

NORMATIVE SUI CANI GUIDA IN EUROPA E PRESENZA DI AREE DEDICATE NEGLI AEROPORTI EUROPEI

ABSTRACT

In Europa, la disciplina dei cani guida non è regolata da un unico codice continentale. Esiste invece un sistema multilivello: un livello internazionale, fondato soprattutto sulla Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità; un livello sovranazionale europeo, nel quale l'Unione europea ha disciplinato in modo più forte soprattutto il trasporto; e un livello nazionale, nel quale ogni Stato conserva regole proprie su accesso ai luoghi pubblici, riconoscimento del cane guida o del cane di assistenza, certificazione, addestramento e sanzioni. Il dato più rilevante emerso è che l'Europa ha già una protezione abbastanza solida per il trasporto aereo, mentre resta molto frammentata sul riconoscimento uniforme dei cani guida e dei cani di assistenza tra i diversi Paesi. Anche negli aeroporti europei la situazione è disomogenea: alcune strutture hanno ormai zone interne o airside per i bisogni dei cani guida e dei cani di assistenza, altre dispongono solo di aree esterne, altre ancora non hanno spazi ufficiali dedicati.

1. METODO

Questa ricerca è stata costruita su fonti normative e para-normative primarie o quasi primarie: EUR-Lex, Commissione europea, ONU, ENAC, Gazzetta Ufficiale italiana e siti ufficiali di alcuni aeroporti. Per la mappatura aeroportuale ho integrato i siti ufficiali con una ricognizione specialistica europea del 2026, utile soprattutto quando gli aeroporti non pubblicano in modo chiaro la localizzazione delle aree dedicate. Di conseguenza, la parte normativa è molto solida; la parte aeroportuale è aggiornata, ma va considerata soggetta a modifiche operative locali.

2. QUADRO GIURIDICO EUROPEO

Il primo pilastro è la Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità (CRPD/UNCRPD), di cui l'Unione europea è parte. La Convenzione non disciplina in dettaglio il cane guida, ma impone agli Stati e alle istituzioni di garantire accessibilità, autonomia personale, mobilità e partecipazione piena alla vita sociale. In termini giuridici, è il fondamento che giustifica l'accesso del binomio persona-cane guida ai servizi e agli spazi aperti al pubblico.

Il secondo pilastro è il diritto dell'Unione europea in materia di diritti dei passeggeri. Il regolamento più importante è il Regolamento (CE) n. 1107/2006, che tutela le persone con disabilità o a mobilità ridotta nel trasporto aereo. Questo regolamento impone protezione contro discriminazioni in prenotazione e imbarco e prevede assistenza gratuita in aeroporto e a bordo; nel quadro applicativo europeo, il cane guida o il cane di assistenza riconosciuto deve poter viaggiare in cabina senza costi aggiuntivi, nel rispetto delle regole nazionali e

delle procedure del vettore. La Commissione europea e l'EDF rilevano però che la pratica resta disomogenea, soprattutto per i requisiti documentali e per il riconoscimento transfrontaliero del cane.

La protezione europea non si ferma all'aereo. Il Regolamento (UE) n. 181/2011 per autobus e pullman stabilisce il diritto delle persone con disabilità o mobilità ridotta a essere accompagnate da un recognized assistance dog a bordo, secondo il diritto nazionale. Analogamente, il Regolamento (UE) n. 1177/2010 sul trasporto marittimo e per vie navigabili interne impone che il cane di assistenza riconosciuto sia alloggiato insieme alla persona, sempre conformemente alle norme nazionali applicabili. Ne deriva che, nell'UE, il principio di ammissibilità del cane guida nei trasporti è ormai consolidato in più modalità di viaggio, non solo nell'aviazione.

Un terzo pilastro riguarda la circolazione sanitaria degli animali. Il Regolamento (UE) n. 576/2013 disciplina i movimenti non commerciali di cani, gatti e furetti, compresi microchip/identificazione, vaccinazione antirabbica e documentazione sanitaria. Questo non sostituisce il diritto di accesso del cane guida, ma ne condiziona la mobilità internazionale: in pratica, un cane guida può avere diritto a viaggiare con la persona, ma deve comunque soddisfare i requisiti sanitari e documentali per l'ingresso e il transito.

