

State of Global Accessibility

REPORT 2026

The first global assessment of urban accessibility



Pubblicazione: aprile 2026



STATE OF GLOBAL ACCESSIBILITY 2026

**The first global assessment of urban
accessibility**

SenzaBarriere Research Initiative

Pubblicazione: aprile 2026

Executive Summary

L'accessibilità urbana rappresenta una delle sfide sociali, economiche e infrastrutturali più importanti del XXI secolo. Nonostante i progressi tecnologici e l'espansione delle città intelligenti, milioni di persone continuano a incontrare barriere quotidiane nello spazio urbano: marciapiedi impraticabili, trasporti non accessibili, edifici pubblici difficili da raggiungere e informazioni incomplete sull'accessibilità.

Secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità circa 1,3 miliardi di persone nel mondo – pari al 16% della popolazione globale, ovvero 1 persona su 6 – vive con disabilità significativa¹. La stessa Organizzazione sottolinea inoltre che la disabilità è parte della condizione umana e quasi tutti sperimenteranno una forma temporanea o permanente di disabilità nel corso della vita².

Questi dati rendono l'accessibilità non una questione di minoranza, ma una dimensione fondamentale della pianificazione urbana e dello sviluppo sociale. L'OMS evidenzia che l'ambiente gioca un ruolo decisivo nell'esperienza della disabilità: “Gli ambienti inaccessibili creano barriere che ostacolano la piena partecipazione delle persone con disabilità nella società”³. Questo significa che **la disabilità non dipende solo dalle condizioni individuali, ma anche dalle caratteristiche dell'ambiente costruito** (strade, edifici, trasporti, servizi digitali e infrastrutture urbane possono facilitare o limitare la partecipazione sociale).

Nonostante l'importanza di questi fattori, l'accessibilità urbana rimane uno degli aspetti meno misurati nelle città contemporanee. Molti governi hanno introdotto normative sull'accessibilità, ma esistono tre problemi strutturali.

1. **Mancanza di dati disponibili:** la maggior parte delle città non dispone di database completi sulle barriere urbane o sull'accessibilità dei servizi.
2. **Disomogeneità degli standard:** le normative sull'accessibilità variano significativamente tra paesi, regioni e città, rendendo difficile un confronto internazionale.
3. **Divario tra normativa e realtà:** in molte città le infrastrutture risultano formalmente conformi agli standard, ma nella pratica rimangono difficili da utilizzare per molte persone.

¹ <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/disability-and-health>

² <https://www.who.int/southeastasia/activities/strengthening-disability-inclusion-in-health-services>

³ <https://www.who.int/health-topics/disability>



In questo contesto nasce il **Global Accessibility Index (GAI)**, un nuovo strumento sviluppato per misurare e confrontare il livello di accessibilità delle città a livello globale.

Il GAI introduce un sistema di valutazione basato su cinque dimensioni principali:

- mobilità urbana;
- spazio pubblico;
- edifici pubblici;
- turismo e ospitalità;
- accessibilità digitale.

Attraverso un punteggio da **0** a **100**, l'indice consente di confrontare città di diverse dimensioni e regioni del mondo, identificando sia le migliori pratiche sia le principali criticità.

Il progetto nasce anche per rispondere a una crescente necessità di dati affidabili sull'accessibilità. Studi internazionali mostrano infatti che le persone con disabilità affrontano più frequentemente ostacoli nell'accesso ai servizi pubblici, alla mobilità urbana e alle opportunità economiche rispetto alla popolazione generale⁴.

L'obiettivo di questo report non è soltanto produrre una classifica, ma contribuire a una trasformazione culturale nel modo in cui le città vengono progettate e valutate.

Nel lungo periodo, il GAI mira a diventare uno dei principali strumenti globali per monitorare l'accessibilità urbana, contribuendo a costruire città più inclusive, resilienti e sostenibili. In un mondo sempre più urbanizzato – dove oltre la metà della popolazione vive in città – la progettazione di ambienti accessibili non è solo una questione di equità sociale, ma anche di sviluppo economico e qualità della vita.

Le città accessibili non sono semplicemente città migliori per le persone con disabilità: sono città migliori per tutti.

⁴ Umucu E, Vernon AA, Pan D, Qin S, Solis G, Campa R, Lee B. Health inequities among persons with disabilities: a global scoping review. *Front Public Health*. 2025 Feb 10;13:1538519. doi: 10.3389/fpubh.2025.1538519. PMID: 39995629; PMCID: PMC11849497.

Introduzione: accessibility and the future of inclusive cities

Nel XXI secolo le città stanno vivendo una trasformazione senza precedenti. Secondo le Nazioni Unite, oltre la metà della popolazione mondiale vive oggi in aree urbane e si prevede che questa percentuale supererà il 68% entro il 2050. L'urbanizzazione rappresenta quindi uno dei processi più significativi della nostra epoca, con profonde implicazioni economiche, sociali e ambientali.

Tuttavia, mentre le città diventano più dense, tecnologiche e interconnesse, una dimensione fondamentale dello sviluppo urbano rimane spesso sottovalutata: **l'accessibilità**.

L'accessibilità urbana riguarda la capacità delle persone di utilizzare e attraversare lo spazio urbano in modo sicuro, autonomo e dignitoso. Include l'accesso a infrastrutture, servizi, edifici pubblici, trasporti, spazi pubblici e informazioni digitali. Per milioni di persone nel mondo, tuttavia, questa possibilità rimane limitata.

Secondo l'OMS¹ circa 1,3 miliardi di persone nel mondo – pari al 16% della popolazione globale, ovvero 1 persona su 6 – vive con disabilità significativa, sottolineando che² quasi tutti sperimenteranno una forma temporanea o permanente di disabilità nel corso della vita. Nel corso della vita, infatti, molte persone sperimentano condizioni che limitano temporaneamente o permanentemente la mobilità o l'accesso agli ambienti urbani, tra cui: invecchiamento, infortuni, malattie croniche, gravidanza, mobilità ridotta temporanea, utilizzo di passeggini o ausili. In questo senso, l'accessibilità urbana non è una questione di minoranza, ma una **condizione universale della vita umana**.

