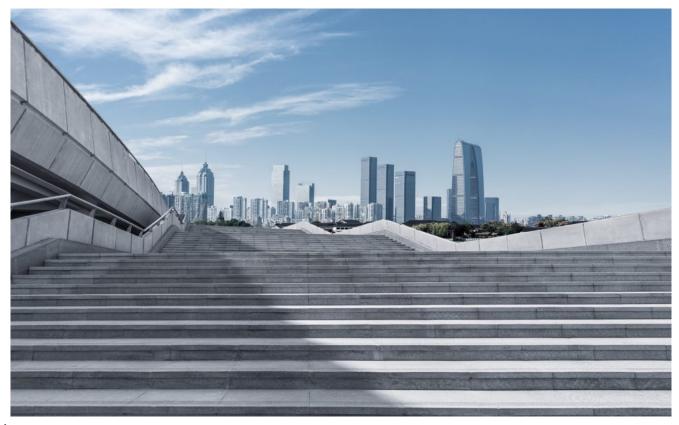
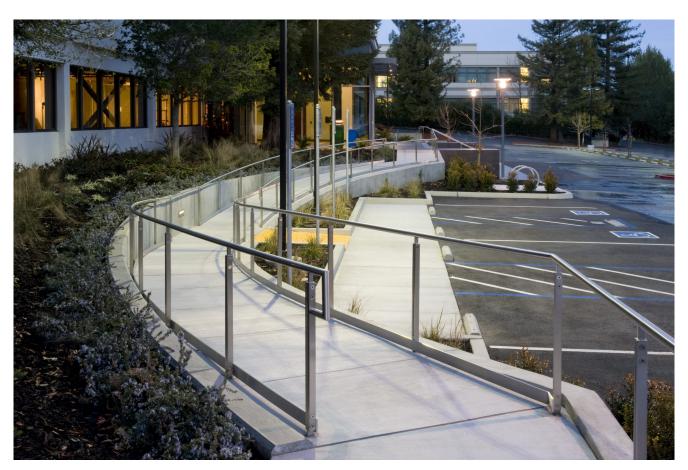
PER ESSERE DAVVERO SMART, LE NOSTRE CITTÀ NON DEVONO SOLO ESSERE DIGITALI MA ACCESSIBILI E INCLUSIVE



È sorprendente quanto sia terribilmente facile considerare la propria esperienza come universale, dando per scontato che i luoghi che abitiamo o attraversiamo vadano bene così come sono o che, al massimo, il loro unico sviluppo possibile sia un progresso tecnologico. Eppure il modo in cui le città sono progettate e costruite, e le politiche che le governano, hanno conseguenze sulla qualità della vita di miliardi di persone. A viverci, oggi è oltre il 55% della popolazione mondiale, ma i centri urbani continueranno a essere ancor più densamente abitati, tanto che nel 2050 la percentuale dovrebbe arrivare al 68%. Nei prossimi trent'anni, alle città si aggiungeranno circa 2 miliardi e mezzo di persone e 1 miliardo di veicoli, ma la maggior parte delle infrastrutture necessarie devono

ancora essere costruite. Ci troviamo in un possibile momento di svolta: le decisioni che prendiamo determineranno se continueremo a crescere in modo frammentato e insostenibile, non sicuro e inquinante, o se invece saremo capaci di creare un futuro sostenibile e più inclusivo. Sono sempre di più, infatti, i comuni impegnati in progetti per gestire le risorse in modo intelligente, diventare economicamente sostenibili ed energeticamente autosufficienti, e attenti alla qualità della vita e ai bisogni dei propri cittadini. Si tratta di trasformare le nostre città in <u>smart cities</u>, cioè un luogo "in cui le reti e i servizi tradizionali sono resi più efficienti con l'uso di tecnologie digitali e di telecomunicazione a beneficio dei suoi abitanti e del business", secondo la definizione della Commissione europea. Tecnologiche, veloci e sostenibili, le smart cities dovrebbero essere anche aperte, universali, agibili. Non possiamo più permetterci trasformazioni che non siano inclusive: le città del futuro sono accessibili e appartengono a tutte e tutti.



