favore del benessere generale e della diversità delle loro comunità, e che la promozione del pieno godimento dei diritti umani e delle libertà fondamentali e della piena partecipazione nella società da parte delle persone con disabilità accrescerà il senso di appartenenza ed apporterà significativi progressi nello sviluppo umano, sociale ed economico della società e nello sradicamento della povertà¹⁶.

Per quanto concerne l'ambito della partecipazione alla vita culturale, ricreativa e sportiva si deve far riferimento all'Articolo 30 della Convenzione, il cui comma 5 illustra che gli Stati Parti si impegnano a:

- (a) incoraggiare e promuovere la partecipazione più estesa possibile delle persone con disabilità alle attività sportive ordinarie a tutti i livelli;
- (b) garantire che le persone con disabilità abbiano la possibilità di organizzare, sviluppare e partecipare ad attività sportive e ricreative specifiche per le persone con disabilità e, a tal

¹² Ad oggi conta più di centosessanta firmatari, inclusa l'Unione europea.

¹³ Saulle M. R., *Prefazione, in Organizzazione Mondiale delle Nazioni Unite, La Convenzione O.N.U. sul diritto delle Persone con disabilità*, 2007, p. 2

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ Il Protocollo è costituito da 18 articoli in integrazione al testo Principale.

¹⁶ Ministero del Lavoro, della Salute e delle Politiche Sociali, *La Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti alle persone con disabilità*, 2006.

- fine, incoraggiare la messa a disposizione, su base di uguaglianza con gli altri, di adeguati mezzi di istruzione, formazione e risorse;
- (c) garantire che le persone con disabilità abbiano accesso a luoghi che ospitano attività sportive, ricreative e turistiche;
 - (d) garantire che i minori con disabilità possano partecipare, su base di uguaglianza con gli altri minori, alle attività ludiche, ricreative, agli svaghi ed allo sport, incluse le attività previste dal sistema scolastico;
 - (e) 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.

Il 7 giugno 2019 sono state pubblicate dalla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea le "Conclusioni del Consiglio dell'Unione europea e dei rappresentanti degli Stati membri, riuniti in sede di Consiglio, sull'accesso allo sport per le persone con disabilità". Nel documento viene consolidato che lo sport è ambasciatore dei valori di inserimento sociale delle minoranze e dei gruppi emarginati. Il Consiglio tiene in considerazione che tutti gli sport hanno il potenziale per essere concepiti specificatamente per coloro che presentano delle disabilità, oppure essere adattati in modo tale da permetterne la pratica nonostante un qualsiasi tipo di "deficit". A sottolineare la natura inclusiva dello sport è la possibilità di praticare in formula "mista"¹⁷ ed integrata alcune discipline. In sede di Consiglio è emerso che nonostante negli anni si sia raggiunta una maggiore popolarità delle manifestazioni sportive per atleti con disabilità, ed il numero degli eventi sportivi organizzati sia a livello nazionale che internazionale sia in costante aumento, sono ancora molte le difficoltà a cui possono andare incontro gli atleti. Fra queste vi possono essere una scarsa preparazione o conoscenza specifica in materia di disabilità da parte degli allenatori, preparatori atletici, insegnanti ed altri membri dello staff; la mancanza di centri sportivi ed impianti accessibili; l'elevato costo di attrezzature e materiali sportivi specifici per un'attività sportiva adattata.

Nelle suddette Conclusioni si fa anche riferimento alla crescente attenzione mediatica verso atleti amatoriali o professionisti, che presentano qualsiasi forma di disabilità; tale attenzione ha incoraggiato una maggiore fetta di popolazione ad approcciarsi all'attività fisica e sportiva, abbassando notevolmente le barriere sociali e culturali. Ne conseguono benefici sociali, cognitivi, ma soprattutto vantaggi relativi alla sfera delle abilità motorie, specialmente se le attività sportive vengono praticate fin da piccoli, determinando un importantissimo miglioramento della qualità di vita.

¹⁷ Partecipazione all'interno della stessa attività sportiva di atleti con e senza disabilità.

Il Consiglio sottolinea la fondamentale importanza del volontariato per il settore sportivo nel suo insieme.

Nel documento ufficiale sopracitato, dal punto 18 al punto 23, vengono elencati i suggerimenti che il Consiglio propone agli Stati membri. Di particolare rilevanza emergono i seguenti punti:

20. Adottare misure per assicurare l'accesso delle persone con e senza disabilità alle infrastrutture sportive, affinché possano ad esempio assistere a manifestazioni sportive, allenarsi o partecipare ad attività sportive. Tali misure possono includere lo sviluppo o il rafforzamento degli standard di accessibilità per le strutture sportive, la fornitura di sostegno umano personalizzato, lo stanziamento di fondi, la sensibilizzazione delle organizzazioni sportive a livello nazionale, regionale e locale circa le opportunità esistenti di finanziamento dell'UE oppure iniziative volte ad agevolare, se del caso, la rappresentanza di atleti con disabilità in seno agli organi delle organizzazioni sportive.

21. Ove opportuno, promuovere programmi sportivi e di educazione fisica inclusivi nei sistemi scolastici nazionali al fine di soddisfare le esigenze dei bambini con disabilità, per garantire pari opportunità a tutti i bambini, stimolando la loro partecipazione all'attività fisica in ambito sportivo e incoraggiare il loro interesse per lo sport.

I punti dal 24 al 29 sono invece dedicati alle disposizioni indirizzate agli Stati membri e alla Commissione Europea. Quest'ultima nello specifico è l'esclusiva destinataria dei punti 30-33; tra questi è bene ricordare l'invito del Consiglio a:

30. Continuare ad includere lo sport nelle future azioni chiave a sostegno delle future politiche in materia di disabilità basandosi sull'esperienza maturata fino ad oggi nell'attuazione della vigente strategia europea sulla disabilità.

31. Quando si discutono tematiche sportive con le parti sociali nelle fasi di dialogo sociale a livello UE, includere le politiche e le misure dell'Unione che tengono conto delle esigenze delle persone con disabilità e favorire la partecipazione di tali persone e delle organizzazioni che le rappresentano.

Infine i punti 34-39 sono rivolti al Movimento Sportivo, che viene invitato dal Consiglio, per esempio, a:

34. Promuovere, in stretta cooperazione con le persone con disabilità e con le organizzazioni che le rappresentano, la partecipazione delle persone con disabilità alle attività sportive ordinarie a tutti i livelli, allo scopo di contribuire all'efficace assolvimento della funzione sociale ed educativa dello sport.

36. Adottare un approccio inclusivo nel progettare le manifestazioni sportive o nel promuovere la partecipazione allo sport in generale, incoraggiando misure quali lo svolgimento di gare e cerimonie di premiazione nello stesso momento e nello stesso luogo per atleti con e senza disabilità. Con lo stesso spirito, facilitare, ove opportuno, l'inclusione di persone con disabilità nelle sessioni di allenamento o nelle squadre composte da persone senza disabilità.

37. Fare in modo che le strutture per allenarsi, praticare sport e accogliere gli sportivi siano accessibili e che siano previsti accomodamenti ragionevoli per soddisfare le esigenze delle persone con disabilità.

38. Sensibilizzare le persone con disabilità in merito alle opportunità di pratica dello sport e di allenamento esistenti che rispondono alle loro esigenze.

Nel marzo 2021, inoltre, la Commissione Europea ha accolto la “Strategia sui diritti delle persone con disabilità 2021-2030”¹⁸, ponendosi l’obiettivo di migliorare la vita delle persone con disabilità, a livello sia europeo che mondiale¹⁹.

L’articolo 5 “*Parità di accesso e non discriminazione*” della strategia 2021-2030 sancisce che:

Le persone con disabilità hanno il diritto di essere protette da qualsiasi forma di discriminazione e violenza, di avere pari opportunità, anche per quanto riguarda l’accesso, nell’ambito della giustizia, dell’istruzione, della cultura, dell’alloggio, delle attività ricreative, del tempo libero, dello sport²⁰ e del turismo, nonché parità di accesso a tutti i servizi sanitari²¹.

Il comma 5 dell’articolo precedentemente citato, intitolato “Migliorare l’accesso all’arte e alla cultura, alle attività ricreative, al tempo libero, allo sport e al turismo”, enuncia che la Commissione collaborerà con il Comitato Paralimpico Internazionale per promuovere l’inclusione nello sport e combattere gli stereotipi, in quanto attività essenziale per la piena partecipazione alla società e fonte di benessere.

1.3 Giochi paralimpici

All’inizio della seconda metà del ‘900 il neurochirurgo inglese Guttmann e il medico italiano Antonio Maglio iniziarono una collaborazione al fine di organizzare i “IX Giochi internazionali di Stoke”²² a Roma nell’anno 1960, in concomitanza con la XVII

¹⁸ Piano revisionato che spiega il lavoro che la Commissione europea si impegna a svolgere, in un periodo pattuito di 10 anni, sulla base degli obiettivi già raggiunti con la precedente “Strategia 2010-2020”.

¹⁹ L’intenzione dell’Unione Europea è quella di far sì che la Strategia diventi una realtà concreta, dando l’esempio affinché i diritti delle persone con disabilità siano promossi anche a livello mondiale.

²⁰ La partecipazione delle persone con disabilità verrà rafforzata attraverso la cooperazione della Commissione con le organizzazioni sportive a tutti i livelli, sia con quelle tradizionali che quelle che lavorano specificatamente nel campo della disabilità.

²¹ Commissione Europea, *Un’Unione dell’uguaglianza: Strategia sui diritti delle persone con disabilità 2021-2030*, in <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0101&from=IT>

²² Competizione sportiva per atleti paraplegici o con menomazioni, organizzata da Ludwig Guttmann a partire dall’anno 1948 a Stoke Mandeville, in Inghilterra. Nel 1952 diventa una competizione di livello internazionale in seguito alla partecipazione di alcuni atleti olandesi.

Olimpiade. Fu con la partecipazione di quattrocento atleti provenienti da ventitré Paesi che nacque ufficialmente la prima Paralimpiade²³. Nel corso degli anni si cercò di organizzare le Paralimpiadi in concomitanza dei Giochi olimpici, ma fu solo in seguito ad un accordo firmato il 19 giugno 2001 fra il Comitato Olimpico Internazionale (CIO) e il Comitato Paralimpico Internazionale (IPC) che venne deciso ufficialmente di disputarle sempre non solo nello stesso anno delle Olimpiadi, ma anche nella stessa città. Dal 1976 iniziarono a partecipare ai Giochi anche atleti con disabilità differenti dalla paraplegia.

L'organo che inizialmente si occupò di codificare e stabilire il regolamento tecnico ed organizzativo delle Paralimpiadi fu il Comitato Internazionale di Coordinamento (ICC)²⁴, successivamente sostituito dal Comitato Paralimpico Internazionale (IPC). Questo comitato, fondato nell'anno 1989, raggruppa in totale 176 Comitati Paralimpici Nazionali e 4 federazioni sportive internazionali, ognuna delle quali si occupa di specifiche tipologie di disabilità. L'IPC oggi rappresenta l'organizzazione di riferimento a livello internazionale: esso si occupa a trecentosessanta gradi dell'organizzazione dei Giochi paralimpici estivi e invernali, dei Campionati mondiali di dodici sport per atleti con disabilità e della promozione di altre competizioni, dai livelli più bassi a quelli d'*élite*.

In Italia, la prima vera associazione avente lo scopo di promuovere lo sport per le persone con disabilità non nacque prima della metà degli anni '70, rendendo di fatto difficile, per i nostri atleti, l'accesso ad una stabilità economica necessaria per garantire la partecipazione ai Giochi paralimpici. Fu dunque in risposta a questa necessità che nel 1974 venne istituita l'Associazione Nazionale per lo Sport dei Paraplegici (ANSPI), successivamente denominata Federazione Italiana Sport Handicappati (FISHA). A quest'ultima venne concessa l'adesione al CONI²⁵ nell'anno 1981, anche se il riconoscimento giuridico come Federazione Sportiva Nazionale arrivò solo nel 1987. Negli anni a seguire si unirono alla FISHA anche la Federazione Italiana Ciechi Sportivi e la Federazione Sportiva Silenziosi Italiana, finendo col fondersi ufficialmente in un'unica grande organizzazione, la Federazione Italiana Sport Disabili (FISD), nel 1990. Nel 2003, con la Legge n° 189 del 15 luglio 2003, viene istituito il CIP – Comitato Italiano Paralimpico, avente valenza sociale e di promozione dello sport nel contesto della disabilità.

²³ Denominazione concessa a posteriori, nell'anno 1984, dal Comitato Olimpico Internazionale.