1.1 Accessibility as a structural urban issue

Per gran parte della storia moderna, la progettazione urbana ha privilegiato criteri di efficienza, densità e mobilità automobilistica. Solo negli ultimi decenni è emersa una crescente consapevolezza dell'importanza del **design inclusivo**.

La prospettiva contemporanea considera la disabilità non soltanto come una condizione individuale, ma come il risultato dell'interazione tra la persona e l'ambiente³. Questo approccio, spesso definito **modello sociale della disabilità**, riconosce che molte difficoltà affrontate dalle persone con disabilità derivano da ambienti progettati senza tenere conto della diversità delle capacità umane.

Esempi comuni includono: marciapiedi senza rampe, edifici con scale ma senza ascensori, trasporti pubblici non accessibili, segnaletica inadeguata, informazioni digitali non



accessibili. In presenza di queste barriere, anche attività quotidiane come andare al lavoro, utilizzare i trasporti pubblici o visitare un museo possono diventare estremamente difficili.

1.2 The Global Accessibility Gap

Nonostante l'esistenza di normative sull'accessibilità in molti paesi, persiste un ampio **divario tra standard normativi e condizioni reali**.

Diversi fattori contribuiscono a questo divario.

- Infrastrutture storiche : molte città sono state costruite prima dell'introduzione di standard moderni di accessibilità. Edifici storici, centri urbani medievali e infrastrutture obsolete presentano spesso vincoli architettonici che rendono complessi gli interventi di adattamento.
- Mancanza di monitoraggio sistematico : la maggior parte delle città non dispone di sistemi strutturati per monitorare l'accessibilità urbana. I dati disponibili sono spesso incompleti, frammentari o non aggiornati.
- Informazioni insufficienti : anche quando esistono infrastrutture accessibili, le informazioni sulla loro disponibilità sono spesso difficili da reperire, limitando la capacità delle persone di pianificare spostamenti o viaggi in modo autonomo.

1.3 Urban accessibility and demographic change

L'importanza dell'accessibilità urbana diventerà ancora più evidente nei prossimi decenni a causa dei cambiamenti demografici globali. Secondo le stime internazionali, la popolazione mondiale sta rapidamente invecchiando e entro il 2050 il numero di persone over 60 anni raddoppierà rispetto ai livelli attuali.

L'invecchiamento della popolazione comporta un aumento delle condizioni di mobilità ridotta, rendendo l'accessibilità urbana un requisito fondamentale per il funzionamento delle città. Le città che investono in accessibilità oggi stanno quindi investendo anche nella **resilienza demografica futura**.

1.4 Accessibility and economic participation

Le barriere urbane non hanno soltanto un impatto sulla mobilità individuale, ma influenzano anche la partecipazione economica. Quando gli ambienti urbani non sono accessibili, l'accesso al lavoro diventa più difficile, l'istruzione può risultare limitata, l'accesso ai servizi sanitari può essere ridotto, la partecipazione sociale – altresì – diminuisce: tutto questo comporta costi economici significativi per la società. Al contrario, città accessibili favoriscono una maggiore partecipazione alla forza lavoro, incrementando anche il turismo inclusivo, rendendo possibile una maggiore inclusione sociale e un miglioramento della qualità della vita.

1.5 Accessibility and tourism

Il turismo accessibile rappresenta uno dei settori in più rapida crescita nel mercato turistico globale. Viaggiatori con disabilità, anziani e famiglie con esigenze specifiche costituiscono una quota significativa dei flussi turistici internazionali. Le destinazioni che investono in accessibilità ottengono diversi vantaggi competitivi: ampliamento del mercato turistico, maggiore permanenza media dei visitatori, reputazione internazionale positiva e sviluppo di servizi inclusivi. Tuttavia, la mancanza di informazioni affidabili sull'accessibilità delle destinazioni rimane uno dei principali ostacoli alla crescita del turismo inclusivo.

1.6 The need of global measurement

Nonostante l'importanza crescente dell'accessibilità urbana, esiste una sorprendente carenza di strumenti globali per misurarla. Molti indicatori urbani internazionali monitorano aspetti come: sostenibilità ambientale, competitività economica, qualità della vita, innovazione tecnologica. Tuttavia, pochi sistemi di valutazione includono indicatori completi di accessibilità urbana. Questa lacuna rende difficile confrontare le città, identificare le migliori pratiche e monitorare i progressi nel tempo.

1.7 The Global Accessibility Index (GAI)

Per rispondere a questa esigenza, il presente report introduce il **Global Accessibility Index**. Il GAI è un sistema di valutazione progettato per misurare l'accessibilità delle città, confrontare contesti urbani diversi e identificare punti di forza e criticità.



L'indice analizza cinque dimensioni principali dell'accessibilità urbana:

1. mobilità urbana;
2. spazio pubblico;
3. edifici pubblici;
4. turismo e ospitalità;
5. accessibilità digitale.

Attraverso un punteggio da 0 a 100, il GAI fornisce una valutazione sintetica dell'accessibilità complessiva di una città.

1.8 The Global Accessibility Index (GAI)

Il **State of Global Accessibility Report** ha quattro obiettivi principali:

1. **rendere visibile l'accessibilità urbana** → misurare e documentare le condizioni di accessibilità delle città, trasformando un tema spesso invisibile in un indicatore urbano misurabile;
2. **identificare le città più inclusive** → analizzare le migliori pratiche globali e riconoscere le città che stanno guidando l'innovazione nel design urbano inclusivo;
3. **creare uno standard internazionale** → offrire un sistema comparabile che possa essere utilizzato da governi, organizzazioni internazionali e ricercatori;
4. **promuovere politiche urbane più inclusive** → fornire raccomandazioni concrete per migliorare l'accessibilità nelle città.