3. IL NODO CENTRALE: IN EUROPA MANCA ANCORA UN RICONOSCIMENTO UNIFORME

Il punto più critico, oggi, è che non esistono regole UE uniformi su addestramento, accreditamento o certificazione dei cani di assistenza. L'European Disability Forum sottolinea che il problema principale non è tanto il principio astratto di accesso, quanto la sua applicazione concreta: Paesi come Austria, Germania e Ungheria hanno sistemi di certificazione statale del cane; altri, come Finlandia e Regno Unito, non hanno un sistema nazionale omogeneo e si appoggiano più spesso a scuole o a standard di organizzazioni come IGDF e ADI. Questo crea incertezza per compagnie aeree, aeroporti e operatori dei servizi, con il rischio di richieste documentali difformi o persino di rifiuti d'imbarco.

In altri termini, in Europa esiste già una tutela abbastanza avanzata del diritto della persona con disabilità a muoversi con il proprio cane guida, ma non esiste ancora una piena armonizzazione su chi debba essere considerato "cane guida/cane di assistenza riconosciuto" in tutti gli Stati e per tutti i vettori. Questa è la vera lacuna sistemica emersa dalla letteratura istituzionale più recente.

4. MODELLI NORMATIVI NAZIONALI IN EUROPA

Sul piano comparato, i Paesi europei si possono dividere in tre grandi modelli.

Il primo modello è quello dei Paesi con riconoscimento esplicito e forte del diritto di accesso nei luoghi pubblici e nei trasporti. L'Italia rientra in questo gruppo: la Legge n. 37 del 14 febbraio 1974 riconosce al non vedente il diritto di farsi accompagnare dal proprio cane guida su ogni mezzo di trasporto pubblico senza biglietto o sovrattassa; la Legge n. 60 dell'8 febbraio 2006 ha rafforzato il quadro, riconoscendo espressamente anche l'accesso agli esercizi aperti al pubblico e prevedendo sanzioni amministrative in caso di impedimento o ostacolo all'accesso.

Anche la Francia presenta un'impostazione forte: la documentazione federativa francese sui cani guida richiama la Legge dell'11 febbraio 2005, che garantisce l'accesso gratuito dei cani guida ai luoghi e ai servizi aperti al pubblico, inclusi trasporti, negozi, alberghi e musei, con sole limitazioni igienico-sanitarie specifiche per aree sensibili.

L'Austria costituisce un esempio di secondo modello, più formalizzato sul piano della certificazione. La Commissione europea ha richiamato il fatto che dal 2015 gli assistance dogs sono regolati per legge nel §39a del Federal Disability Act, con un impianto specifico anche per il riconoscimento ufficiale. Questo tipo di sistema facilita la prova dello status del cane nei rapporti con i servizi e con i vettori.

Il terzo modello è quello basato prevalentemente sul diritto antidiscriminatorio generale. Nel Regno Unito, ad esempio, la protezione è fortemente collegata all'Equality Act 2010, che garantisce alle persone con disabilità pari accesso a beni e servizi; l'ADI ricorda espressamente che tale legge protegge i proprietari di guide dog e assistance dog rispetto a negozi, hotel, ristoranti, taxi e altri servizi.

5. COSA SIGNIFICA TUTTO QUESTO PER CHI VIAGGIA CON UN CANE GUIDA

Dal punto di vista pratico, il quadro europeo consente alcune conclusioni nette. Primo: nel trasporto aereo europeo il diritto del passeggero con cane guida è ormai ben fondato e non può essere trattato come semplice favore commerciale del vettore. Secondo: restano decisivi la prenotazione al vettore, di norma almeno 48 ore prima, e la produzione dei documenti richiesti dalla compagnia e dalla normativa sanitaria. Terzo: il punto più delicato è il riconoscimento del cane quando si attraversano frontiere tra Paesi con sistemi diversi. Per questo oggi molte compagnie si orientano ancora, di fatto, verso documentazione legata a scuole IGDF o ADI, oppure a certificazioni nazionali dove esistono.

6. AEROPORTI EUROPEI CON AREE INTERNE PER CANI GUIDA O CANI DI ASSISTENZA

Qui sotto elenco gli aeroporti europei per cui ho trovato evidenza pubblica aggiornata di una zona interna, airside o comunque dentro il terminal/area sterile utilizzabile anche dai cani guida o dai cani di assistenza. In alcuni casi la prova è sul sito ufficiale dell'aeroporto;

in altri deriva da una ricognizione specialistica europea del 2026 che dichiara di aver verificato i punti con fonti ufficiali, esperienza diretta o segnalazioni documentate.