Oggi non è ancora così. Per le persone con disabilità,

infatti, la mobilità si rivela uno dei problemi più difficili da superare a causa delle barriere architettoniche, gli impedimenti materiali e concreti che limitano la mobilità delle persone, e percettive, quelle, per esempio, che rendono scarsamente conoscibile l'ubicazione degli edifici di uso pubblico, e che risultano ostili a persone cieche o sorde. Ostacoli che non permettono di partecipare alla vita civile in maniera autonoma e che impediscono di spostarsi liberamente, anche solo per raggiungere strutture sanitarie, scuole, luoghi di lavoro o di socialità. Secondo <u>un rapporto</u> dell'Istat del 2019, in Italia le persone con disabilità sono 3,1 milioni, pari al 5,2% della popolazione: l'Istituto rileva coloro che riferiscono di avere limitazioni, a causa di problemi di salute, nello svolgimento di attività ordinarie ma ammette che, pur essendo un primo passo, è una modalità che non consente davvero di avere una fotografia adequata. Nell'Unione europea, il numero di persone disabili supera gli 80 milioni: cittadini e cittadine che non sempre riescono ad avere un equale accesso ai servizi delle città e a beneficiare della loro crescita economica. Inoltre, la presenza di barriere architettoniche investe in maniera più o meno diretta anche la vita di altre persone, come anziani con difficoltà di deambulazione genitori con passeggini. Luoghi più е accessibili sono infatti posti migliori per tutti.

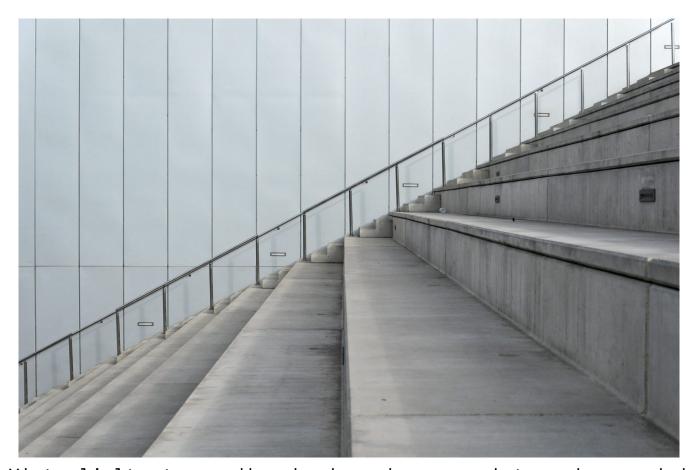


In Italia, i due principali testi che disciplinano la materia sono la legge n.13 del 1989 e il D.P.R. 503 del 1996, che definiscono i concetti basilari di accessibilità, visitabilità adattabilità. L'accessibilità è concepita come "la possibilità di accedere ad ogni spazio interno ed esterno dell'edificio in modo autonomo e senza pericolo"; la visitabilità riguarda la facoltà di accedere in autonomia ad almeno un servizio igienico e agli spazi degli edifici adibiti allo svolgimento della sua funzione principale; l'adattabilità è invece la capacità di modificare nel tempo lo spazio costruito a costi limitati e senza stravolgerne l'impianto originale. I testi stabiliscono poi per le amministrazioni l'obbligo di predisporre un PEBA, cioè un piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche. A quasi trent'anni dalla sua entrata in vigore, però, la legge ha finora trovato rara applicazione, probabilmente anche a causa delle difficoltà di coordinamento fra i vari livelli istituzionali e della mancanza di criteri che orientassero le amministrazioni nella redazione dei piani. La realtà si evince chiaramente dai monitoraggi svolti in alcune regioni. Da <u>un'indagine</u> di Anci Lombardia del 2018 emerge che il 94,2% dei comuni lombardi non è dotato di un piano di eliminazione