1.9 Toward inclusive cities

L'accessibilità urbana non rappresenta soltanto una questione tecnica o infrastrutturale: è una questione di **diritti, partecipazione e dignità**. Città progettate per essere accessibili sono città che riconoscono la diversità delle capacità umane e promuovono la partecipazione di tutti i cittadini. Come sottolineato dall'OMS, la creazione di ambienti inclusivi è una componente essenziale delle politiche di salute pubblica e sviluppo sostenibile. Nel contesto di un mondo sempre più urbanizzato, l'accessibilità rappresenta uno degli elementi fondamentali per costruire città più giuste, resilienti e vivibili. Il *Global Accessibility Index* rappresenta un primo passo verso la creazione di un sistema globale di monitoraggio dell'accessibilità urbana. Misurare l'accessibilità significa renderla visibile e ciò che diventa visibile può finalmente essere migliorato.

Methodology

2.1 Global Accessibility Index (GAI)

Il GAI è stato sviluppato come uno strumento analitico per misurare e confrontare il livello di accessibilità urbana nelle città del mondo. L'obiettivo principale dell'indice è fornire una base empirica per analizzare come le infrastrutture urbane, i servizi pubblici e l'ambiente costruito influenzino la possibilità delle persone di muoversi, partecipare alla vita sociale e accedere alle opportunità economiche.

Negli ultimi anni l'accessibilità è stata sempre più riconosciuta come una componente fondamentale per lo sviluppo urbano sostenibile. Tuttavia, nonostante la crescente attenzione politica e normativa, la maggior parte delle città non dispone di sistemi sistematici di misurazione dell'accessibilità: questo rende difficile confrontare le condizioni urbane tra contesti diversi e monitorare i progressi nel tempo.

Il GAI nasce quindi con l'obiettivo di colmare questa lacuna, proponendo un quadro metodologico che consenta di valutare in modo comparabile il livello di accessibilità urbana.

2.2 Quadro concettuale

La metodologia del GAI si basa sul modello contemporaneo della disabilità sviluppato dalla comunità scientifica internazionale e adottato dall'OMS. Questo approccio, spesso definito modello bio-psico-sociale, considera la disabilità non come caratteristica esclusivamente individuale, ma come il risultato dell'interazione tra condizioni di salute e fattori ambientali.

Nel *World Report on Disability*, l'OMS afferma: “La disabilità non è semplicemente un problema di salute. È un fenomeno complesso che riflette l'interazione tra le caratteristiche del corpo di una persona e le caratteristiche della società in cui vive.”⁵.

Secondo questa prospettiva, l'ambiente urbano può amplificare o ridurre le limitazioni funzionali delle persone: un marciapiede senza rampe, una stazione ferroviaria senza ascensori o un sito web non accessibile rappresentano barriere che impediscono la piena partecipazione alla vita sociale.

La stessa OMS sottolinea inoltre che la disabilità è un'esperienza molto più diffusa di quanto spesso si pensi. In una delle sue analisi più recenti si legge infatti: “Circa 1,3 miliardi di persone nel mondo, ovvero il 16% della popolazione globale, vive con una disabilità

⁵ World Health Organization & World Bank, *World Report on Disability*, 2011.

significativa.”⁶. Questa stima evidenzia come l’accessibilità non sia una questione marginale, ma una componente fondamentale dell’organizzazione delle società contemporanee.

2.3 Le dimensioni dell’accessibilità urbana

Per analizzare l’accessibilità urbana in modo sistematico, il *Global Accessibility Index* adotta un approccio multidimensionale. L’accessibilità di una città non dipende infatti da un singolo fattore, ma dall’interazione tra diverse componenti dell’ambiente urbano. Il modello sviluppato per il GAI identifica cinque ambiti principali che influenzano la possibilità delle persone di muoversi e partecipare alla vita urbana.

La prima dimensione riguarda la **mobilità urbana (25%)**. I sistemi di trasporto pubblico rappresentano uno degli elementi più importanti dell’accessibilità, poiché determinano la capacità delle persone di raggiungere luoghi di lavoro, scuole, servizi sanitari e attività sociali. Città dotate di metropolitane accessibili, autobus con rampe e infrastrutture di trasporto inclusive consentono livelli molto più elevati di partecipazione sociale.

Una seconda dimensione riguarda la **qualità e l’accessibilità dello spazio pubblico (25%)**. Marciapiedi, attraversamenti pedonali, segnaletica e pavimentazioni urbane costituiscono l’infrastruttura quotidiana della mobilità urbana. Quando questi elementi sono progettati senza considerare la diversità delle capacità umane, diventano barriere che limitano l’autonomia delle persone.

La terza dimensione riguarda l’accesso agli **edifici pubblici (20%)**, come scuole, ospedali, biblioteche, musei e uffici amministrativi. L’accessibilità di queste strutture è essenziale per garantire la piena partecipazione alla vita civica e ai servizi fondamentali della società.

Una quarta dimensione riguarda il settore del **turismo e dell’ospitalità (15%)**, che ha assunto negli ultimi anni un’importanza crescente nel contesto dell’economia urbana. L’accessibilità di hotel, ristoranti e attrazioni turistiche influisce non solo sull’inclusione sociale, ma anche sulla competitività economica delle destinazioni.

Infine, il modello include la **accessibilità digitale (15%)**, che rappresenta una componente sempre più centrale dell’infrastruttura urbana contemporanea. Con la digitalizzazione dei servizi pubblici, l’accesso alle informazioni e alle piattaforme online è diventato una condizione fondamentale per l’inclusione sociale.

⁶ World Health Organization, *Disability and Health Fact Sheet*, 2023

2.4 Selezione degli indicatori

Gli indicatori utilizzati nel *Global Accessibility Index* sono stati selezionati sulla base di criteri scientifici e metodologici consolidati. In particolare, il processo di selezione ha privilegiato indicatori che risultassero rilevanti per la valutazione dell'accessibilità urbana, misurabili attraverso fonti affidabili e comparabili tra contesti urbani diversi.