²⁴ Fondato nel 1982 dalle organizzazioni di riferimento delle varie disabilità.

²⁵ Comitato Olimpico Nazionale Italiano.

In seguito all'approvazione della legge 124/15 del 7 agosto 2015 e i DPCM del 25 agosto 2016 e del 27 febbraio 2017, il CIP ottiene il riconoscimento formale di Ente pubblico, al pari del CONI. Il CIP, in quanto permane anche come Confederazione delle Federazioni e Discipline Sportive Paralimpiche, ha il dovere di riconoscere tutte le organizzazioni sportive presenti sul territorio italiano per le persone con disabilità²⁶ così da promuovere l'idea paralimpica²⁷ che racchiude in sé valori e principi come l'uguaglianza, il coraggio, l'ispirazione e la determinazione.

L'articolo 2 del Decreto Legislativo n. 43 del 27 febbraio 2017 tratta le finalità del CIP e nel comma 4 specifica le missioni istituzionali che si prepongono:

- a) l'agonismo di alto livello e la preparazione degli atleti paralimpici delle diverse discipline e l'approntamento dei mezzi idonei per le Paralimpiadi e per tutte le altre manifestazioni sportive nazionali o competizioni internazionali paralimpiche;
- b) la promozione della massima diffusione della pratica sportiva in condizioni di uguaglianza e pari opportunità al fine di rendere effettivo il diritto allo sport di tutti i soggetti, in ogni fascia di età e di popolazione, a qualunque livello e per qualsiasi tipologia di disabilità;
- c) il sostegno a tutte le Federazioni, Discipline Associate, Enti di Promozione e Associazioni Benemerite riconosciute dal CIP;
- d) l'impulso a progetti di promozione e avviamento alla pratica sportiva delle persone con disabilità sull'intero territorio nazionale nel comparto socio-sanitario e della scuola, nel rispetto delle competenze delle regioni e delle province autonome;
- e) l'adozione, anche d'intesa con la Sezione per la vigilanza e il controllo sul doping e per la tutela della salute nelle attività sportive del Comitato tecnico sanitario istituito ai sensi dell'articolo 2 del d.P.R. 28 marzo 2013, n. 44, di misure di prevenzione e repressione dell'uso di sostanze che alterano le naturali prestazioni fisiche degli atleti paralimpici nelle attività sportive paralimpiche;
- f) l'adozione e la promozione di iniziative contro ogni forma di discriminazione e di violenza nello sport.

Nel 1996 viene presentata alle Paralimpiadi di Atlanta la vela per disabili, che riscontrando un forte successo, diviene a tutti gli effetti una disciplina paralimpica con medagliere nel 2000 a Sydney. Nel 2008 si sono presentati atleti provenienti da settanta Paesi diversi; le disabilità che presentavano erano innumerevoli e questo fu un'ulteriore dimostrazione che la vela paralimpica non solo aveva iniziato a diffondersi globalmente, ma che si stava velocemente evolvendo, permettendo ad un bacino sempre maggiore di

²⁶ Ad oggi sono riconosciute dal CIP federazioni, enti, discipline ed associazioni di carattere paralimpico pari ad un numero di cinquanta entità sportive totali. Trenta di queste sono attualmente riconosciute anche dal CONI.

²⁷ Comitato Italiano Paralimpico, <https://www.comitatoparalimpico.it/amministrazione/ente/storia-del-comitato.html>, ultima consultazione 23/11/2022

disabilità di accedervi. Attualmente possono partecipare a competizioni agonistiche persone con paralisi, disabilità visive ed uditive, amputazioni, cerebrolesioni, disturbi mentali. Poiché ogni deficit presenta delle specifiche limitazioni funzionali, è stata stabilita una classificazione con punteggio da 1 a 7, che si basa sui parametri di stabilità, visibilità, mobilità e funzionalità delle mani, secondo cui il numero 1 sta ad indicare un livello maggiore di limitazioni, mentre il numero 7 indica un numero nettamente inferiore di limitazioni. Il punteggio che la Commissione assegna all'atleta serve a quest'ultimo per accedere ad una delle tre classi veliche riconosciute ai Giochi paralimpici, a cui corrisponde una specifica imbarcazione adattata:

- Classe in singolo Open²⁸ su barca a chiglia 2.4mR: vi possono partecipare tutti gli atleti con un punteggio che va da 1 a 7.
- Classe in doppio su barca a chiglia Skud 18: per questa categoria uno dei due atleti deve avere un punteggio compreso fra 1 e 2 (grave disabilità) e nell'equipaggio almeno uno dei due regatanti deve essere una donna.
- Classe in Triplo su barca a chiglia Sonar: il punteggio massimo totale, sommando quello individuale di tutti e tre gli atleti, non deve superare i 14 punti.

Il Para World Sailing Committee è l'organismo mondiale ufficiale che dal 2014 coopera con il World Sailing (Federazione Internazionale della Vela) per regolare e governare gli sport velici. Queste due istituzioni ogni quattro anni hanno anche il compito di pubblicare il "Regolamento ufficiale di regata della vela", uguale per tutte le centotrenta nazioni affiliate.

L'organo di riferimento in Italia per la vela agonistica è Federvela o FIV (Federazione Italiana Vela). La FIV ha siglato un protocollo d'intesa con il CIP (Comitato Italiano Paralimpico) affinché siano ben delineati gli ambiti d'intervento e di collaborazione; questo ha permesso di organizzare e svolgere i campionati FIV contemporaneamente ai campionati CIP, ma con classifiche separate.

Le competizioni italiane di parasailing riguardano la Classe 2.4 ed una nuova tipologia di imbarcazione, le Hansa 303²⁹, protagoniste del Campionato Italiano 2021.

²⁸ Con la formula "Open" si indica che nelle regate non vi è distinzione di categoria. Gli atleti possono essere di tipologia mista durante la stessa competizione, che essi siano uomini, donne, giovani, senza o con disabilità.

²⁹ L'Hansa 303 non è ancora un'imbarcazione paralimpica, ma sta prendendo spazio nel parasailing in quanto per le sue caratteristiche vi possono accedere atleti ipovedenti o ciechi, con autismo, affetti da malattie rare o con disturbi mentali.

Nonostante l'impegno nel promuovere e tutelare questa disciplina sportiva, il World Sailing ha subito nel 2015 un duro colpo da parte del Comitato Paralimpico Internazionale (IPC), che ha deciso di rimuovere il parasailing dai Giochi paralimpici di Tokyo 2020 ritenendo che esso non soddisfacesse i criteri minimi del "Manuale IPC"; nel 2018 tale decisione è stata riconfermata in merito all'edizione di Parigi 2024.

Una discriminante di cui l'IPC si è avvalso è che da regolamento uno sport può accedere al mondo olimpico solo se praticato in modo ampio e regolare in almeno 32 Paesi e 3 regioni IPC. Per far fronte a questa presa di posizione, il World Sailing, sostenuto attivamente dalla FIV, ha avviato una strategia per ottenere il prima possibile la riammissione. Iniziative come il Paralympic Development Program hanno registrato nel 2017 la partecipazione di oltre 80 velisti di 37 nazionalità differenti e provenienti da 5 continenti, accelerando l'espansione globale di questo sport. Nel 2018 durante il Para World Sailing Championship in Wisconsin (USA) è stato raggiunto il dato più alto nella storia di questa disciplina, con ben 101 velisti giunti da 42 nazioni dimostrando inequivocabilmente di poter soddisfare e superare i criteri fissati dall'IPC.

CAPITOLO 2

VELA ACCESSIBILE IN ITALIA

L'accessibilità a questo ambiente sportivo è importante non solo dal punto di vista dell'attività fisica, ma anche nella sfera sociale, in quanto la dimensione culturale delle persone coinvolte si amplia fino a risultare per l'individuo un'occasione di crescita, di comprensione delle reciproche esigenze in un contesto di cooperazione e di scoperta di autonomia personale.

Come sostiene l'architetto e velista paralimpica Galdi V., "sociale non vuol dire assistito ed autonomia non vuol dire individuale"³⁰.

Conoscere e saper trasmettere le esigenze di una persona con disabilità ai soci dei circoli velici, volontari, atleti, studenti, istruttori e Federazione Italiana Vela (FIV) ha fatto sì che negli anni anche i Comitati di gara organizzassero gli eventi sportivi agonistici, adattando i campi di regata sulla base di nuovi parametri. Il mondo della nautica ha iniziato a sviluppare imbarcazioni accessibili, senza sacrificarne il design o il rendimento in navigazione. L'ambiente portuale sta man mano mutando, adottando misure che siano adatte ad un bacino d'utenza sempre più ampio. Questi cambiamenti hanno messo in evidenza quanto piccoli accorgimenti siano in realtà funzionali non solo per persone con disabilità, ma anche per persone normodotate anziane, bambini e gestanti. Progettare "l'accessibilità" diventa un'opportunità universale. Nei seguenti paragrafi verranno riportati alcuni esempi di progettazione accessibile prettamente nell'ambito velico e verrà presentata una panoramica sulle associazioni presenti nel territorio italiano.

2.1 Imbarcazioni

La prima imbarcazione accessibile fu ideata in America alla fine degli anni '70. Successivamente ne vennero create altre, così agli inizi degli anni '90 designer ed architetti diedero vita ai concetti di "Sailing for Everyone" e "Design for All"³¹ (DfA), filosofie di progettazione applicate soprattutto ai natanti con carena monoscafo, in quanto

³⁰ Galdi V., A vela senza barriere - 54esima Barcolana, Trieste, 7 ottobre 2022.

³¹ Il Design for All (DfA) è caratterizzato da un processo progettuale inclusivo che considera tutte le diversità umane, esigenze ed abilità, garantendo un pratico utilizzo del prodotto e mantenendo un design piacevole.

comunemente più instabili in acqua e con minor superficie “calpestabile”. L’architetto Ferrari Paolo³² sostiene che nel mondo della nautica ricreativa e/o sportiva possiamo individuare due macro categorie di barche destinate anche a persone con disabilità motoria: le imbarcazioni da diporto³³ e i natanti da diporto³⁴. Per quanto concerne le imbarcazioni da diporto, nella maggior parte dei casi sono ricavate da modifiche fatte su imbarcazioni già esistenti, oppure realizzate su richiesta di un singolo armatore. Questo comporta uno studio degli ambienti interni e delle problematiche che lo spazio architettonico di un’imbarcazione a vela presenta, con lo scopo di cercare di risolverle, facilitando la movimentazione in coperta³⁵, sottocoperta e nei sistemi di salita e discesa. La progettazione di questi nuovi modelli deve inoltre tener conto di tutte le attività che si possono o vogliono svolgere a bordo (compresa la balneazione) e trovare dunque i dispositivi più adatti per raggiungere tale scopo. Le aree devono essere pensate a prova di carrozzina, quindi i primi punti su cui le nuove progettazioni hanno posto il loro focus sono le classiche strutture rialzate in coperta (per creare maggiore altezza in sottocoperta), le passerelle notoriamente strette ed instabili, gli spazi ridotti, i tavoli fissi, gli arredi ingombranti, i servizi igienici scomodi e soprattutto i gradini che conducono alla sottocoperta, difficili da affrontare anche per persone abili, ma che possono essere anziane o avere dolori alle ginocchia. È evidente come un’elaborazione strutturale più attenta può rendere le imbarcazioni accessibili.

Nella seguente immagine vengono segnalate alcune zone in coperta di una classica imbarcazione a vela con lunghezza entro i 24m, al fine di rendere più facile la lettura della tabella che vi succede. Quest’ultima – riassunto dei concetti presenti in *Progettare imbarcazioni accessibili* - presenta, nella prima colonna, le strutture dell’imbarcazione; la seconda colonna, invece, illustra le caratteristiche di un’imbarcazione tradizionale; la terza colonna, infine, evidenzia gli adattamenti apportati ad un’imbarcazione di nuova generazione.

³² Ferrari P., *Progettare imbarcazioni accessibili. Un nuovo approccio per lo yacht design*, Tecniche Nuove, Milano, 2019.

³³ Tutte le unità da diporto con scafo di lunghezza dai 10 ai 24 metri.

³⁴ Tutte le unità da diporto con lunghezza inferiore ai 10 metri.

³⁵ Anche detto “ponte”, indica tutta la superficie calpestabile esterna dell’imbarcazione. Al contrario, l’area all’interno dell’imbarcazione si chiama “sottocoperta”.



Rielaborazione grafica ad opera dell'autrice.