delle barriere architettoniche, mentre <u>un rapporto</u> del Centro regionale per l'accessibilità della Toscana mostra come in oltre quattro contesti regionali su dieci siano presenti barriere fisiche che ne limitano l'accessibilità, dato che arriva a sei su dieci se si considerano anche le barriere percettive. Una stima che si attesta sulla media della condizione nazionale: l'Istat rileva come, dei 55.209 istituti scolastici italiani, solo il 34% risulti completamente accessibile per le persone con disabilità motoria, mentre appena il 18% per impedimenti sensoriali. A livello culturale le cose non cambiano: il 63,5% dei musei italiani, pubblici e privati, non è adequatamente attrezzato per ricevere persone con gravi disabilità e solo uno su cinque offre materiale e supporti informativi, come percorsi tattili e cataloghi e pannelli esplicativi in braille. Certo, i paesi, i borghi e le città sono luoghi reali, impregnati della loro storia e condizionati dalla geografia, dove i lavori necessari a renderli accessibili si scontrano con la tutela dei beni culturali, soprattutto in un Paese dall'immenso patrimonio artistico come il nostro. Eppure anche in questi casi, apparentemente più difficili, esistono modalità di intervento capaci di tenere in equilibrio la valorizzazione della Storia e la piena autodeterminazione delle persone.



sono le dei tecnici mancare capacità amministrazioni di inserire il tema dell'accessibilità nei progetti di opere pubbliche, spesso accorgendosi in ritardo che molti spazi non lo sono o non considerando affatto questa urgenza", spiega a The Vision Andrea Ferretti, presidente di Peba Onlus, associazione che aiuta i comuni nella redazione dei piani per l'eliminazione delle barriere e nella mappatura delle città italiane. "Redigere un elenco degli ostacoli presenti non è cosa da poco: si va di strada in strada, di edificio in edificio, per rilevare quelle presenti. Serve la sensibilità di saper progettare per tutti e di capire che la trasformazione delle città in luoghi accessibili non è una spesa, ma un investimento". Una città piena di ostacoli è infatti anche una città diseconomica. Quando l'accessibilità è davvero garantita non solo favorisce il turismo, più inclusivo e competitivo e per questo capace di contribuire in maniera più ampia allo sviluppo economico, culturale e sociale, ma permette anche alle persone con disabilità di esercitare a pieno il proprio diritto al lavoro, oltre che di sviluppare la loro personalità, nella concezione e ampiezza che dovrebbero essere garantite dalla Costituzione.



Visto l'alto tasso di urbanizzazione previsto nei prossimi decenni, è fondamentale che l'inclusione e l'accessibilità vengano integrate in tutti i processi di pianificazione e gestione degli ambienti urbani. Una città non può essere davvero "intelligente" se non può essere vissuta da tutti. Nel processo di trasformazione dei nostri luoghi in smart cities è allora utile considerare la digitalizzazione un mezzo, non un fine, mettendo la tecnologia al servizio delle persone. A Trieste, per esempio, è stata installata una rete di segnalatori radio nei punti strategici della città e sui mezzi pubblici che, grazie a un microsistema di comunicazione inserito nell'impugnatura del bastone, permette alle persone ipovedenti di prenotare la fermata o essere a conoscenza della direzione e della linea dell'autobus. Alcune piattaforme, già adottate anche negli Stati Uniti, permettono invece di rilevare velocemente le barriere architettoniche sul territorio e, attraverso il *crowdsourcing*, consentono ai cittadini di collaborare alla creazione di un database. Alcuni sperano che questo stimolerà l'emergere di un nuovo tipo di cittadinanza urbana: il cosiddetto *smart citizen*, un membro della comunità che, anche se non disabile, aiuta ad annotare e documentare gli ostacoli presenti nell'ambiente, aumentando al contempo la propria consapevolezza sul tema. L'intelligenza artificiale può poi venire incontro alle persone sorde nel trascrivere istantaneamente le conversazione di un gruppo, aggiungendo la punteggiatura e il nome di chi parla. Nella metro di New York e Marsiglia e al Museo Luma ad Arles si sta invece testando un'applicazione che, attraverso un'attenta analisi del luogo e delle capacità della persona, dà indicazioni live sulle azioni da compiere o permette di visionare gli itinerari migliori per evitare ostacoli.