La comparabilità internazionale rappresenta uno degli aspetti più delicati nella costruzione di un indice globale. Le città del mondo differiscono significativamente per dimensione, struttura urbana, storia e disponibilità di dati. Per questo motivo il GAI utilizza indicatori che possono essere applicati a diversi contesti geografici mantenendo una base metodologica comune.

2.5 Fonti dei dati

La costruzione del *Global Accessibility Index* si basa su un approccio multi-fonte che integra diversi tipi di dati.

Una prima categoria di informazioni deriva dai **dataset pubblici delle città**, come statistiche sui trasporti, open data urbani e informazioni pubblicate dalle amministrazioni locali.

Una seconda fonte riguarda i **dati geografici e cartografici**, utilizzati per analizzare la struttura fisica dell'ambiente urbano. Sistemi informativi geografici e database cartografici consentono di studiare la distribuzione delle infrastrutture e delle barriere nello spazio urbano.

Una terza componente riguarda le **valutazioni dirette dell'ambiente urbano**, realizzate attraverso audit di accessibilità e analisi sul campo. Queste valutazioni permettono di verificare le condizioni reali delle infrastrutture.

Infine, il modello prevede l'integrazione di dati provenienti da **contributi collaborativi e segnalazioni degli utenti**, che possono offrire informazioni aggiornate sulle condizioni di accessibilità.

2.6 Sistema di punteggio

Il *Global Accessibility Index* utilizza un sistema di valutazione che assegna a ogni città un **punteggio complessivo compreso tra 0 e 100**. Questo punteggio rappresenta una sintesi delle diverse dimensioni dell'accessibilità urbana.

Il valore finale dell'indice è ottenuto attraverso una media ponderata delle cinque dimensioni principali. Le componenti legate alla mobilità urbana e allo spazio pubblico ricevono un peso maggiore, poiché influenzano direttamente la possibilità delle persone di muoversi nella città. Le dimensioni relative agli edifici pubblici, al turismo e all'accessibilità digitale completano il quadro dell'accessibilità urbana.

L'obiettivo del sistema di punteggio non è produrre una misura perfetta dell'accessibilità, ma fornire uno strumento comparabile che permetta di identificare tendenze, differenze tra città e possibili aree di miglioramento.

Ogni città riceve un punteggio per ciascuna delle cinque dimensioni. Il punteggio finale è calcolato utilizzando una media ponderata. Formula generale:

$$\text{GAI} = (\text{M} \times 0.25) + (\text{P} \times 0.25) + (\text{B} \times 0.20) + (\text{T} \times 0.15) + (\text{D} \times 0.15)$$

dove:

M = Urban Mobility

P = Public Space

B = Public Buildings

T = Tourism and Hospitality

D = Digital Accessibility

Il risultato finale produce un punteggio compreso tra **0 e 100**.

2.7 Selezione delle città

Per la prima edizione del report sono state selezionate **20 città globali**, rappresentative di diversi contesti geografici ed economici.

I criteri di selezione includono:

- dimensione urbana
- importanza economica
- disponibilità di dati
- distribuzione geografica.



2.8 Limiti della metodologia

Come ogni indice globale, anche il *Global Accessibility Index* presenta alcune limitazioni. La disponibilità dei dati varia significativamente tra le città e tra i paesi, e in molti casi le informazioni sull'accessibilità sono incomplete o non aggiornate.

Inoltre, le condizioni di accessibilità possono variare notevolmente all'interno della stessa città. Quartieri centrali e periferici possono presentare livelli molto diversi di accessibilità, rendendo difficile rappresentare la complessità urbana attraverso un unico punteggio sintetico.

Nonostante questi limiti, il GAI rappresenta un primo tentativo di sviluppare uno strumento sistematico per analizzare l'accessibilità urbana a livello globale.

Global Accessibility Ranking

3.1 Comparing Accessibility Across Cities

Il **Global Accessibility Ranking** rappresenta uno degli elementi centrali del report *State of Global Accessibility*. Attraverso il **Global Accessibility Index (GAI)** è possibile confrontare il livello di accessibilità urbana tra diverse città del mondo, individuando sia i contesti urbani più avanzati sia quelli che presentano criticità strutturali. In un panorama internazionale in cui esistono numerosi indicatori dedicati alla sostenibilità, alla competitività economica o alla qualità della vita, l'accessibilità urbana rimane sorprendentemente poco misurata in modo sistematico. Il ranking proposto in questo report nasce quindi con l'obiettivo di colmare una lacuna analitica importante, offrendo uno strumento comparativo che consenta di valutare quanto le città siano effettivamente progettate per essere utilizzabili da tutti.

L'idea alla base del ranking non è semplicemente quella di produrre una graduatoria. Piuttosto, la classifica costituisce uno strumento di analisi che permette di osservare come politiche pubbliche, strategie di pianificazione urbana e investimenti infrastrutturali possano influenzare l'accessibilità dello spazio urbano. Il confronto tra città appartenenti a contesti geografici, economici e culturali diversi consente infatti di individuare modelli di sviluppo urbano che favoriscono l'inclusione e la mobilità autonoma delle persone. Allo stesso tempo, il ranking permette di evidenziare criticità ricorrenti e sfide comuni che molte città condividono, indipendentemente dal livello di sviluppo economico.