Area dell'imbarcazione	Caratteristiche imbarcazione classica non accessibile	Caratteristiche imbarcazione con "Design for All" accessibile
Specchio di poppa	Chiuso; aperto ma con più livelli, formando una "gradinata" (barriera strutturale).	Aperto (per offrire più spazio di accesso) e totalmente in piano.
Passerella di imbarco	Stretta; priva di protezioni anti-caduta; in alternativa, presenza di una gruetta fissata al molo con imbragatura in tessuto oppure gruetta con imbragatura metallica fissata al boma (entrambe poco dignitose e non sicure).	Dimensioni tali da poterla attraversare con una carrozzina; fornita di misure di sicurezza laterali (per le ruote) e di mancorrenti. Con queste caratteristiche è accessibile per qualsiasi individuo e rende sicuro l'imbarco anche quando vi è il rollio dello scafo.
Timoneria	Timone a barra (smontabile, ma richiede un notevole spazio d'uso); timone a ruota posto centralmente o due timoni a ruota, ma molto ravvicinati (impediscono l'accesso al pozzetto).	Timoni a ruota sufficientemente distanti fra loro (non meno di 75-80 cm); un solo timone a ruota, attraversabile (i meccanismi di comando vengono spostati sotto al ponte).

Gradoni in coperta	Salto di quota dovuto alla necessità di aumentare lo spazio in sottocoperta, che crea delle barriere architettoniche in coperta.	Inserimento di rampe per rendere accessibili tutte le zone, nonostante i dislivelli.
Pozzetto	Presenza di un tavolo fisso.	Inserimento di un tavolo a scomparsa, che quando viene chiuso torna ad essere “superficie calpestabile”.
Tambuccio	Apertura (a prua del pozzetto) per accedere sottocoperta, spesso stretta e composta da due pannelli, uno verticale a baionetta e uno orizzontale scorrevole.	Apertura più larga; portello in un unico pezzo e con scorrimento laterale; barriera a terra per bloccare l’acqua, di altezza non superiore a 2,5cm.
Scala per accedere in sottocoperta	Stretta e molto ripida; spesso invalidante o scomoda anche per persone abili.	Aggiunta di ausili meccanici come una pedana elevatrice a scomparsa.
Ambienti in sottocoperta	Spazi stretti; sedute e tavoli ingombranti, mal disposti e fissi; salti di quota; cucina con pensili ed elettrodomestici irraggiungibili; cabine con letti troppo alti; porte battenti; bagno angusto.	Corridoio libero; sedute rimovibili e tavoli regolabili; rampe; cucina con pensili a colonna con apertura verso il basso; elettrodomestici in punti accessibili; porte scorrevoli; letto con altezza non superiore ai 50 cm; bagno accessibile.
Sistemi di balneazione	Scaletta metallica a poppa nel caso di persone abili; imbrago di tela, agganciato ad un paranco attaccato al boma (per persone con disabilità). Quest’ultimo risulta instabile, poco sicuro e non sempre manovrabile dal soggetto che lo utilizza.	Sistema a compasso brevettato in Italia, con struttura a forma di altalena, con seggiolino, sostegni e protezioni. Manovrabile anche in totale autonomia; passerella idraulica multifunzione della ditta Opacmare.
Problematiche collegate allo sbandamento/rollio.	Assenza di specifici accorgimenti per garantire stabilità alle persone in carrozzina.	Inserimento di ausili di fissaggio sul ponte come ganasce e cinture; pedane basculanti per assecondare il rollio dell’imbarcazione.

In Italia, il fiore all'occhiello delle imbarcazioni da diporto accessibili è rappresentato da Cadamà di Brigatti A., armatore che nel 2003, a causa di un incidente, si vede costretto ad una “nuova vita” in sedia a rotelle. Cadamà è un ketch³⁶ d'epoca interamente in legno, lungo 22 metri e largo 5 metri, costruito a La Spezia nel 1971. Nelle sue cabine può ospitare fino a dieci persone e in origine era tutt'altro che accessibile. Brigatti in seguito all'incidente cerca di non perdere la sua passione per la vela, ma trovare una barca che rispecchi le sue necessità non è stato semplice. Nel 2014, accorgendosi che le dimensioni di Cadamà garantiscono la circolazione delle sedie a rotelle, se ne è innamorato. Decide dunque di diventarne armatore e commissiona all'architetto Paolo Ferrari il progetto di modifica di Cadamà, rispettandone le caratteristiche storiche (sia riguardo il design che la tipologia di conduzione in mare) e promuovendo l'idea di un'imbarcazione che non solo sia accessibile, ma anche vivibile per lunghi periodi. La poppa è aperta e senza gradini, gli sbalzi di quota in coperta sono stati livellati con delle rampe in legno e il tavolo da pranzo nel pozzetto è stato sostituito con uno realizzato su misura (poggia su un pistone idraulico, così da farlo diventare superficie calpestabile se sono presenti sedie a rotelle). Il tambuccio è stato allargato e per accedere alla sottocoperta è stato montato un elevatore meccanico. In sottocoperta sono presenti altri elevatori, le porte sono state allargate e sostituite con modelli scorrevoli, gli spazi sono stati organizzati in modo da consentire alla sedia a rotelle di girare a trecentosessanta gradi e i bagni sono completamente accessibili. Un dettaglio interessante sono dei gusci in coperta, nella zona di timoneria, studiati ed ideati appositamente da Brigatti, che permettono alla persona con disabilità di partecipare attivamente alla navigazione. Questi gusci fungono da sedute sostitutive alla carrozzina e sono sicuri in quanto dotati di cinture di sicurezza; possono essere fissati a dei paranchi garantendo stabilità, oppure consentono gli spostamenti fra le zone di manovra grazie a delle ruote a scomparsa. Ciò nonostante sono state progettate due postazioni di fissaggio anche per chi desideri restare sulla carrozzina. Attualmente Cadamà ha una passerella in carbonio larga 80 cm e con protezioni laterali, ed in navigazione è fruibile da un massimo di quattro persone in sedia a rotelle.

Nel 2018 Cadamà ha partecipato con equipaggio misto (sedici persone totali) alla cinquantesima edizione della storica regata Barcolana, che si svolge a Trieste. Le imbarcazioni in competizione, provenienti da tutto il mondo, erano 2689 e Cadamà è

³⁶ Un ketch è un'imbarcazione a vela con due alberi e tre vele.

riuscita a scalare la classifica generale fino alla 206esima posizione. Si è inoltre classificata 105esima nella categoria specifica per le barche da crociera. Questa impresa ha dimostrato che nella navigazione in mare sia a scopo ricreativo che agonistico, vi si possono impegnare anche persone con paraplegie o altre disabilità.

Per quanto riguarda invece i natanti da diporto accessibili, vengono prese in considerazione alcune imbarcazioni tipicamente usate nell'ambito agonistico nazionale e paraolimpico (precedentemente citate nel capitolo 1.3). Esse sono il 2.4mR, l'Hansa 303, l'Hansa Liberty, lo Skud 18 e il Sonar.

Il primo natante preso in esame è il 2.4mR, ideato a Stoccolma nel 1983³⁷ e diffuso in Italia nel 1990, grazie al velista Turbiglio. Si tratta di una barca a vela a bulbo in cui vi può salire un solo velista, poiché è lunga 4,182 m, larga 0,720 m e con superficie velica di 7,39 mq. La classe 2.4 è aperta indistintamente a tutte le categorie di atleti, di qualsiasi età, sesso, sia che siano abili o con disabilità. Poiché la struttura della barca obbliga il velista a stare seduto su di un sedile dentro allo scafo, facilitando le manovre di controllo e rendendo lo sforzo fisico poco impegnativo, le regate di questa Classe vengono disputate in formula Open. Lo sbandamento in caso di raffiche di vento è compensato dalla zavorra di 180 Kg presente nella chiglia. Il timone si manovra grazie ad una pedaliera o attraverso uno stick orizzontale. Ciò nonostante, la 2.4mR è un'imbarcazione che richiede molta tecnica nella regolazione delle vele e una buona strategia di regata. Secondo il Regolamento di Classe, al fine di colmare differenze di forza fisica o di capacità del velista, è possibile apportare delle modifiche alle attrezzature, ma solo se si resta in un range di costi limitato. La Classe 2.4 nel 1992 diventa "Classe Internazionale": da allora, ogni anno ne viene svolto il campionato del mondo, con un'adesione media di 100 unità. Nel 2000, a Sydney, entra a far parte delle imbarcazioni per la vela paraolimpica, nella categoria in singolo.

Sempre all'interno della categoria dei natanti da diporto accessibili, emerge con particolare rilevanza la Classe Hansa. Questa categoria di imbarcazioni, la cui progettazione risale alla metà degli anni '90, non nasce con il preciso intento di essere fruibile esclusivamente da persone con disabilità. Il designer australiano Mitchell, infatti, ha deciso di progettare delle piccole imbarcazioni a vela che permettano alla maggior parte della popolazione di avvicinarsi a questa attività sportiva, pur essendo sprovvista

³⁷ <https://www.duepuntoquattro.it> , ultima consultazione 10/01/2023

delle minime competenza di base. Le barche di Classe Hansa rispondono a questa esigenza, in quanto economiche, sicure, stabili ed estremamente semplici da manovrare. È per via di queste caratteristiche che le imbarcazioni prodotte dall'azienda di Mitchell hanno destato forte interesse anche da parte dei velisti con disabilità e sono state promosse in tutto il mondo grazie all'associazione internazionale Sailability. Anche le barche-scuola iniziano dunque ad essere pensate per un uso inclusivo, in cui sia presente una collaborazione attiva fra persone normodotate e persone con disabilità. Il modello Hansa 303 è quello che, con i suoi 3,03 m di lunghezza e 1,35 m di larghezza, esprime meglio il concetto di "Universal Design". Esso vanta una superficie velica di 5,8 mq ed un peso di circa 85 kg, di cui 30 kg sono di deriva zavorrata; il contro bilanciamento dato dalla deriva, così come la forte spinta di galleggiamento data dallo scafo, fa sì che non scuffi, anche in presenza delle peggiori condizioni meteo; essa è dunque particolarmente idonea per velisti con deficit di mobilità o per persone non vedenti. La seduta è centrale e interna allo scafo, il boma è alto - così da non poter colpire accidentalmente la testa degli atleti - e la vela è avvolgibile su sé stessa, in modo da ridurne all'occorrenza la superficie. Lo scafo e le due vele sono prodotte in sei diversi colori, per rendere le barche facilmente riconoscibili quando si trovano all'interno della flotta di regata. Questa classe è accessibile dai 9 anni di età e si conduce sia in doppio, che in singolo. Questo dettaglio non è da sottovalutare, in quanto permette agli atleti di avvicinarsi a questa imbarcazione in modo graduale, fornendo dapprima un supporto, per poi passare alle competizioni in singolo nel momento in cui si sentono più sicuri ed autonomi. Attualmente sono presenti quasi millecento Hansa 303 in più di 28 paesi³⁸, ma nonostante si tratti di una classe ISAF³⁹, non è ancora considerata un'imbarcazione paraolimpica. In Italia, l'Hansa 303 è presente soprattutto nei circoli velici di Genova, Trieste, Garda e Ravenna, ma grazie alla FIV e alla Lega Navale Italiana⁴⁰, che hanno sempre creduto nel potenziale di questa barca, si sta diffondendo sempre più il suo utilizzo anche nel resto della penisola.

L'Hansa Liberty è simile alla precedentemente descritta Hansa 303, sebbene goda di dimensioni leggermente superiori (lunghezza di 3,60 m), e sia dotata di una deriva molto

³⁸ <https://hansaclass.org/about/hansa-303> , ultima consultazione 10/01/2023

³⁹ L'Hansa 303 può regatare in Campionati Nazionali, Continentali e Mondiali.

⁴⁰ Nello specifico, la LNI, assieme a qualche altro circolo velico, ha creato dei fondi per poter acquistare questi natanti, per poi prestarli gratuitamente agli atleti in giro per tutt' Italia. Hanno inoltre supportato più volte le regate e fornito i mezzi per il trasporto.

più pesante (circa 70 kg): queste caratteristiche ne implicano la conduzione in singolo. Grazie alla larga falchetta, il pozzetto resta asciutto anche quando lo sbandamento del natante risulta elevato. Si tratta dell'imbarcazione più inclusiva in assoluto, poiché vi possono accedere anche atleti tetraplegici. Per questi velisti è possibile montare un sistema totalmente automatizzato e dotare l'imbarcazione di un joystick, che permette di controllare sia le vele, che il doppio timone. Il joystick cambia in base alla gravità dei deficit motori e può essere "a quattro vie" (il più semplice da usare), "a sorseggio e soffio" (in caso di tetraplegia grave) ed infine "a sensore di movimento" (per chi ha difficoltà con i movimenti fini delle dita). La scelta della tipologia di joystick è personale, ma in genere viene consigliato all'atleta di utilizzare un sistema di manovra il più simile possibile a quello della propria carrozzina⁴¹.