Anche se capaci di contribuire allo sviluppo di una società più efficiente, veloce e globalizzata, bisogna però tener conto di come le tecnologie possano costituire anche un elemento di emarginazione. Pensiamo alle generazioni più anziane, meno pratiche con determinati strumenti o processi di innovazione, o alla scarsa alfabetizzazione digitale

riscontrata nel nostro Paese, nonostante nel 2018 il Consiglio dell'Unione europea l'abbia qualificata come una competenza base. Inoltre, nonostante le buone intenzioni, spesso le iniziative che si basano sull'apporto di tutta la comunità danno per scontato che chiunque possa notare o misurare l'accessibilità dell'ambiente circostante, ma in molti casi si rischia di considerare solo le barriere legate alle disabilità motorie — se non quando anche queste vengono sottostimate, per esempio non conoscendo le reali dimensioni delle diverse sedie a rotelle -, ignorando quelle cognitive o relative a vista, udito e malattie croniche. "Serve investire nella formazione e nell'aumentare la consapevolezza che se un luogo è accessibile, lo è per tutti. Ma per gli altri è una maggiore comodità, per noi un diritto che non sempre viene rispettato", racconta a The Vision Valentina Tomirotti, scrittrice e attivista disabile. "La politica deve guardare a un processo di co-creazione, in cui la pianificazione, l'aggiornamento delle normative e la loro attuazione sia svolta includendo le associazioni, per saper integrare al meglio i vari bisogni in termini di mobilità e accessibilità che coinvolgono le persone con disabilità". Nel 1985, l'architetto americano Ronald Mace coniò il termine Universal Design, descrivendolo come "la progettazione di prodotti e ambienti utilizzabili da tutti, nella maggior estensione possibile, senza necessità di adattamenti o ausili speciali". A distanza di quarant'anni, è una rivoluzione di come concepire il rapporto tra le persone, l'ambiente e il territorio che si fa sempre più rilevante per costruire e adequare le città del futuro.

Questo articolo è realizzato da THE VISION in collaborazione con <u>Telepass</u>, tech company all'avanguardia nella rivoluzione della mobilità in ambito urbano ed extraurbano in un'ottica sempre più innovativa e sostenibile. Grazie a <u>un'unica app</u> che tiene insieme un esclusivo metodo di pagamento e una pluralità di servizi legati alla smart mobility, come le strisce blu, il

carburante o la ricarica dell'auto elettrica, l'uso di monopattini, bici e scooter in sharing, l'acquisto di biglietti per treni e pullman, il noleggio di auto, il pagamento del bollo o a favore della Pubblica Amministrazione, Telepass trasforma ogni spostamento in un'esperienza senza confini.

Ford sta entrando nel Metaverso, ecco tutte le novità in cantiere

Secondo alcune indiscrezioni di Mike Kondoudis, la nota casa automobilistica Ford ha depositato 19 domande di marchio per Metaverso e NFT.

TikTok è un pericolo per la sicurezza nazionale?

Negli Stati Uniti si torna a parlare dei rischi legati al possibile accesso ai dati degli utenti da parte del governo cinese, ma le autorità faticano a inquadrare con chiarezza il problema

ESG, Pallini: "Ecco lo standard che certifica la compliance delle aziende"



Il presidente della Scuola Etica di Alta Formazione e Perfezionamento Leonardo illustra il progetto che ha ottenuto l'accreditamento da parte di Accredia: "In un unico sistema tutte le verifiche su ambiente, sociale e governance che azzerano il rischio di greenwashing"

Nasce Diligentia Ets per definire linee guida per la rendicontazione di Sostenibilità



Nasce Diligentia Ets con obiettivi chiari: dettagliare le linee guida per la rendicontazione di Sostenibilità. Ecco il battesimo, in questo articolo di Chiara Guizzetti, che fa parte del team.