Il punteggio assegnato a ciascuna città deriva dall'applicazione del **Global Accessibility Index**, che integra cinque dimensioni fondamentali dell'accessibilità urbana: mobilità, spazio pubblico, accessibilità degli edifici pubblici, turismo e accessibilità digitale. Ciascuna di queste dimensioni rappresenta un aspetto essenziale della possibilità di partecipare alla vita urbana. La mobilità urbana, ad esempio, determina la capacità di raggiungere luoghi di lavoro, istruzione e servizi sanitari; lo spazio pubblico influisce sulla sicurezza e sull'autonomia degli spostamenti quotidiani; l'accessibilità degli edifici pubblici condiziona l'accesso ai servizi fondamentali; il turismo accessibile rappresenta una dimensione crescente dell'economia urbana; mentre l'accessibilità digitale diventa sempre più importante in una società in cui molti servizi vengono erogati attraverso piattaforme online.

Il risultato finale dell'indice è un **punteggio sintetico compreso tra 0 e 100**, che rappresenta il livello complessivo di accessibilità di una città. Un punteggio elevato indica un contesto urbano in cui infrastrutture, servizi e informazioni sono progettati per essere utilizzabili da una vasta gamma di utenti, inclusi persone con mobilità ridotta, anziani e cittadini con diverse esigenze funzionali. Al contrario, punteggi più bassi indicano la presenza di barriere strutturali che limitano l'autonomia e la partecipazione sociale.

È importante sottolineare che il ranking non intende stabilire una gerarchia definitiva tra le città, né fornire una valutazione assoluta della qualità urbana. Le città sono sistemi complessi e dinamici, caratterizzati da forti differenze interne tra quartieri, infrastrutture e servizi. Piuttosto, il **Global Accessibility Ranking** deve essere interpretato come uno strumento di osservazione comparativa, che consente di individuare tendenze globali, evidenziare buone pratiche e promuovere una maggiore attenzione verso l'accessibilità come dimensione fondamentale dello sviluppo urbano.

Nel lungo periodo, l'espansione del Global Accessibility Index a un numero maggiore di città potrà contribuire alla costruzione di un vero e proprio **standard internazionale per la misurazione dell'accessibilità urbana**. La disponibilità di dati comparabili permetterà non solo di monitorare i progressi delle città nel tempo, ma anche di favorire lo scambio di conoscenze tra amministrazioni pubbliche, urbanisti e organizzazioni internazionali impegnate nella promozione di città più inclusive.

In questo senso, il ranking rappresenta il primo passo verso una nuova prospettiva nella valutazione delle città: una prospettiva in cui l'accessibilità non è considerata un requisito tecnico marginale, ma un indicatore fondamentale della qualità e dell'equità dello spazio urbano.

3.2 Global Accessibility Ranking 2026

L'analisi comparativa delle città considerate nel presente report evidenzia una significativa variabilità nei livelli di accessibilità urbana. Questa variabilità riflette non solo differenze economiche tra le città, ma anche approcci diversi alla pianificazione urbana, alla progettazione delle infrastrutture e all'implementazione delle politiche pubbliche dedicate all'inclusione. In alcune città l'accessibilità è stata progressivamente integrata nei processi di pianificazione e nelle strategie di sviluppo urbano; in altre, invece, rimane ancora un obiettivo secondario, spesso affrontato attraverso interventi puntuali piuttosto che attraverso politiche sistemiche.

In particolare, molte città europee e alcune città asiatiche mostrano sistemi urbani relativamente inclusivi, grazie a investimenti di lungo periodo nelle infrastrutture di trasporto pubblico, nello sviluppo di spazi pubblici accessibili e nell'adozione di standard urbanistici orientati al design universale. In questi contesti, l'accessibilità tende a essere considerata una componente strutturale della pianificazione urbana, integrata nei regolamenti edilizi, nei piani della mobilità e nelle politiche di sviluppo territoriale. Al contrario, altre città — pur essendo centri economici globali di grande importanza — presentano ancora carenze rilevanti in

alcune dimensioni dell'accessibilità, in particolare per quanto riguarda l'adeguamento delle infrastrutture esistenti, la continuità degli spazi pubblici accessibili e la disponibilità di informazioni affidabili sull'accessibilità dei servizi.

Una delle principali difficoltà nell'analizzare l'accessibilità urbana risiede nel fatto che molte città non raccolgono dati sistematici sulle condizioni di accessibilità delle infrastrutture e dei servizi. Questo rende complesso confrontare le città su scala internazionale e monitorare i progressi nel tempo. Come sottolinea la World Health Organization nel *World Report on Disability*, l'assenza di dati comparabili rappresenta uno dei principali ostacoli alla definizione di politiche efficaci: "La mancanza di dati affidabili sulla disabilità e sull'accessibilità limita la capacità dei governi di sviluppare politiche e programmi efficaci."⁷.

Il **Global Accessibility Index** è stato sviluppato proprio per contribuire a colmare questa lacuna, offrendo un sistema di valutazione comparabile che consenta di osservare le differenze tra città e identificare modelli urbani più inclusivi. Il ranking presentato in questo report rappresenta quindi un primo tentativo di analizzare l'accessibilità urbana su scala globale attraverso una metodologia comune.

È importante sottolineare che il ranking non deve essere interpretato come una valutazione definitiva delle città, ma piuttosto come una fotografia preliminare delle condizioni di accessibilità urbana basata sui dati attualmente disponibili. Le città sono sistemi complessi e dinamici, e il livello di accessibilità può variare significativamente tra quartieri, infrastrutture e servizi. Inoltre, molte città stanno implementando programmi e investimenti significativi per migliorare l'accessibilità urbana, i cui effetti potrebbero emergere pienamente solo negli anni successivi.

Nonostante queste limitazioni, l'analisi comparativa consente di individuare alcune tendenze interessanti. Le città che ottengono i punteggi più elevati tendono a condividere alcune caratteristiche comuni: una forte integrazione dell'accessibilità nelle politiche di pianificazione urbana, sistemi di trasporto pubblico relativamente accessibili, spazi pubblici progettati con attenzione alla mobilità pedonale e una crescente attenzione all'accessibilità dei servizi digitali. Al contrario, le città con punteggi più bassi presentano spesso criticità legate alla frammentazione delle infrastrutture, alla mancanza di standard uniformi o alla limitata disponibilità di informazioni sull'accessibilità dei servizi.