Il velista con lesioni spinali, prima di salire sulla Liberty, viene preparato – con la collaborazione di un fisioterapista - attraverso lezioni teoriche, simulazioni a terra, e, infine, studio delle posizioni in barca, al fine di potersi garantire una reazione autonoma alle diverse situazioni in acqua. La Classe Hansa si distingue, all'interno del mondo velico, per la propria inclusività e collaborazione, in particolare durante le regate, occasioni in cui emerge un costante mutuo aiuto fra i partecipanti, sia a terra che in acqua, indipendentemente dal circolo velico di appartenenza. Un altro natante appartenente alle imbarcazioni di Classe Hansa e che dal 2008, grazie all'approvazione dell'International Federation for Disabled Sailing (IFDS) può competere ai Giochi Paralimpici, è lo Skud 18⁴². Lo scafo di questa imbarcazione, lungo 5,80 m e largo 2,20 m, presenta un pozzetto auto-svuotante, che rende la barca (di peso totale di circa 330 Kg) inaffondabile. Nonostante la superficie velica totale sia di 15,5 mq, il controllo della barca risulta agevole anche ad elevati angoli di sbandamento, grazie al doppio timone, manovrabile attraverso due barre (leve tira/molla), o, alternativamente, grazie ad un joystick con servocomando elettrico. L'equipaggio, formato da due persone (di cui una avente una disabilità grave), in genere si siede sui bordi della barca; tuttavia, in base al deficit motorio, il team può scegliere di utilizzare un sedile centrale a basculante ed un trapezio (per bilanciare lo sbandamento di alcune andature). Il regolamento consente all'equipaggio di inserire attrezzature specifiche per colmare disabilità funzionali e

⁴¹ <https://www.upsail.it/servocomandi> , ultima consultazione 13/01/2023

⁴² <https://www.hansaclass.it/hansa/skud-18> , ultima consultazione 13/01/2023

massimizzare le potenzialità dei regatanti in modo tale che la competizione siano “*ex aequo*”.

L'ultimo natante da diporto preso in esame è il Sonar, barca a chiglia che dal 2000 può partecipare alle competizioni paralimpiche. Il Sonar viene progettato dall'architetto navale canadese Kirby nel 1979, nel tentativo di creare una barca competitiva, economica e comoda. Solo successivamente, con l'installazione di attrezzature specifiche per l'handisport all'interno del pozzetto, diviene un'imbarcazione inclusiva. Il Sonar è lungo 7,00 m, largo 2,40 m e pesa circa 952 kg. Può presentare un sedile girevole a poppa e/o una piattaforma di virata a prua; nelle regate ufficiali l'equipaggio è composto da tre atleti. Attualmente sono presenti in tutto il mondo più di settecento Sonar, sparsi in oltre sei Paesi⁴³.

2.2 Ambiente portuale

L'attenzione che l'industria navale da anni pone alle imbarcazioni per garantirne la fruizione ad uno specchio sempre più ampio di persone, non è sufficiente per assicurare a tutti la possibilità di praticare la vela. Non va infatti sottovalutato l'impatto che hanno i trasporti pubblici o privati per giungere fino alla località in cui vi sia possibile svolgere questo sport, che risultando spesso insufficienti o totalmente inaccessibili, costituiscono un problema economico o di tempistiche per il velista. Infine, nel fortunato caso in cui il lido sia ben collegato all'interno del territorio urbano, un problema di tipo logistico può essere dovuto alla conformazione ed organizzazione del porto, o alle strutture di imbarco/sbarco presenti in esso. È evidente come per poter andare in barca a vela, una persona con disabilità deve tenere conto della logistica a trecentosessanta gradi ed essere certa di avere accesso autonomo e sicuro alla più vasta gamma di utenze possibili, compresi gli spogliatoi, i servizi igienici e gli ambienti ricreativi (club-house, bar, ristorante). L'utilizzo di diversi materiali o di texture nella pavimentazione è un esempio pratico di adattamento funzionale che può essere apportato all'ambiente portuale. Questa semplice accortezza potrebbe risultare estremamente utile nel caso di una persona non vedente o con difficoltà di orientamento/ percezione degli spazi, in quanto gli è possibile capire se si sta avvicinando o meno al bordo della banchina.

⁴³ <https://sonar-org.translate.google.com/boat> , ultima consultazione 15/01/2023

Nel 2011 nel Porto Antico di Genova, in seguito alla proposta dei circoli nautici sportivi del territorio, appartenenti ad Assonautica, è stata allestita la prima zona di imbarco per persone con disabilità, accessibile in auto e provvista di gru a funzionamento manuale. Questo sollevatore è denominato Pequod ed è stato progettato in Danimarca dalla ditta Guldmann⁴⁴. Il Pequod è caratterizzato da un sedile con imbragatura e cinghie, semplice e sicuro, che avvolge totalmente la persona, consentendone il trasferimento diretto dalla banchina alla barca. Attualmente questa struttura è presente in poco più di venti porti italiani: la regione che ne possiede il maggior numero risulta essere la Sardegna con i suoi sette Pequod, seguita dalla Liguria, Emilia-Romagna, Campania, Lazio, Toscana, Abruzzo, Marche, Sicilia e Puglia.



Sollevatore Pequod presente nel porto turistico di Chiavari⁴⁵.

Nonostante l'introduzione di questa attrezzatura nella realtà portuale abbia ampliato notevolmente le possibilità di imbarco per un gran numero di persone, vanno tenuti in considerazione i casi più gravi di disabilità, in cui è fondamentale un maggior supporto

⁴⁴ La ditta Guldmann rappresenta uno dei leader mondiali nella produzione di impianti di spostamento per le persone con difficoltà di movimento.

⁴⁵ Credits immagine: Business Journal Liguria.

alla colonna vertebrale e al collo. Con l'intenzione di far fronte anche a queste necessità, il porto di Chiavari nel 2016 ha ampliato l'accesso alle attività nautiche, installando oltre al sollevatore meccanico anche una rampa con corrimano e una piattaforma galleggiante amovibile di circa 3,50 m di larghezza per 4 m di lunghezza; quest'ultima non implica l'ausilio di operatori esterni durante l'imbarco o lo sbarco.

Un vantaggio che la piattaforma galleggiante presenta è dovuto alla sua intrinseca capacità di compensare il dislivello fra la banchina e l'imbarcazione, dovuto al variare della marea; di contro, essendo una struttura che si adatta alle condizioni del mare, in caso di onde risulta poco stabile. Nel 2021, sempre nel porto di Chiavari, è stato tolto il tornello che regolava l'accesso nell'area di alaggio⁴⁶.

È innegabile che una maggiore accessibilità porti di conseguenza una maggiore affluenza di atleti/e ed un consistente vantaggio anche a livello economico per il porto e il territorio circostante ad esso.

Ad incentivare i porti ad apporre delle modifiche inclusive è stata anche la “Strategia per i diritti delle persone con disabilità 2021-2030”, al cui punto due viene sottolineato che:

“Le norme dell'UE rendono obbligatorio il rispetto dei requisiti di accessibilità affinché gli Stati membri possano beneficiare dei fondi a gestione concorrente; inoltre l'acquisto di beni, servizi e infrastrutture accessibili è un obbligo negli appalti pubblici. Gli Stati membri sono inoltre incoraggiati a integrare i finanziamenti per l'accessibilità nell'ambito dei piani per la ripresa e la resilienza”.

Purtroppo, nonostante siano molti i circoli che si stanno impegnando ad adottare modifiche strutturali che vadano incontro alle necessità di tutte le categorie di popolazione, i porti italiani non accessibili superano ancora in gran numero quelli accessibili.

2.3 Associazioni presenti sul territorio

Negli anni continua a crescere il numero delle associazioni italiane che si impegnano a proporre annualmente progetti inclusivi alle persone con disabilità. Questa crescita esponenziale della sensibilizzazione verso le tematiche sulla disabilità e la cooperazione fra ONLUS, circoli velici e volontari, ha permesso l'accesso anche ad uno dei beni

⁴⁶ Area in cui le imbarcazioni vengono parcheggiate sulla terra ferma.

universali fino a poco tempo fa inagibile per molti, il mare. La vela accessibile si impegna a garantire la possibilità per le persone in generale di poter fruire di esso. Alcune delle realtà veliche più attive si trovano a Trieste, Chiavari, Napoli, Marina di Ravenna, Lignano Sabbiadoro, Riva del Garda, vicino a Lecco, in Toscana, Lazio, Veneto e Sicilia. L'ente pubblico a base associativa Lega Navale Italiana (LNI), presente su tutta la penisola con le sue 260 Sezioni e Delegazioni, si impegna da più di venti anni a sostenere e promuovere su tutto il territorio nazionale progetti di inclusione e divulgazione. Collaborando con le istituzioni locali e stringendo un accordo con l'Ordine degli Ingegneri, è riuscita ad ottenere diverse autorizzazioni comunali per abbattere delle barriere architettoniche in alcuni porti e zone marittime, come per esempio a Napoli e a Chiavari. La LNI ha inoltre creato una solida rete fra le sue Sedi e altri circoli velici, in modo da garantire un sostegno pratico ai velisti con disabilità appartenenti ai circoli meno abbienti, attraverso il prestito di alcune imbarcazioni adattate e la donazione ad essi di ben ottanta imbarcazioni Hansa 303. Uno dei progetti patrocinati dalla Lega Navale di Trieste durante il quale i soci hanno fornito supporto tecnico e morale ad un equipaggio esterno, è stato "Dis-Equality". L'iniziativa è partita dal desiderio di due velisti, uno malato di depressione e l'altro con disabilità visiva, di riscoprirsi e mettersi alla prova, attraverso un viaggio in mare della durata di 76 giorni, lungo tutta la penisola, da Trieste a Sanremo e ritorno. La traversata è stato un successo e fonte di ispirazione per molti, tanto che da allora Dis-Equality ha continuato la sua missione nell'offrire ad un numero sempre maggiore di persone, l'opportunità di vivere la vela e i benefici che derivano da questa esperienza, ed organizza annualmente convegni sul tema "sport e disabilità".

Volgendo l'attenzione sulla costa adriatica, una delle associazioni di volontariato di maggior rilievo risulta essere sicuramente "Marinando Ravenna", fondata da Sante Ghirardi (ravennate di classe '62) a Marina di Ravenna nel 2009, per concretizzare la volontà di condividere la passione per il mare con chiunque lo volesse, a prescindere dallo stato sociale, fisico ed economico. Il fondatore e presidente Ghirardi è un velista con disabilità (dovuta ad una poliomielite agli arti inferiori) che decide di iniziare una ricerca per capire fino in fondo la potenzialità dei mezzi a disposizione e come essi possano meglio prestarsi alle necessità delle persone: nasce "Gaia", l'imbarcazione di rappresentanza di questo progetto. Gaia, è lunga 10 m e permette di imbarcare fino ad un massimo di 6 persone in sedia a rotelle oltre ad almeno due persone senza disabilità, per

motivi di sicurezza, poiché è un'imbarcazione estremamente leggera e performante, ma che con venti forti o nelle andature in cui viene utilizzato il gennaker⁴⁷ sbanda molto. A bordo di Gaia non ci sono mai "passeggeri", ma solo "marinai". Anche alla persona più inesperta viene assegnato un preciso ruolo, divenendo parte integrante nella navigazione. La scelta di usare Gaia secondo queste precise regole rappresenta la massima espressione di uguaglianza ed integrazione e fa sì che questa imbarcazione faccia vivere un'esperienza velica a circa 450 persone diverse ogni stagione, incentivando il concetto di turismo accessibile. Il presidente Ghirardi ha inoltre recentemente promosso il progetto "Marinando 2.0", che si focalizza di più sull'aspetto agonistico anziché su quello ludico. Spinto dal desiderio di dare la possibilità agli iscritti a questa associazione di poter partecipare ai campionati FIV e ai campionati internazionali, Ghirardi si è adoperato per far partire la prima scuola di vela paraolimpica nella sua regione; grazie alla collaborazione con il Rotary Club di Ravenna e ad alcune donazioni (quasi dodicimila euro) provenienti dagli altri Rotary Club dell'Emilia Romagna, è stato inoltre possibile acquistare due imbarcazioni da regata Hansa 303. L'associazione con il progetto Marinando 2.0 ha introdotto anche Gaia nell'ambiente agonistico, facendola regatare con equipaggio misto al Campionato d'Inverno del Ravenna Yacht Club nel novembre 2021 ed anche alle ultime due manifestazioni della "Barcolana" di Trieste. Attualmente, grazie al supporto economico di imprese locali, questa associazione offre a tutti la possibilità di partecipare a corsi vela, progetti di vela-terapia come per esempio "Imbarcabili", gite in barca per persone con disabilità e la loro famiglia o accompagnatori, un percorso di integrazione per minori stranieri non accompagnati denominato "Il mare che unisce"⁴⁸ e laboratori scolastici riguardanti l'ambiente marino.