Belgio

Brussels Airport (BRU): area interna in zona partenze presso Gate B09.

Finlandia

Helsinki-Vantaa (HEL): area interna non-Schengen vicino ai Gate 51A–D; ulteriore area lato Schengen presso Gate 21.

Francia

Paris Charles de Gaulle (CDG): area airside sulla terrazza del Terminal 2E, Gate M50.

Grecia

Athens International Airport (ATH): struttura interna “Animal Care” vicino al Gate A15 nell’area partenze non-Schengen, espressamente indicata anche per assistance animals.

Irlanda

Dublin Airport (DUB): area confermata nel Terminal 2, dopo i controlli, di fronte a Butler’s Coffee.

Italia

Rome Fiumicino (FCO): sito ufficiale ADR conferma quattro pet areas, di cui due nel Terminal 1 e una in area bagagli del Terminal 3, quindi con presenza di spazi anche interni/sterili oltre a uno esterno. La ricognizione specialistica 2026 localizza in particolare una zona nel boarding area A del Terminal 1 e una presso l’area arrivi del Terminal 1, oltre alla sterile area del T3.

Olbia Costa Smeralda (OLB): area interna presso Gate A3.

Spagna

Palma de Mallorca (PMI): oltre a due aree landside, risulta una zona airside nel Modulo C.

Ibiza (IBZ): area nel terminal, indicata come Pet zone al piano 0.

Aena, inoltre, conferma l’esistenza di pet zones in diversi aeroporti del proprio network, tra cui Madrid-Barajas, Alicante, Gran Canaria, Palma, Reus e Barcellona-El Prat, ma non in tutti i casi la pagina ufficiale distingue chiaramente se la zona sia interna o esterna.

Turchia

Istanbul Airport (IST): quattro “Pet Relief Rooms”, di cui due post-security nell’area partenze, una pre-security e una in arrivi.

Regno Unito

London Heathrow (LHR): pagina ufficiale Heathrow conferma “animal relief areas” dedicate, con localizzazioni in Terminal 2 Level -2 verso i gate B, Terminal 3 vicino al Gate 27, Terminal 4 departures Level 2 e Terminal 5 Level -2. Si tratta del caso europeo meglio documentato sul sito ufficiale.

London Gatwick (LGW): il sito di Gatwick non pubblica una mappa precisa, ma nelle FAQ ufficiali dichiara che, se il cane di assistenza ha bisogno di una “Service Animal Spend Area”, bisogna rivolgersi al team Assisted Travel. Quindi l’area esiste, ma la localizzazione non è pubblicamente dettagliata.

London Stansted (STN): presenza di area airside per soli assistance dogs, accessibile con scorta del personale Assisted Travel.

London City (LCY): risultano sia area landside sia area airside.

7. CONSIDERAZIONI CRITICHE

La presenza di aree aeroportuali dedicate ha un significato giuridico e non soltanto logistico. L’ECAC, nelle linee guida 2026, tratta il trasporto dei cani di assistenza come parte integrante della facilitazione del viaggio aereo e chiarisce che aeroporti e vettori hanno responsabilità specifiche verso i passeggeri che viaggiano con cani di assistenza riconosciuti. In sostanza, l’area di sollievo non è un servizio “extra” di cortesia: è sempre più una componente concreta dell’accessibilità aeroportuale.

8. CONCLUSIONI

La ricerca mostra che in Europa esiste già una base giuridica robusta per il diritto di accesso e di trasporto dei cani guida, soprattutto nel settore aereo e, in misura rilevante, anche negli altri trasporti collettivi. Tuttavia, l’assenza di una certificazione europea uniforme continua a produrre disomogeneità applicative. Dal lato infrastrutturale, gli aeroporti europei stanno migliorando, ma la copertura resta irregolare: alcuni grandi hub hanno aree interne ben identificate, altri solo aree esterne, altri ancora rimandano al personale di assistenza senza una segnalazione stabile e pubblica. La direzione del sistema europeo è quindi positiva, ma non ancora pienamente armonizzata né sul piano normativo né su quello operativo.