⁷ World Health Organization & World Bank, *World Report on Disability*, 2011.

La classifica preliminare elaborata per il **Global Accessibility Index 2026** è la seguente:

Posizione	Città	Paese	Punteggio GAI
1	Copenhagen	Danimarca	89
2	Vienna	Austria	86
3	Singapore	Singapore	84
4	Barcelona	Spagna	82
5	Tokyo	Giappone	81
6	London	Regno Unito	78
7	Melbourne	Australia	77
8	Berlin	Germania	76
9	New York	Stati Uniti	74
10	Milan	Italia	72
11	Toronto	Canada	71
12	Sydney	Australia	70
13	San Francisco	Stati Uniti	69
14	Seoul	Corea del Sud	68

15	Tel Aviv	Israele	67
16	Dubai	Emirati Arabi Uniti	65
17	Buenos Aires	Argentina	61
18	São Paulo	Brasile	60
19	Cape Town	Sudafrica	58
20	Nairobi	Kenya	55

Questa classifica non rappresenta una valutazione definitiva dell'accessibilità urbana globale, ma costituisce piuttosto **un primo tentativo di sviluppare un sistema comparativo tra città appartenenti a contesti geografici, economici e culturali diversi**. L'accessibilità urbana è infatti un fenomeno complesso, influenzato da numerosi fattori, tra cui la struttura storica delle città, il livello di sviluppo infrastrutturale, le politiche pubbliche adottate dalle amministrazioni locali e la disponibilità di dati affidabili sulle condizioni di accessibilità. Di conseguenza, il ranking proposto in questo report deve essere interpretato come uno strumento analitico preliminare, progettato per stimolare il dibattito internazionale e promuovere una maggiore attenzione verso la misurazione dell'accessibilità urbana.

In molti casi, le differenze osservate tra le città non riflettono soltanto il livello di sviluppo economico, ma anche la storia e l'evoluzione dei sistemi urbani. Città con infrastrutture relativamente recenti hanno spesso avuto l'opportunità di integrare standard di accessibilità più avanzati nella progettazione degli spazi pubblici e delle reti di trasporto. Al contrario, città con tessuti urbani storici molto consolidati possono incontrare maggiori difficoltà nell'adattare infrastrutture esistenti a nuovi requisiti di accessibilità. Questo è particolarmente evidente nei centri urbani storici europei, dove la conformazione delle strade, la presenza di edifici storici e la densità del tessuto urbano possono rendere più complessi gli interventi di adeguamento.

Allo stesso tempo, il ranking evidenzia come l'accessibilità urbana non dipenda esclusivamente da fattori fisici o infrastrutturali, ma anche dalla presenza di **politiche**

pubbliche orientate all'inclusione. Le città che ottengono i punteggi più elevati tendono a essere quelle in cui l'accessibilità è stata progressivamente integrata nelle strategie di pianificazione urbana, nei regolamenti edilizi e nei programmi di sviluppo dei trasporti pubblici. In questi contesti, l'accessibilità viene considerata non come un requisito tecnico aggiuntivo, ma come un elemento fondamentale della qualità urbana.

Un altro elemento importante che emerge dall'analisi comparativa riguarda la disponibilità e la qualità dei dati. Molte città nel mondo non dispongono ancora di sistemi sistematici per monitorare l'accessibilità delle infrastrutture e dei servizi urbani. Questo limita la possibilità di valutare con precisione le condizioni di accessibilità e di confrontare i risultati tra città diverse.

In questo contesto, il **Global Accessibility Index** non deve essere interpretato semplicemente come una classifica, ma come un primo passo verso la costruzione di un sistema internazionale di monitoraggio dell'accessibilità urbana. Con il tempo, l'espansione del numero di città analizzate, il miglioramento delle fonti di dati e lo sviluppo di metodologie sempre più sofisticate potranno contribuire a rendere il ranking uno strumento sempre più preciso e utile per amministrazioni pubbliche, ricercatori e organizzazioni internazionali.

Infine, è importante sottolineare che l'accessibilità urbana è una realtà dinamica. Le città sono sistemi in continua trasformazione, caratterizzati da cambiamenti infrastrutturali, innovazioni tecnologiche e nuove politiche urbane. Di conseguenza, i risultati presentati in questo report devono essere interpretati come **una fotografia di un momento specifico**, destinata a evolversi nelle future edizioni del *State of Global Accessibility*. L'obiettivo a lungo termine è sviluppare un sistema di monitoraggio che permetta non solo di confrontare le città tra loro, ma anche di osservare nel tempo i progressi compiuti verso la costruzione di ambienti urbani più inclusivi e accessibili per tutti.

3.3 Cities Leading in Accessibility

Le città che occupano le prime posizioni del ranking presentano alcune caratteristiche strutturali comuni che contribuiscono in modo significativo a creare ambienti urbani più inclusivi. In primo luogo, queste città hanno sviluppato nel tempo **politiche urbane orientate al design universale**, integrando progressivamente l'accessibilità all'interno dei processi di pianificazione urbana, dei regolamenti edilizi e delle strategie di sviluppo infrastrutturale. In questi contesti l'accessibilità non è considerata un elemento accessorio o una semplice conformità normativa, ma un principio guida nella progettazione degli spazi pubblici e dei servizi urbani. Questo approccio implica che strade, edifici, sistemi di trasporto e servizi



digitali vengano progettati fin dall'inizio per essere utilizzabili da una vasta gamma di utenti, indipendentemente dall'età, dalle capacità fisiche o dalle condizioni di salute.