Un'altra associazione sportiva dilettantistica che adopera un approccio inclusivo è "Tiliaventum" di Lignano Sabbiadoro (UD). Le proposte fatte da questa associazione sportiva dilettantistica comprendono una vasta gamma di sport acquatici (vela, kitesurf, sup, nuoto ecc.), attività esperienziali/conoscitive in laguna, attività aggregative, corsi di sicurezza in mare e campagne di sensibilizzazione sul rispetto dell'ambiente. L'attività principale per eccellenza di Tiliaventum è "Sea 4 All - Inclusive sea sport", grazie alla quale per la prima volta in Italia è stato possibile far conseguire con successo la Patente

⁴⁷ Vela di prua, di 105 m², che viene issata solo in concomitanza di alcune andature.

⁴⁸ I ragazzi che più si impegnano all'interno di questo progetto hanno la possibilità di diventare skipper accompagnatori, ossia copiloti di velisti con disabilità gravi.

Nautica “C”⁴⁹ – per barca a vela e motore, oltre le 12 Miglia – a due soci con disabilità. L’impegno maggiore del presidente di Tiliaventum, Daniele Passoni e di tutto il suo direttivo, sta nel far sì che durante tutto il corso dell’anno, con continuità, sia possibile compiere diverse uscite in barca totalmente gratuite, a riprova che il proposito primario di questa associazione è il garantire la fruizione dell’ambiente marino a tutti. Il fiore all’occhiello della flotta Tiliaventum è Cápita, monoscafo completamente accessibile progettato dallo yacht designer Comuzzi. Proprio su Cápita, nel 2019 l’associazione è riuscita a far vivere più di duecentosettantuno mezze giornate in mare aperto a famiglie e persone con disabilità fisiche; inoltre, come dichiarato dal Presidente Passoni, è stata avviata una collaborazione con il centro di salute mentale di Gorizia, che ha evidenziato gli effetti benefici dell’attività velica con approccio inclusivo sulle persone con problemi di salute mentale: secondo l’istituto, tale attività migliorerebbe visibilmente le capacità di socializzazione⁵⁰.

L’ultima associazione presa in esame è “Lo Spirito di Stella ONLUS”, fondata dal veneto Andrea Stella nel 2003. Nel 2000, Stella parte per una vacanza post laurea negli USA e durante un pomeriggio a Fort Lauderdale si ritrova sfortunatamente coinvolto in una sparatoria, che lo renderà paraplegico agli arti inferiori. Essendo un appassionato di nautica, Stella ha dedicato i tre anni successivi all’incidente non solo impegnandosi in diverse campagne di sensibilizzazione, ma anche progettando un catamarano accessibile, tipologia di imbarcazione scelta appositamente per due qualità: maggiore spazio (rispetto, ad esempio, ad un monoscafo) e maggiore stabilità (anche con mare mosso)⁵¹.

Già nel 2004, spinto dal desiderio di tornare a Miami, Andrea avvia il progetto “Back to USA” e fa solcare al catamarano “Spirito di Stella” l’oceano Atlantico, con un equipaggio formato sia da persone con disabilità che da velisti esperti come Soldini G. e Pelaschiar M. Con il patrocinio del Ministero della Difesa, della Marina Militare Italiana, del Ministero del Turismo e del National Oceanography Centre, lo Spirito di Stella nel 2010 attraversa nuovamente l’Atlantico, col progetto “I Diritti solcano l’Oceano”. Lo scopo è stato quello di diffondere in America la Convenzione dell’ONU sui diritti delle persone con disabilità e il Manifesto del Turismo Accessibile, consegnando tali Carte al Console

⁴⁹ Patente nautica dedicata alle persone con disabilità, istituita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con il Decreto n. 146 del 29 luglio 2008

⁵⁰ Passoni D., A vela senza barriere - 54esima Barcolana, Trieste, 7 ottobre 2022.

⁵¹ <https://www.lospiritodistella.it/andrea-stella> , ultima consultazione 18/01/2023

italiano Rocca. Per farlo Stella parte da La Spezia, fa tappa sia alle Canarie che nell' Arcipelago Caraibico e fissa come meta ultima nuovamente Miami. Questo percorso ha permesso all' Environmental Ocean Team di effettuare una ricerca ambientale oceanografica⁵².

Nel 2017 con il progetto WoW- Wheels on Waves, Stella percorre ancora una volta la traversata atlantica, ma con tratta opposta: salpa da Miami, giunge a New York per farsi ridare dal Segretario Generale dell'ONU la Convenzione precedentemente citata, passa per il Portogallo, giunge in Italia e si reca a Roma da Papa Francesco, per affidargli il Documento. Dopo l'udienza, prosegue la navigazione verso la Sicilia, dove incontra il Dalai Lama (in visita a Messina). Il viaggio si conclude con la risalita della Penisola, sul lato Adriatico e la partecipazione alla quarantanovesima Barcolana di Trieste e l'attracco finale a Venezia. Questa impresa è diventata famosa non solo per le miglia percorse, ma anche per le caratteristiche dei suoi partecipanti: più di novanta persone (tutte di nazionalità, età e capacità diverse), suddivise in ventuno equipaggi. L'equipaggio veniva cambiato ad ogni tappa del percorso, in modo da favorire il messaggio di pace ed uguaglianza che questo progetto ha voluto portare in giro per il mondo⁵³.

L'ultimo dei suoi progetti di tipologia WoW- Wheels on Waves risale ad aprile 2018: circumnavigare l'Italia, da Venezia fino a Genova. Il viaggio si è suddiviso in sedici tappe, con cinque giorni di "attracco" per ognuna di esse, in modo da permettere l'accesso a bordo a venti persone diverse al giorno. Agli ospiti, dopo una breve lezione teorica sulla vita in mare, è stata offerta la possibilità di vivere un'uscita in barca da protagonisti. In totale hanno partecipato a questa esperienza circa millequattrocento persone, con o senza disabilità⁵⁴.

Stella è spesso ospite nelle università italiane per trattare il tema dell'abbattimento fisico e culturale delle barriere architettoniche in campo nautico e tutti gli anni, da giugno fino inizio ottobre, la sua ONLUS, sostenuta dalla Lega Navale Italiana, Federazione Italiana Vela e Marina Militare, organizza il "Sailing campus": corsi di vela della durata di quattro giorni, organizzati in diverse città (Trieste, Caldonazzo, Savona e La Spezia), aperti a tutti⁵⁵. Durante il resto dell'anno, con il progetto "Spirito Libero", Stella propone corsi di

⁵² <https://www.lospiritodistella.it/progetti/i-diritti-solcano-loceano>, ultima consultazione 20/01/2023

⁵³ <https://www.lospiritodistella.it/progetti/wow-wheels-on-waves-2017>, ultima consultazione 20/01/2023

⁵⁴ <https://www.lospiritodistella.it/progetti/wow-wheels-on-waves-2018>, ultima consultazione 20/01/2023

⁵⁵ <https://www.lospiritodistella.it/progetti/sailing-campus>, ultima consultazione 20/01/2023

scuola vela gratuiti sul suo catamarano, per persone con disabilità. I partecipanti risultano essere più di settecento ogni anno e possono essere accompagnati da familiari, amici ed operatori sanitari⁵⁶.

Altre ONLUS molto attive nel cercare di avvicinare i disabili alla vela, sono: Duino 45° Nord- Easy Action (nella provincia di Trieste), Handarpermare (nella provincia di Imperia), l'associazione Homerus e l'ONLUS Sailability (nella provincia di Brescia) ed infine la cooperativa sociale Archè (a Riva del Garda e sul lago di Caldonazzo). Purtroppo è alto anche il numero di queste realtà, che si trovano in difficoltà per assenza di fondi e finanziamenti, necessari per la manutenzione delle imbarcazioni, delle attrezzature e per lo sviluppo stesso delle realtà associative, come per esempio "Eos, la vela per tutti" (nella provincia di Verona), che da più di dieci anni si autofinanzia soprattutto grazie ai suoi soci, sponsor locali e qualche appassionato di vela. Sfortunatamente, per le stesse ragioni, anche il monoscafo accessibile Rolling Black della cooperativa CILS di La Spezia e dell'associazione Paratetraplegici Liguria è stato abbandonato sulla terra ferma per circa dieci anni. Il suo recupero e restauro per poterla usare nuovamente nel campo della velaterapia è stato possibile solo nel 2016, grazie all'interesse dell'Università di Genova, con finanziamenti provenienti dalla regione Liguria⁵⁷.

⁵⁶ <https://www.lospirito distella.it/progetti/spirito-libero>, ultima consultazione 20/01/2023

⁵⁷ Ferrari P., *Progettare imbarcazioni accessibili. Un nuovo approccio per lo yacht design*, Tecniche Nuove, Milano, 2019, p. 23, p. 49

CAPITOLO 3

INTERVISTA AL VELISTA MARCO ROSSATO

Marco Rossato, nato a Vicenza nel 1974, all'età di 24 anni entra a contatto per la prima volta con l'ambiente velico durante una vacanza a Cuba, occasione che fa nascere in lui la passione per la vita in mare. Nel 2001, purtroppo, in seguito ad un grave incidente in moto, gli viene diagnosticata una paraplegia permanente agli arti inferiori. Nonostante la condizione di disabilità, sceglie di non rinunciare alla sua recente passione per lo sport velico, iniziando fin da subito a cercare una struttura che gli permetta di salire nuovamente in barca. Viene così a conoscenza della scuola di vela di Sabaudia, fondata da Luigi Zambon nel 1998. Zambon, pubblicitario di origine veneziana e grande appassionato di vela, ha aperto la sua scuola (allora unica nel suo genere sul territorio italiano) spinto dal desiderio di trasmettere a tutti – abili e non – quel forte senso di libertà che il mare gli ha sempre donato. Nel 1998 ha dunque ideato e varato Tornavento⁵⁸, la prima imbarcazione in Italia totalmente governabile in modo autonomo da persone con disabilità⁵⁹. Incoraggiato dagli insegnamenti e dal sostegno di Zambon, Marco Rossato diventa un velista esperto, conseguendo brillantemente i corsi federali per diventare a sua volta istruttore di vela. Nel 2005, a Desenzano del Garda, Rossato fonda e dirige la sua scuola di vela "SailAbility Onlus"; dieci anni dopo, nel 2015, diventa Segretario Nazionale della classe paraolimpica Hansa, ruolo che ricoprirà fino al 2017. Sempre più deciso ad assicurare mezzi e reali opportunità a chiunque voglia avvicinarsi a questo ambiente sportivo, nel 2017 fonda anche l'associazione sportiva dilettantistica senza scopo di lucro "I Timonieri Sbandati a.s.d", collaborando in modo attivo anche con Stella e Brigatti. Grazie ad un team di velisti esperti e ad una disponibilità via via maggiore di imbarcazioni accessibili, questa associazione garantisce a moltissime persone con disabilità di partecipare ad attività didattiche e competizioni agonistiche (anche su imbarcazioni paraolimpiche come l'Hansa 303)⁶⁰. Fra gli innumerevoli corsi che questa associazione ha attentamente studiato ed organizzato c'è "Solo Special Academy", unico

⁵⁸ Tornavento, con i suoi 9 metri quadri di pozzetto, permette l'imbarco fino a 5 carrozzine su un equipaggio di 9 persone totali.

⁵⁹ <https://www.sailforall.it/progetti/tornavento> , ultima consultazione 26/02/2023

⁶⁰ <https://www.sailforall.it/marco-rossato> , ultima consultazione 26/02/2023

nel suo genere in quanto atto specificamente ad insegnare anche ai velisti con disabilità a navigare in solitaria in mare aperto. Sempre sotto la bandiera dei “Timonieri Sbandati”, Rossato gira per le scuole e per i centri di riabilitazione al fine di promuovere campagne di sensibilizzazione ambientale e nozioni sulla vita in mare⁶¹.