Diligentia Ets è il bell'acronimo di Associazione Italici per la responsabilità d'impresa e sviluppo sostenibile.

Si tratta di una nuova realtà che ha a cuore la rendicontazione della Sostenibilità e per questo è stata

costituita — attorno a una comunità molto attiva su Linkedin — lo scorso dicembre, con l'intenzione di promuovere azioni e progetti per aggregare imprese e professionisti che avvertono l'esigenza di agire, in modo concreto, per modificare il sentiero di sviluppo economico.

Tra i professionisti che la compongono ci sono consulenti, revisori, amministratori ed è massima l'apertura ad altre associazioni ed enti di accreditamento, tipo **Accredia**.

All'interno della neocostituita associazione sono nati diversi gruppi di progetto; di particolare interesse quelli dedicati al mondo degli **Standard di rendicontazione del report di Sostenibilità**.

A tale proposito, all'interno di Diligentia è stato creato l'Osservatorio sugli Standard di Sustainability Reporting, aperto alla partecipazione di Enti, Associazioni, accademici, imprese e professionisti, con l'obiettivo di lungo termine di seguire lo sviluppo e l'evoluzione degli standard di Sostenibilità, promuovendo inoltre a corretta applicazione degli stessi.

Le attività progettuali che hanno interessato l'Osservatorio, a oggi, sono state due: la prima, relativa all'analisi dei documenti pubblicati, in modalità draft exposure, rispettivamente dagli standard setter Issb ed Efrag, per arrivare alla definizione di standard di rendicontazione da applicare a livello europeo e internazionale.

La seconda, finalizzata alla definizione e alla redazione di una linea guida che possa essere un supporto per le attività di certificazione del **rapporto di Sostenibilità**.

Il primo progetto, di taglio operativo, ha quindi visto la raccolta di commenti e feedback da parte dei membri di una commissione tecnica, costituita all'interno dello stesso Osservatorio e l'invio formale di una lettera di commenti a Issb e a Efrag entro le scadenze previste dai due enti

(rispettivamente il 29 luglio e l'8 agosto).

Il secondo progetto si propone di colmare un vuoto normativo relativo alle attività di certificazione del report di Sostenibilità da parte di soggetti terzi indipendenti (principalmente revisori contabili e organismi accreditati). In base a quale procedura o standard i soggetti identificati dalla Direttiva potranno svolgere il loro incarico? Quali sono i requisiti del processo? Quali gli output? Come si determinano i livelli di affidabilità (assurance levels)?

Queste sono le principali domande a cui il gruppo di progetto vuole rispondere, arrivando a elaborare una linea guida per la certificazione del rapporto di Sostenibilità; la linea guida sarà impostata con riferimento alla struttura dell'indice della norma Iso 17029 General Principles and requirements for validation and verification bodies e terrà conto anche dei requisiti della norma Iso 14016 Guidelines on the assurance of sustainability report.

"La Linea Guida per la certificazione di terza parte indipendente del rapporto di sostenibilità si propone di soddisfare uno dei requisiti della proposta di Direttiva sul rapporto societario di sostenibilità. Attualmente — sostiene Cesare Saccani, presidente di Diligentia Ets — non esiste in Italia (e in Europa) uno standard riconosciuto che definisca i principi e i criteri del processo di certificazione nonché i requisiti di competenza dei valutatori e i criteri dei soggetti che erogano il servizio di certificazione del rapporto. Diligentia intende colmare questo vuoto normativo coinvolgendo il più ampio numero di parti interessate".

Da notare che la politica decisa dal consiglio direttivo è di limitare i soci individuali e di avere invece soci imprese; per le collaborazioni c'è apertura e crediamo che dipenda anche dalla tipologia di progetto.

La timeline di progetto prevede la definizione di un documento

da portare all'approvazione del consiglio direttivo di Diligentia entro la fine di settembre, per poi organizzare, in ottobre, un webinar aperto per favorire la conoscenza e la divulgazione del documento.