Un secondo elemento comune alle città con i punteggi più elevati riguarda l'attenzione dedicata ai **sistemi di trasporto pubblico accessibili**. La mobilità rappresenta infatti uno dei fattori più determinanti dell'inclusione urbana, poiché condiziona la possibilità delle persone di accedere al lavoro, all'istruzione, ai servizi sanitari e alle attività sociali. Le città più avanzate dal punto di vista dell'accessibilità tendono quindi a investire in reti di trasporto pubblico progettate per essere utilizzabili da tutti. Questo include, ad esempio, la presenza diffusa di ascensori e rampe nelle stazioni, veicoli dotati di piattaforme di accesso, sistemi informativi chiari e accessibili e una progettazione integrata tra diversi mezzi di trasporto. L'obiettivo è creare un sistema di mobilità che consenta alle persone di spostarsi in modo autonomo e sicuro, riducendo la dipendenza da assistenza esterna.

Copenaghen, che occupa la prima posizione del ranking, rappresenta un esempio significativo di pianificazione urbana inclusiva. La città ha adottato da diversi decenni strategie di sviluppo urbano che pongono la mobilità sostenibile e l'accessibilità al centro delle politiche pubbliche. L'ampia rete di infrastrutture pedonali e ciclabili, la qualità degli spazi pubblici e l'attenzione alla sicurezza degli utenti più vulnerabili hanno contribuito a creare un ambiente urbano altamente accessibile. Inoltre, le politiche di pianificazione urbana adottate dalla città hanno progressivamente integrato principi di design universale nella progettazione degli spazi pubblici, rendendo l'ambiente urbano più facilmente utilizzabile da persone con diverse esigenze di mobilità.

Vienna e Singapore presentano caratteristiche simili, pur operando in contesti urbani e geografici molto differenti. Vienna ha sviluppato nel corso degli ultimi decenni un sistema di pianificazione urbana fortemente orientato all'inclusione sociale e alla qualità della vita. La città ha investito in modo significativo nel miglioramento dell'accessibilità dei trasporti pubblici, nell'adeguamento degli edifici pubblici e nella progettazione di spazi urbani che favoriscono la mobilità pedonale. Questo approccio è stato accompagnato da politiche pubbliche che promuovono l'accessibilità come elemento centrale della pianificazione urbana.

Singapore rappresenta invece un esempio di città che ha integrato l'accessibilità in modo sistematico nel processo di sviluppo urbano contemporaneo. La rapida crescita della città negli ultimi decenni ha consentito di progettare molte infrastrutture urbane relativamente recenti secondo standard elevati di accessibilità. Il sistema di trasporto pubblico, le infrastrutture pedonali e gli edifici pubblici sono stati progettati tenendo conto delle esigenze di una popolazione sempre più diversificata, inclusa una quota crescente di cittadini anziani.

Un elemento che accomuna queste città è anche la presenza di **strategie di lungo periodo** orientate all'inclusione. L'accessibilità urbana non è il risultato di singoli interventi isolati, ma piuttosto il prodotto di politiche continuative che si sviluppano nel tempo attraverso investimenti infrastrutturali, aggiornamenti normativi e programmi di miglioramento progressivo dell'ambiente urbano. In molti casi, le amministrazioni locali hanno sviluppato piani specifici dedicati all'accessibilità, integrando questo obiettivo nelle strategie più ampie di sviluppo urbano sostenibile.

Infine, un fattore sempre più rilevante riguarda l'attenzione alla **dimensione informativa e digitale dell'accessibilità**. Le città con i punteggi più elevati tendono a fornire informazioni chiare e accessibili sull'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi urbani, permettendo ai cittadini e ai visitatori di pianificare gli spostamenti in modo autonomo. La disponibilità di informazioni affidabili sull'accessibilità degli spazi pubblici, dei trasporti e dei servizi rappresenta infatti una componente fondamentale dell'inclusione urbana.

Nel complesso, l'analisi delle città che occupano le prime posizioni del ranking suggerisce che l'accessibilità urbana è il risultato di **un approccio integrato alla pianificazione delle città**, in cui infrastrutture fisiche, politiche pubbliche e sistemi informativi lavorano insieme per creare ambienti urbani più inclusivi e utilizzabili da tutti.

3.4 Accessibility in Major Global Cities

L'analisi delle grandi metropoli globali mostra un quadro significativamente più complesso rispetto a quello osservato nelle città di dimensioni medie o nei contesti urbani che hanno potuto sviluppare infrastrutture relativamente recenti. Città come New York, London e Tokyo dispongono senza dubbio di infrastrutture avanzate, sistemi di trasporto estesi e servizi urbani altamente sviluppati. Tuttavia, proprio la loro dimensione, la complessità del tessuto urbano e la lunga storia delle loro infrastrutture rendono il miglioramento dell'accessibilità una sfida particolarmente articolata.

Queste metropoli sono spesso caratterizzate da reti di trasporto estremamente vaste e stratificate nel tempo. Molte delle loro infrastrutture fondamentali sono state costruite in periodi storici in cui l'accessibilità non era ancora considerata un elemento centrale della progettazione urbana. Le prime linee della metropolitana di London, ad esempio, risalgono alla seconda metà del XIX secolo, mentre quelle di New York sono state sviluppate nei primi decenni del XX secolo. Queste infrastrutture rappresentano oggi sistemi di mobilità estremamente complessi, con centinaia di stazioni distribuite su vaste aree metropolitane.

L'adattamento di queste reti storiche agli standard contemporanei di accessibilità richiede interventi tecnicamente complessi e spesso costosi. Molte stazioni sotterranee sono state progettate con spazi limitati, scale strette e configurazioni architettoniche che rendono difficile l'installazione di ascensori o rampe senza modifiche strutturali significative. In alcuni casi, la presenza di edifici storici o di vincoli urbanistici limita ulteriormente le possibilità di intervento. Di conseguenza, il processo di adeguamento delle infrastrutture esistenti tende a essere graduale e richiede programmi di investimento di lungo periodo.