Dal gennaio 2018 al dicembre 2020 è Presidente dell’Associazione Italiana Classe Hansa. Oltre ad aver ricoperto molti ruoli federali di rilievo, nel 2018 viene nominato Marinaio d’Italia dalla Capitaneria di Porto di Marina di Viareggio. Questo titolo gli è stato conferito in seguito al compimento del suo progetto “TRI Sail4All”, che lo ha visto protagonista di un’impresa mai compiuta prima di allora da una persona con paraplegia: essere il primo velista con disabilità a circumnavigare in solitaria tutta la penisola italiana. Il viaggio da lui intrapreso è stato patrocinato dalla Marina Militare, dalla Lega Navale Italiana, dall’Associazione Nazionale Marinai d’Italia, dal Comitato Italiano Paralimpico, dal Comitato Olimpico Nazionale Italiano, da Assonautica Italiana e dalla Guardia Costiera Italiana⁶².

Per affrontare il periplo italico Rossato ha scelto di utilizzare il trimarano adattato “Foxy Lady”⁶³, in quanto molto più stabile di una barca mono o bi scafo e sufficientemente grande da poter ospitare anche il suo cane Muttley, che lo ha accompagnato durante l’intera impresa. La tratta di 1648 miglia nautiche (circa 3052 km) è stata suddivisa in 60 tappe con partenza da Venezia il 22 aprile 2018 e attracco finale a Genova il 22 settembre 2018. Con il progetto “TRI Sail4All” Rossato si è fatto portavoce dei valori della sua associazione velica: divulgare l’esistenza della Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità, monitorare lo “stato di salute” di tutti i mari italiani e lottare affinché la legge italiana in ambito nautico venga modificata diventando uguale per tutti e non discriminatoria, in quanto attualmente la patente nautica abilita al comando una persona con disabilità solo se accompagnata da una persona senza disabilità⁶⁴.

Un obiettivo importante che l’associazione “Timonieri Sbandati” si è prefissata in seguito alla circumnavigazione compiuta da Rossato consiste nel mappare nel corso degli anni l’accessibilità dei porti d’Italia, annotando online con video e brevi descrizioni la

⁶¹ <https://www.sailforall.it/associazione/valori> , ultima consultazione 26/02/2023

⁶² <https://www.sailforall.it/progetti/giro-italia-solitaria-marco-rossato> , ultima consultazione 26/02/2023

⁶³ Imbarcazione a vela lunga 8 metri e con tre scafi.

⁶⁴ Per la legge italiana la patente nautica non è necessaria solo se la potenza e cilindrata del motore sono inferiori ad una determinata soglia e se la navigazione viene fatta entro le 6 miglia dalla costa.

presenza o meno di barriere architettoniche, lo stato della banchina di attracco e tutti i servizi presenti sul luogo di sbarco. Attualmente le basi nautiche mappate sono: il “Molo della Madonnina” di Viareggio, il cantiere “CD Nautica s.r.l” in provincia della Spezia e “Marina Sveva” a Vasto⁶⁵. Intenzionato a portare avanti questo progetto di mappatura, per tutto il mese di aprile 2023 Rossato viaggerà con altri velisti con disabilità motorie a bordo di Tornavento, seguendo un preciso percorso che li porterà ad attraccare in dieci Porti e Marine della Toscana, così da valutarne lo stato⁶⁶.

Ad ulteriore prova della dedizione e dell’impegno nell’abbattere i preconcetti riguardo alle capacità di una persona con disabilità motoria di poter affrontare la navigazione, al pari di un velista senza disabilità, per l’anno 2024 Rossato sta organizzando una traversata atlantica in solitaria. Per riuscire ad affrontare un viaggio così impegnativo e difficile, sta realizzando un catamarano di 15 metri, totalmente *made in Italy*, con impianto 100% elettrico (oltre alle vele) e studiato su misura in base alle sue necessità. Un obiettivo della traversata è quello di arrivare a Manhattan (NY) senza utilizzare idrocarburi, dimostrando che anche in situazioni di navigazione così estreme è possibile sfruttare solamente impianti fotovoltaici, eolici e motori idrogeneratori. Inoltre l’imbarcazione sarà equipaggiata di un sofisticato sistema di intelligenza artificiale ad uso nautico, ed accessori innovativi, pensati per rendere più comoda e sicura la navigazione, prodotti dall’azienda italiana MadeIt4A⁶⁷. Una delle difficoltà maggiori nel conseguire questa impresa sta nel reperire i finanziamenti necessari, in quanto per la costruzione del catamarano è preventivato un budget di circa 3 milioni.

Nel presente capitolo viene riportata un’intervista fatta dall’autrice il 30 ottobre 2022 all’atleta Rossato Marco, in quanto rinomato velista con disabilità, promotore dei diritti delle persone con disabilità e testimone vivente della realtà velica italiana.

⁶⁵ <https://www.sailforall.it/progetti/mappatura> , ultima consultazione 26/02/2023

⁶⁶ <https://www.sailforall.it/progetti/ giro-dei-porti-e-delle-marine-della-toscana> , ultima consultazione 26/02/2023

⁶⁷ Rossato M., A vela senza barriere - 54esima Barcolana, Trieste, 7 ottobre 2022.

3.1 Intervista

Da quanto tempo pratici sport?

Prima dell'incidente con la moto, praticavo moltissimi sport: correvo in pista con i kart e con le moto, sciavo, facevo trekking e moltissime altre attività che si svolgono tipicamente in montagna. In seguito all'incidente del 2001 ho iniziato a praticare vela e, da allora, me ne sono appassionato così tanto che è diventato l'unico sport a cui mi dedico. Prima di allora avevo solo fatto una gita in barca sull'Atlantico.

Come hai scoperto la possibilità di poter scegliere come sport la vela, nonostante la paraplegia agli arti inferiori?

Nel 2001, quando ancora mi trovavo in ospedale dopo l'incidente fatto con la moto, iniziai a pensare a quale sport avrei potuto praticare una volta dimesso. Memore della bella esperienza fatta in barca anni prima, decisi di cercare su internet una scuola vela attrezzata. Venni così a conoscenza della "scuola vela di Sabaudia" e cinque mesi dopo esser tornato a casa, intrapresi il primo viaggio in macchina post incidente e mi recai proprio a Sabaudia (LT). C'erano delle barche adattate per persone con disabilità, che si potevano governare in totale autonomia. All'epoca era difficile trovare delle strutture così attrezzate, quindi continuai a frequentare questo posto per molti anni a seguire.

Qual è la difficoltà maggiore che hai riscontrato all'inizio di questo percorso sportivo?

Per quella che è stata la mia esperienza personale, fortunatamente per quanto riguarda la struttura non ho riscontrato grandi problematiche, poiché non c'erano barriere architettoniche. I bagni, le docce e i pontili erano tutti accessibili ed infine sul molo era presente una gruetta e la scuola vela possedeva delle barche Hansa. La difficoltà maggiore stava nel dover percorrere più di 700 km di strada per potermi dedicare a questa passione. Questa distanza mi permetteva di praticare la vela solo nel fine settimana, in quanto richiedeva un impegno economico non indifferente fra benzina e alloggio. Purtroppo nel 2001 l'unica opportunità per una persona con disabilità di poter andare in una barca a vela accessibile si trovava nel Lazio.

Quando hai iniziato a praticare la vela, ti sei appoggiato ad associazioni specifiche oltre a Sabaudia?

No. Al tempo era tutto nuovo e nemmeno la FIV si occupava della vela per disabili. Poi sono subentrate le prime barche paraolimpiche, le 2.4. In seguito, nel 2005 ho deciso di fondare la mia scuola vela “SailAbility Onlus”, in cui non solo ho ricoperto il ruolo di presidente, ma anche di istruttore di vela.

Perché la scuola vela di Sabaudia e, di conseguenza, il suo porto era così accessibile già nel 2001 mentre tanti altri porti lo sono diventati molti anni a seguire?

Il merito è stato del suo fondatore e presidente Luigi Zambon. Per tutta la vita ha lavorato come pubblicitario, gli piaceva inventare e disegnare; aveva grande fantasia, inventiva e capacità. Era figlio di un ammiraglio della Marina Militare, quindi era molto legato a tutti i valori e i principi delle istituzioni e aveva girato tutto il mondo. Una sera gli capitò di vedere una partita di una squadra di pallacanestro in carrozzina, così si chiese se anche la vela fosse accessibile e decise di scoprire se ci fossero in Italia delle barche attrezzate per le persone con disabilità. Da lì ha avuto l’idea di costruire Tornavento, la barca accessibile di Sabaudia.

Quindi è stata sufficiente la volontà di una singola persona per innescare un cambiamento così significativo nello sport velico?

Nei primi anni ‘90 le scuole vela per disabili non esistevano in Italia. In giro per il mondo c’era qualcosa, ma non tantissimo. Luigi che era una persona di grande intuito, si era accorto che nessuno si era preoccupato di creare questo ambiente così decise di creare questa barca e questa realtà. Anche Andrea Stella, prima di iniziare a costruire il suo catamarano “Spirito di Stella”, è andato a Sabaudia per vedere come fossero strutturate Tornavento e Sabaudia I, un’altra imbarcazione accessibile presente in questa scuola vela. Il catamarano di Andrea è il primo catamarano al mondo accessibile, ma non è la prima barca accessibile. Tornavento dovrebbe essere la prima barca accessibile nata e pensata per ospitare persone in carrozzina in Italia.

Quali porti italiani ritieni essere molto accessibili? E perché?

Parlando di porti in cui puoi andare anche con barche dai 10m in su, partendo dall'Adriatico, sicuramente il primo che mi viene in mente è il porto di Ravenna, perché grazie a Marinando hanno avuto la possibilità di fare una base nautica molto accessibile. Nel percorso dall'auto alla barca non si incontra nessuna barriera architettonica. Loro hanno anche delle barche per disabili già attraccate al pontile galleggiante. Poi troviamo porto San Giorgio, con l'associazione "Liberi nel vento", dove il presidente Daniele Malavolta ha realizzato una base nautica dedicata proprio alla disabilità, garantendo la massima autonomia, sia negli spogliatoi, nei bagni e grazie ad una gruetta, sul molo. A Duino, all'associazione 45° Nord, hanno realizzato una base dove fanno tanta attività paraolimpica. Al Lido di Venezia, nella sede della Lega Navale Italiana, hanno messo un pontile galleggiante nuovo con degli scivoli dedicati, per garantire autonomia. Nella parte tirrenica invece credo che l'accessibilità garantita dal molo della Madonnina a Viareggio sia praticamente imbattibile; l'unica altra struttura, lungo questo versante delle coste italiane, dove viene garantita altrettanta comodità nell'autonomia è la sede della Lega Navale di Genova. Anche Palermo è un porto ben organizzato. Infine un porto accessibile l'ho trovato a Chiavari: anche se l'angolo dedicato è piccolo, risulta essere molto funzionante.

Per quanto riguarda invece i porti all'estero?

Sono sicuramente messi bene in Olanda, in Inghilterra, in Australia (come per esempio a Sydney) e negli Stati Uniti, perché ci investono molto. Poi direi che porti attrezzati si trovano più nella zona mediterranea che verso la parte Atlantica, anche per una questione di maree; ce ne sono sicuramente, ma sono un po' indietro. In Giappone, a Singapore, ci sono alcune zone adibite, in quanto hanno recentemente ospitato i mondiali, ma per il resto non sono ancora così organizzati.

In termini di accessibilità portuale, quali miglioramenti hai riscontrato nel seguirti degli anni, rispetto a quando hai iniziato a praticare la vela?

Per quanto riguarda il porto di Sabaudia, quando iniziai ad andare in barca io, era già tutto predisposto per poter accogliere persone con disabilità o che usufruiscono della carrozzina, in modo che potessero muoversi in totale autonomia. Se devo fare una

considerazione dei porti in generale e di quello che ho visto negli ultimi 20 anni, quindi mi riferisco a circa un centinaio di porti visitati, i primi accorgimenti e miglioramenti che ho visto apportare sono gli scivoli che collegano il molo in cemento al pontile galleggiante. Nel tempo gli scivoli sono stati allungati e questo ha fatto sì che si riducesse la pendenza per poter arrivare fino alla barca. Questo accorgimento risulta essere fondamentale soprattutto quando c'è bassa marea, perché permette di muoversi in totale autonomia sempre, mentre prima chiunque usufruisse di una carrozzina era costretto a fare l'attività in determinati orari a causa del riflusso marino. Altri miglioramenti che ho visto nel corso del tempo sono i bagni attrezzati e da diversi anni la presenza sempre maggiore di gruette/sollevatori per permettere le attività paraolimpiche su deriva. Riguardo a quest'ultime bisogna precisare che anche se, da un lato, essere "caricati" su di una gruetta moralmente non ti fa piacere, dall'altro è estremamente necessario per una questione di sicurezza. Ho visto persone essere imbarcate a braccia, con conseguenti cadute ed incidenti. Usare la gruetta all'inizio è un po' deprimente, ma poi diventa sempre più normale, meno fastidioso e più sbrigativo. Se uno sceglie di praticare la vela allora deve essere consapevole che determinati compromessi vanno accettati. È l'unico passaggio brutto per poi uscire in barca.