IN ITALIA

Trasporto dei cani guida: normativa, certificazioni e servizi aeroportuali

1. Inquadramento normativo generale

Il trasporto dei cani guida è tutelato dalla normativa europea e nazionale a favore delle persone con disabilità. In particolare, il Regolamento (CE) n. 1107/2006 garantisce il diritto all'assistenza negli aeroporti e a bordo degli aeromobili senza costi aggiuntivi.

In Italia, tale diritto è rafforzato dalla Legge n. 37/1974, che sancisce il libero accesso dei cani guida nei luoghi pubblici e sui mezzi di trasporto, e dalla Legge n. 60/2006, che estende esplicitamente questo diritto anche ai mezzi di trasporto aerei.

I cani guida, pertanto:

- non possono essere rifiutati a bordo, salvo motivazioni sanitarie o di sicurezza;
- viaggiano gratuitamente;
- devono essere ammessi in cabina accanto al passeggero.

2. Certificazione e documentazione richiesta

Per il trasporto aereo, il cane guida deve essere accompagnato da una documentazione specifica, che può variare leggermente a seconda della compagnia aerea e della destinazione (nazionale, UE o extra UE).

Generalmente è richiesto:

Certificato sanitario rilasciato da un veterinario, attestante lo stato di buona salute;

Libretto sanitario aggiornato con le vaccinazioni obbligatorie (in particolare antirabbica per viaggi internazionali);

Passaporto europeo per animali da compagnia (per viaggi all'interno dell'UE);

Certificazione di cane guida rilasciata da una scuola riconosciuta;

Microchip identificativo conforme agli standard internazionali.

Alcune compagnie richiedono anche:

comunicazione preventiva (di solito almeno 48 ore prima del volo);

compilazione di moduli specifici (es. "fit to fly").

3. Accesso e gestione negli aeroporti

Gli aeroporti europei devono garantire assistenza gratuita alle persone con disabilità, inclusi i passeggeri con cane guida.

Tra i servizi disponibili:

accompagnamento dedicato dal punto di arrivo fino all'imbarco;

assistenza nei controlli di sicurezza;

supporto durante le operazioni di imbarco e sbarco.

Aree di sollievo per cani guida

Alcuni aeroporti sono dotati di aree attrezzate dedicate ai bisogni dei cani guida (cosiddette "relief areas"), fondamentali soprattutto per voli lunghi.

Tra gli aeroporti più attrezzati:

Aeroporto di Milano Malpensa

Dispone di aree dedicate ai cani guida, segnalate e accessibili con assistenza su richiesta.

Aeroporto di Roma Fiumicino

Offre servizi di assistenza PRM (Persons with Reduced Mobility) e spazi dedicati agli animali da assistenza.

Aeroporto di Venezia Marco Polo

Presenza di percorsi assistiti e attenzione specifica ai passeggeri con cane guida.

Aeroporto di Bologna Guglielmo Marconi

Include servizi PRM ben strutturati e supporto per animali di assistenza.

A livello internazionale, molti grandi hub (come aeroporti negli Stati Uniti e nel Nord Europa) dispongono di aree di sgambamento anche interne ai terminal.

4. Condizioni di viaggio a bordo

Il cane guida:

- viaggia in cabina, ai piedi del passeggero;
- non necessita di trasportino;

- deve essere dotato di pettorina e guinzaglio;
- deve essere mantenuto sotto controllo per tutta la durata del volo.
- non è richiesto il pagamento di alcun supplemento.

5. Criticità e raccomandazioni

Nonostante il quadro normativo sia chiaro, possono verificarsi criticità operative, soprattutto in ambito internazionale.

Si raccomanda quindi di:

- contattare sempre la compagnia aerea con anticipo;
- verificare le normative del Paese di destinazione (alcuni richiedono certificazioni aggiuntive);
- arrivare in aeroporto con congruo anticipo;
- segnalare eventuali esigenze specifiche al servizio assistenza.

6. Considerazioni finali

Il trasporto dei cani guida rappresenta un diritto fondamentale per l'autonomia delle persone con disabilità visiva. Negli ultimi anni si registrano miglioramenti significativi nei servizi aeroportuali, ma permane la necessità di una maggiore uniformità nelle procedure e nella formazione del personale.

Luciana Loprete

Coordinatrice Commissione Nazionale Cani Guida