Se dovessi fare un confronto fra il mondo velico italiano e quello estero, quali sono per te i punti di forza e le debolezze di uno e dell'altro?

All'estero sono più "alla buona" rispetto a noi. Loro quando vengono qui si adattano a quello che trovano, mentre noi italiani siamo più esigenti e quando andiamo all'estero cerchiamo delle strutture che siano accessibili e confortevoli. In Italia abbiamo ancora molto da sistemare, ma comunque siamo attrezzati bene e rispetto ad una realtà estera siamo messi meglio riguardo alle strutture ricettive. In Trentino per esempio le strutture sono molto curate. Per quanto riguarda invece le scuole vela e i circoli velici, siamo abbastanza allineati. Le barche che vengono utilizzate sono più o meno le stesse che si trovano in tutto il mondo (2.4mR e Hansa). Anche le gruette sono più o meno della stessa tipologia. Le differenze maggiori le troviamo più riguardo ai pontili, in quanto all'estero sono più "sensibili" verso le varie necessità motorie e creano di solito un'area specifica dentro il porto, dedicata alle persone con disabilità. Di conseguenza i pontili sono di solito più bassi e più sicuri. C'è da dire che in Italia già in sei anni sono fatti stati fatti moltissimi

lavori e nell'arco di 10-15 anni potremmo di conseguenza essere fra i migliori, con un numero sempre maggiore di barche paraolimpiche e di realtà associative. Gli americani sono quelli più attenti in assoluto nella costruzione di strutture accessibili, in quanto loro hanno l'ottica di costruire in modo accessibile non solo per le persone con disabilità ma anche per tutte le altre fasce di persone (donne incinte, anziani, bambini e così via).

Quali sono i tuoi progetti personali che intendi portare avanti in ambito velico?

Il più imminente è la traversata atlantica, il sogno nel cassetto che volevo realizzare ancora prima del mio incidente. Adesso l'unica differenza è che ho la difficoltà che non posso prendere la prima barca che trovo, ma devo adattare un'imbarcazione in base alle mie necessità e la barca deve essere costruita intorno a me. La difficoltà maggiore sta nell'aspetto economico. Finito questo progetto continuerò sempre a dedicarmi al mondo della disabilità. Quello che voglio fare io è insegnare alle persone a navigare, che non è la stessa cosa che "fare vela": vuol dire saper sporcarsi le mani, aggiustare il motore, aggiustare una vela, saper leggere il meteo eccetera. Poi per chi ha delle disabilità fisiche, voglio insegnargli ad andare in barca completamente da solo e creare le opportunità che sono state date anche a me nel passato, tramite la mia scuola vela.

Come pensi sia classificata l'Italia nel campo del materiale velico accessibile? Per la costruzione della tua nuova imbarcazione accessibile riesci a recuperare tutto il materiale qui in Italia o devi appoggiarti all'estero?

Parlando di grandi barche (dai 10m in su) mi sento di poter dire che non siamo secondi a nessuno, anzi, siamo più avanti noi rispetto ad altri. Nell'imbarcazione italiana Tornavento è stata montata la prima pedana idraulica in assoluto, già nei primi anni '90, per permettere alla persona in carrozzina di scendere sotto coperta. Andrea Stella sul suo catamarano ha due pedane che vanno giù dai lati e le ha fatte realizzare in Italia. La stessa cosa vale anche per l'imbarcazione Cadamà.

Quindi nel territorio Italiano stanno nascendo anche delle aziende che si occupano nello specifico di disabilità nell'ambito nautico?

Sì, la mia azienda "Madeit4A" è una di queste. Si trova nel Polo Nautico di Viareggio ed è partita come start-up nel 2021. L'azienda offre perizie per migliorare la sensibilità

portuale e in marina e su richiesta si occupa di dare consulenze ai progettisti che devono realizzare una barca per disabili. Inoltre progetta e realizza accessori come mensole in carbonio, pedane e passerelle in carbonio (larghe almeno 80 cm) in base alle esigenze specifiche di chi le commissiona: per esempio quella di Cadamá è diversa da quella di Spirito di Stella.

Hai altri progetti per quanto riguarda l'ideazione di ausili e materiali velici?

Il viaggio nell'Atlantico servirà anche per sviluppare la progettazione dell'intelligenza artificiale dedicata alle barche a vela, per aumentare il livello di sicurezza per le persone con disabilità motoria o sensoriale quando si trovano a bordo. Non vuol dire che sarà una barca del tutto autonoma, anche se potenzialmente lo potrà essere.

Come reperisci i fondi necessari per le tue imprese e a quali strutture ti appoggi?

Una possibilità è andare in cerca di bandi o contributi/finanziamenti europei, ma io ho sempre fatto un percorso completamente diverso, dovuto al mio stile di vita e ai rapporti lavorativi che ho nella mia quotidianità. Essendo io un imprenditore da sempre, sono facilitato ad avere molti contatti con tante aziende, quindi ho sempre preferito cercare finanziamenti da privati.

I bandi europei non li ho mai guardati molto perché hanno una bassissima percentuale di riuscita: bisogna compilare molti documenti e le tempistiche per venire a conoscenza del risultato sono sempre molto lunghe, quindi in quel lasso di tempo mi conviene cercare degli sponsor per conto mio. A me per fortuna qualcuno ha sempre detto di sì.

Per il progetto della traversata sull'Atlantico però tutto si è amplificato e non si tratta più di poche migliaia di euro, ma di un budget molto più ampio. Di conseguenza ho dovuto cercare di rivolgermi non più a dei volontari, ma a dei professionisti, sia per quanto riguarda la progettazione logistica che per la raccolta di fondi.

In generale quali pensi siano le prospettive future per la disabilità nel mondo velico?

È tutto da costruire, quindi abbiamo un sacco di opportunità davanti. Ci saranno sempre pochi e rarissimi disabili che faranno traversate transoceaniche, perché sono molto difficili e bisogna avere una soglia di resistenza molto elevata, però credo che crescerà sempre di più la classe paraolimpica e la vela diventerà sempre più accessibile a tutti.

3.2 Considerazioni sulla testimonianza

La precedente intervista è stata riportata nella sua interezza poiché risulta essere il fulcro di questa tesi di laurea in quanto rappresenta una reale esperienza umana, il riscontro del ruolo che lo sport può arrivare ad avere all'interno della vita di una persona.

È inconfutabile come una qualsivoglia disabilità, che sia essa congenita o conseguente ad un incidente o malattia, porti la persona che la vive a dover affrontare situazioni a molti "sconosciute" e date per scontate. La conformazione e struttura degli spazi è sicuramente il primo ostacolo che emerge, ma non è il solo: la mancanza di opportunità e l'indifferenza sociale possono portare una persona con disabilità a sentirsi isolata ed esclusa. Diviene quindi significativa la possibilità di avvicinarsi ad uno sport come la vela, che costringe chi lo pratica a doversi mettere in gioco, facendo affidamento sulle proprie risorse, ma al contempo ritrovandosi in un ambiente sociale interattivo e basato sulla cooperazione. Andare in barca a vela incentiva un processo di "ripristino della propria autonomia" e di autoaffermazione, soprattutto nelle persone che, da un giorno all'altro, si vedono limitate in movimenti che prima compivano abitualmente e con facilità. Prendendo in esame l'esperienza personale di Rossato, emerge subito il bisogno del velista vicentino di trovare una dimensione collettiva e sportiva che si adatti alle sue nuove necessità, conseguenti all'incidente. Nonostante le difficoltà dovute alla distanza geografica, essere accolto nella "scuola vela di Sabaudia" lo ha fatto sentire padrone della propria quotidianità e gli ha donato talmente tanta sicurezza che, quello che sarebbe dovuto essere un semplice hobby, è divenuto un punto di svolta nella sua vita: Rossato diventando istruttore federale e fondando la sua scuola di vela "SailAbility Onlus", non solo ha incentivato l'idea progressista di Zambon, ma negli anni ha ampliato le possibilità per tutti coloro che mai avrebbero pensato di poter solcare il mare. Prefiggendosi l'obiettivo di garantire anche a terzi le esperienze di cui lui ha fortunatamente potuto godere, si impegna da anni a promuovere progetti in giro per l'Italia e con le sue imprese ha assodato il concetto che "i limiti non esistono" se si decide di non accettarli. Avviando la start-up "Madeit4A" inizia la ricerca di nuovi mezzi ed accessori velici, delineando una progettazione costruita attentamente attorno alle specifiche di chi andrà poi ad utilizzare il prodotto, dimostrando parallelamente che le strategie escogitate sono estremamente comode anche per chi non presenta nessun tipo di deficit. Rossato nell'intervista dichiara di aver constatato durante i suoi viaggi per i mari italiani, come negli ultimi venti anni sia mutata

positivamente anche la realtà portuale e come l'aumentare dell'accessibilità abbia permesso ad un numero sempre maggiore di persone con disabilità, residenti in diverse regioni, di poter scegliere di praticare la vela nell'ambito agonistico. Dal canto suo, Rossato, ha avviato un progetto di mappatura portuale che prende in esame tutta la penisola, con la speranza di spronare le marine a raggiungere almeno le condizioni minime di apertura ed accoglienza verso tutte le categorie di persone.

Aiutare la realtà velica italiana ad ampliarsi e progredire verso la più completa e concreta accessibilità possibile, non solo porterà vantaggi nazionali in ambito turistico ed industriale, ma innescherà anche una svolta a livello sociale ed umano, di cui potranno godere tutti.

CONCLUSIONI

Al completamento della tesi emerge come una maggiore attenzione a livello medico, sociale e legislativo nei confronti del tema della disabilità abbia favorito l'inclusione nella società di tutti coloro che presentano una qualsiasi forma di deficit, motorio o psicologico. Uno dei fondamentali testi di legge attualmente vigenti a livello internazionale, che assevera l'importanza di salvaguardare i diritti umani di tutti, inibendo qualsivoglia tipo di discriminazione, è risultato essere "La Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità". Poiché tale documento purtroppo non è ancora del tutto conosciuto all'interno delle corti giudiziarie mondiali, i velisti con disabilità italiani, Stella e Rossato, se ne sono fatti ambasciatori internazionali, trasportando via mare "La Convenzione" dall'Italia all'America, con lo scopo di favorirne la diffusione in più Stati possibile. Delimitando la ricerca alla normativa riferita ai diritti sul quadro sportivo, è possibile constatare l'importanza del testo "Conclusioni del Consiglio dell'Unione europea e dei rappresentanti degli Stati membri, riuniti in sede di Consiglio, sull'accesso allo sport per le persone con disabilità", pubblicato dalla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, che dichiara lo sport ambasciatore dei valori di inserimento sociale delle minoranze, sottolineando come, a tal scopo, qualsiasi attività sportiva possa trovare una sua forma complementare adattata. Tali concetti si possono accostare anche allo sport velico, infatti a partire dal 1996 la vela per disabili – in seguito ad una dimostrazione alle Paralimpiadi di Atlanta – prende piede nel panorama globale come disciplina sportiva adattata sia in ambito amatoriale che nel contesto agonistico, affermandosi come disciplina paralimpica fino al 2016. Nel 2015, purtroppo, il Comitato Paralimpico Internazionale stabilisce la non ammissione di questo sport alle edizioni successive ai Giochi di Rio del 2016, ritenendo non soddisfacente il numero dei partecipanti, in base ai criteri minimi del "Manuale IPC". Nonostante il duro colpo subito, il World Sailing, il Para World Sailing committee e la Federazione Italiana Vela, si sono immediatamente impegnate nel salvaguardare questa realtà sportiva, promuovendo in tutto il mondo il progetto "Paralympic Development Program", che nel 2017 ha registrato una massiccia partecipazione di atleti con disabilità, provenienti da ben 42 nazioni, sottolineando il crescente aumento del numero di velisti paralimpici.

Un bacino sempre più ampio di persone interessate a praticare questa attività sportiva ha incentivato l'aumento delle realtà associative presenti sul territorio italiano, che si prodigano a proporre progetti inclusivi ed accessibili per chi presenta disabilità fisiche o mentali. Ponendo il focus sulla persona e non sui deficit che la possono caratterizzare, affiorano i principi cardine della velaterapia (sempre più proposta in quanto migliora il benessere psico-fisico di chi la pratica) secondo cui l'approccio alle attività presentate si modula sulle capacità del soggetto e non sui suoi limiti. Salendo a bordo si diventa parte integrante del team, l'aspetto ludico e l'apprendimento didattico si fondono ed andare in barca a vela diviene il mezzo per mettersi in gioco, imparare il lavoro di squadra, sviluppare le proprie capacità sociali ed atletiche e scoprire l'ambiente marino.

I progetti di inclusione sviluppati negli anni sembrano essere sempre più numerosi, ma al contempo, purtroppo, in seguito ad un'approfondita ricerca, si è evinto che non tutte le associazioni senza scopo di lucro godono di sufficienti finanziamenti statali e sono pertanto costrette ad autofinanziarsi. Il sostegno dei soci, l'aiuto dei volontari e la collaborazione con gli altri enti, circoli ed Onlus, sono fondamentali nel garantirne la sopravvivenza. La Lega Navale Italiana negli anni si è dimostrata essere uno degli enti pubblici a base associativa che più si impegna a sviluppare una fitta rete di cooperazione sociale e sportiva all'interno dell'ambiente velico, prestando e donando imbarcazioni adattate di classe Hansa 303 a molte associazioni meno abbienti. Un altro segnale del mutuo impegno dei circoli velici italiani con le istituzioni locali è riscontrabile nell'acquisizione di diverse autorizzazioni comunali per l'abbattimento di barriere architettoniche in alcuni porti e zone marittime, condizione che ha favorito lo sviluppo sul territorio del "turismo accessibile". All'interno di un ambiente portuale sensibile alle necessità di tutti è possibile trovare non solo spogliatoi, bagni e zone ristoro accessibili, ma anche rampe con un'adeguata pendenza, passerelle con corrimani, pavimentazioni con diverse texture lungo la banchina (per chi ha difficoltà ad orientarsi), gruette per l'imbarco lungo il molo e piattaforme galleggianti in acqua. Sebbene il numero dei porti italiani non accessibili sia ancora superiore rispetto a quello dei porti accessibili, si presume che, nell'arco di 10-15 anni, al loro interno aumenteranno esponenzialmente le aree di imbarco/sbarco adibite specificatamente ad accogliere persone con disabilità, portando l'Italia ad essere, in tal senso, uno fra gli stati più all'avanguardia. La vela accessibile ha simultaneamente dimostrato quanto una progettazione più attenta degli

ambienti sia vantaggiosa anche per tutte le fasce di persone al di fuori del contesto della disabilità (donne incinte, bambini, anziani, ecc..).

Il mercato nautico italiano, benché sia fra i più competitivi, non è ancora in grado di soddisfare interamente la richiesta di ausili e mezzi accessibili per garantire alle persone con disabilità o alle fasce deboli di poter praticare la vela: ciò costringe i circoli velici o i singoli armatori a doversi rivolgere a cantieri esterni a questo ambiente o a farsi carico in prima persona nel trovare strategie di modifica dell'imbarcazione, che soddisfino le diverse necessità. Coinvolgere gli studenti universitari di facoltà come architettura, design o ingegneria (meccanica, dei materiali, navale, civile, edile, per l'ambiente e il territorio) in progetti aventi lo scopo di ridurre o annullare i disagi esistenti per le persone con disabilità nell'ambito nautico, crea col tempo nuove opportunità sia per i privati che per le aziende, in quanto la filosofia del "Design for All" è destinata a diventare sempre più un intimo fondamento di qualsivoglia progetto attuale e futuro.

È stata l'applicazione di tale ideologia, da parte di alcuni architetti e designer, la chiave che a partire dagli anni '90 ha agevolato la costruzione delle prime barche accessibili al mondo. Nell'indagine condotta vengono riportati alcuni dei modelli di imbarcazione ad uso sportivo, sia in campo paralimpico che all'interno delle scuole vela, ed alcuni esempi di imbarcazioni private, a cui sono state apportate diverse modifiche strutturali: si rileva come non soltanto siano state introdotte imbarcazioni così sicure, maneggevoli e confortevoli da permettere ad atleti e ragazzi con paraplegie, se non addirittura tetraplegie, di navigare in totale autonomia, ma ci si sia spinti oltre ricercando il comfort anche in tutte le attività che si possono e vogliono svolgere a bordo, compresi l'alloggio in mare per lunghi periodi e la balneazione; in questo nuovo approccio creativo risiede la ricerca del benessere in un ambiente che, per natura, è ostile anche a chi non presenta deficit fisici o mentali. Proprio per le caratteristiche imprevedibili del mare e le innumerevoli insidie che può celare, l'impresa compiuta nel 2018 da Rossato (velista con paraplegia agli arti inferiori) nell'affrontare con successo il periplo italico in solitaria, denota quanto l'Italia sia un bacino di crescita di grandi atleti e rappresenti nel quadro mondiale uno degli Stati più competitivi, offrendo ai velisti con disabilità un numero sempre maggiore di mezzi ed opportunità.

In conclusione, la tesi evidenzia quanto l'accessibilità delle persone con disabilità a qualsivoglia attività sportiva è strettamente legata alla volontà di escogitare soluzioni che

incontrino i bisogni di tutti. Nella sfera della disciplina velica italiana tale stato si sta rafforzando mediante l'ampliamento delle competenze cantieristiche navali, l'aumento delle aziende produttrici di ausili accessibili, la collaborazione fra progettisti e costruttori, nonché il sostegno pratico agli atleti con disabilità da parte della Federazione Italiana Vela e di tutti i circoli ed associazioni sportive. Inoltre la mentalità sempre più aperta di molti istruttori di vela, che hanno compreso l'importanza di conoscere a fondo le necessità di chi desidera salire in barca (in quanto ogni disabilità è diversa dall'altra), ricercando spesso l'aiuto anche di figure specializzate come i fisioterapisti, per gestire in modo ottimale e sicuro l'atleta dal punto di vista fisico, fa sperare in una sempre maggiore crescita di questa realtà.

Per porgere commiato vengono riportate le parole di Iacopo Melio:

“I disabili non esistono: chiunque ha delle abilità, così come delle difficoltà. Siamo noi a determinare se ci saranno altri disabili in futuro o se, a partire da oggi, chiunque potrà scegliere il futuro che sogna.”⁶⁸

⁶⁸ Melio I., TedXPotenza, Potenza, 16 novembre 2017.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

Commissione Europea, (2021). *Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Un'Unione dell'uguaglianza: strategia per i diritti delle persone con disabilità 2021-2030*, Bruxelles.

Consiglio UE, (2019). *Conclusioni del Consiglio dell'Unione europea e dei rappresentanti degli Stati membri, riuniti in sede di Consiglio, sull'accesso allo sport per le persone con disabilità (2019/C 192/06)*, Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea.

Ferrari, P. (2019). *Progettare imbarcazioni accessibili. Un nuovo approccio per lo yacht design*, Milano: Tecniche Nuove.

Ghirlanda, S. (2003). *Sport per tutti... spazio ai disabili*. Pisa: Edizioni del Cerro.

Il Presidente della Repubblica, (2017). *Decreto legislativo 27 febbraio 2017, n. 43, recante "Riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche, concernente il Comitato italiano paralimpico, ai sensi dell'articolo 8, comma 1, lettera Q, della legge 7 agosto 2015, n. 124"*, Gazzetta Ufficiale.

Milani, M. A. (2020). *Sport e inclusione: la disabilità nel contesto scolastico e sociale*. Bologna: Bononia.

Ministero del Lavoro, della Salute e delle Politiche Sociali, (2006). *La Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti alle persone con disabilità*. Roma.

OMS. (1980). *International Classification of Impairments, Disabilities and Handicaps*, Ginevra.

OMS. (2001). *ICF versione breve. Classificazione Internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute*. Trento: Erikson.

MATERIALE GRIGIO

Brigatti, A., "A vela senza barriere". Intervento al Magazzino 26 Sala Luttazzi- Porto Vecchio Trieste in occasione della cinquantaquattresima Barcolana. Trieste, 7 ottobre 2022.

Cabrelle, G., (2021), *In barca a vela senza barriere con la mitica Tornavento*, in La Repubblica online disponibile in https://www.repubblica.it/dossier/sport/giochi-senza-barriere/2021/04/24/news/in_barca_a_vela_senza_barriere-297861146/

Ferrari, P., "A vela senza barriere". Intervento al Magazzino 26 Sala Luttazzi- Porto Vecchio Trieste in occasione della cinquantaquattresima Barcolana. Trieste, 7 ottobre 2022.

Galdi, V., *“A vela senza barriere”*. Intervento al Magazzino 26 Sala Luttazzi- Porto Vecchio Trieste in occasione della cinquantaquattresima Barcolana. Trieste, 7 ottobre 2022.

Ghirardi, S., *“A vela senza barriere”*. Intervento al Magazzino 26 Sala Luttazzi- Porto Vecchio Trieste in occasione della cinquantaquattresima Barcolana. Trieste, 7 ottobre 2022.

Passoni, D., *“A vela senza barriere”*. Intervento al Magazzino 26 Sala Luttazzi- Porto Vecchio Trieste in occasione della cinquantaquattresima Barcolana. Trieste, 7 ottobre 2022.

Ranni, S., *“A vela senza barriere”*. Intervento al Magazzino 26 Sala Luttazzi- Porto Vecchio Trieste in occasione della cinquantaquattresima Barcolana. Trieste, 7 ottobre 2022.

Redazione (2016), *“Chiavari: sollevatore per disabili nel porto turistico”*. In Business Journal Liguria disponibile in <https://liguria.bizjournal.it/2016/09/chiavari-sollevatore-disabili-nel-porto-turistico/>

Rossato, M., *“A vela senza barriere”*. Intervento al Magazzino 26 Sala Luttazzi- Porto Vecchio Trieste in occasione della cinquantaquattresima Barcolana. Trieste, 7 ottobre 2022.

Rossato, M., *“Intervista”* di Sofia Jannuzzi. Venezia, 30 ottobre 2022.

Saulle, M. R. (2007). *La Convenzione O.N.U. sul diritto delle Persone con disabilità, traduzione di Maria Rita Saulle*;
disponibile in <http://www.fishonlus.it/files/2012/05/Convenzione-disabili-ONU.pdf>

SITOGRAFIA

https://www.apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/42417/9788879466288_ita.pdf
(ultima consultazione: 23/10/2022)

<http://www.cadama.it/la-barca-a-vela-senza-barriere> (ultima consultazione: 6/11/2022)

<https://www.comitatoparalimpico.it/amministrazione/ente/chi-siamo.html>
(ultima consultazione: 23/10/2022)

<https://www.dis-equality.webnode.it/chi-siamo/> (ultima consultazione: 14/01/2023)

<https://www.duepuntoquattro.it> (ultima consultazione: 10/01/2023)

<https://www.ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1484&langId=it>
(ultima consultazione: 22/10/2022)

<http://www.eosvela.it/progetti/progetti.html> (ultima consultazione: 25/11/2022)

<https://www.federvela.it> (ultima consultazione: 17/01/2023)

<https://www.federvela.it/news/1307-la-vela-paralimpica-e-stata-esclusa-dalle-paralimpiadi-di-parigi-2024.html> (ultima consultazione: 17/01/2023)

<https://www.fe.camcom.it/attivitaistituzionali/registro-imprese/manuale-attivita-economiche/i/imbarcazione-da-diporto-noleggio-locazione>
(ultima consultazione: 03/02/2023)

<https://www.hansaclass.it/hansa/skud-18> (ultima consultazione: 13/01/2023)

<https://www.hansaclass.org/about/hansa-303> (ultima consultazione: 10/01/2023)

<https://www.issalute.it/index.php/la-salute-dalla-a-alla-z-menu/p/paralisi-degli-arti>
(ultima consultazione:30/11/2022)

<https://www.lospiritodistella.it/> (ultima consultazione: 20/01/2023)

<https://www.madeit4a.com/> (ultima consultazione: 11/02/2023)

<https://www.marinando.ra.it> (ultima consultazione: 4/01/2023)

<https://www.mysuperabile.inail.it/cs/superabile/accessibilita/porti-la-denuncia-di-mare-aperto-in-italia-il-90-e-inaccessibile.html> (ultima consultazione: 16/12/2022)

<https://www.paralympic.org/ipc-handbook> (ultima consultazione: 9/12/2022)

<https://www.sailabilityonlus.wixsite.com/sailability> (ultima consultazione: 08/02/2023)

<https://www.sailforall.it/> (ultima consultazione: 06/01/2023)

<https://www.sonar-org.translate.google/boat> (ultima consultazione: 15/01/2023)

http://www.tiliaventum.com/sb_template.php?pagina=club&id_nav=7
(ultima consultazione:19/10/2022)

<https://www.upsail.it/servocomandi> (ultima consultazione: 13/01/2023)