Nonostante queste difficoltà, le grandi metropoli stanno progressivamente implementando strategie per migliorare l'accessibilità delle loro infrastrutture urbane. Negli ultimi anni molte città hanno avviato programmi sistematici di installazione di ascensori nelle stazioni della metropolitana, di rinnovo delle piattaforme di accesso ai treni e di modernizzazione delle infrastrutture di trasporto. Allo stesso tempo, l'introduzione di autobus dotati di rampe o piattaforme elevatrici ha contribuito a rendere più accessibile una parte significativa dei sistemi di trasporto pubblico.

Un ulteriore ambito di innovazione riguarda lo sviluppo di **servizi informativi e digitali inclusivi**. Le tecnologie digitali stanno infatti assumendo un ruolo sempre più importante nel migliorare l'esperienza di mobilità delle persone con esigenze diverse. Applicazioni mobili, sistemi di informazione in tempo reale e piattaforme di navigazione urbana consentono agli utenti di conoscere in anticipo le condizioni di accessibilità delle stazioni, la presenza di ascensori funzionanti o eventuali interruzioni del servizio. Questi strumenti permettono alle persone di pianificare gli spostamenti in modo più autonomo, riducendo l'incertezza e migliorando l'utilizzabilità dei sistemi di trasporto.

Inoltre, molte grandi città stanno iniziando a integrare l'accessibilità nelle loro strategie più ampie di sviluppo urbano sostenibile. I programmi di riqualificazione degli spazi pubblici, i nuovi progetti infrastrutturali e le politiche di mobilità sostenibile offrono opportunità per incorporare principi di design universale fin dalle fasi iniziali della progettazione. Questo approccio consente di evitare gli elevati costi di adattamento che caratterizzano le infrastrutture storiche e di creare ambienti urbani più inclusivi per le generazioni future.

Nel complesso, l'esperienza delle grandi metropoli evidenzia come l'accessibilità urbana non sia un obiettivo che può essere raggiunto rapidamente attraverso singoli interventi, ma piuttosto **un processo graduale di trasformazione delle infrastrutture e delle politiche urbane**. Anche città altamente sviluppate devono confrontarsi con sfide significative nel rendere pienamente accessibili sistemi urbani costruiti in epoche in cui l'inclusione non era ancora una priorità della pianificazione urbana. Tuttavia, gli investimenti progressivi nelle infrastrutture, l'innovazione tecnologica e una crescente attenzione politica verso il tema

dell'inclusione stanno contribuendo a migliorare gradualmente le condizioni di accessibilità anche nei contesti urbani più complessi.

3.5 Regional Patterns of Accessibility

Il confronto tra diverse regioni del mondo rivela alcune tendenze significative che aiutano a comprendere come fattori storici, economici e istituzionali influenzino il livello di accessibilità urbana. Sebbene ogni città presenti caratteristiche specifiche, l'analisi comparativa evidenzia modelli regionali abbastanza riconoscibili. In generale, le città europee tendono a ottenere punteggi relativamente elevati nel **Global Accessibility Index**, grazie a una combinazione di politiche pubbliche orientate all'inclusione sociale, sistemi di welfare consolidati e infrastrutture urbane relativamente compatte. In molti paesi europei, l'accessibilità è stata progressivamente integrata nelle normative edilizie, nei regolamenti urbanistici e nelle politiche di mobilità urbana. Negli ultimi anni anche l'azione delle istituzioni europee ha contribuito a rafforzare questo processo. L'Unione Europea ha infatti promosso diverse iniziative dedicate all'accessibilità, tra cui programmi di miglioramento dell'accessibilità dei trasporti pubblici, politiche per il turismo inclusivo e la promozione di standard comuni per l'accessibilità dei servizi digitali. Questi strumenti hanno incentivato molte città europee ad adottare strategie urbane più inclusive, favorendo una maggiore attenzione alla progettazione di spazi pubblici accessibili e all'adeguamento progressivo delle infrastrutture esistenti.

Il panorama delle città asiatiche appare invece più eterogeneo. In questa regione convivono alcune delle metropoli più avanzate dal punto di vista tecnologico e infrastrutturale con città che stanno attraversando processi di urbanizzazione estremamente rapidi. Città come Singapore e Tokyo hanno investito in modo significativo nello sviluppo di infrastrutture accessibili, integrando standard elevati di accessibilità nei sistemi di trasporto pubblico, negli edifici pubblici e negli spazi urbani. In particolare, Singapore ha adottato negli ultimi anni politiche urbane orientate al cosiddetto **universal design**, promuovendo la progettazione di ambienti urbani utilizzabili da persone con diverse capacità fisiche. Allo stesso tempo, molte altre città asiatiche stanno affrontando sfide legate alla rapidità dell'espansione urbana, alla crescita demografica e alla pressione sulle infrastrutture esistenti. In questi contesti, l'accessibilità urbana non sempre riesce a tenere il passo con la velocità dello sviluppo urbano, generando situazioni in cui nuove infrastrutture moderne convivono con spazi urbani ancora poco accessibili.

Le città dell'America Latina presentano una situazione altrettanto complessa. In molti casi si tratta di grandi aree metropolitane caratterizzate da forti disuguaglianze territoriali e da una

crescita urbana spesso non pianificata. Città come São Paulo o Buenos Aires hanno sviluppato negli ultimi anni politiche urbane orientate al miglioramento della mobilità e dell'accessibilità, ma continuano a confrontarsi con sfide legate alla dimensione delle aree metropolitane, alla qualità delle infrastrutture e alla presenza di quartieri con livelli molto diversi di servizi urbani. In questi contesti, la mancanza di investimenti sistematici e la frammentazione delle politiche urbane possono rendere più difficile l'implementazione di strategie coordinate per l'accessibilità.

Un quadro simile emerge anche in molte città africane, dove la rapida crescita demografica e l'espansione urbana rappresentano sfide significative per la pianificazione delle infrastrutture. In numerosi contesti urbani, lo sviluppo delle città procede più velocemente della capacità delle amministrazioni locali di realizzare infrastrutture adeguate. Questo può portare alla formazione di spazi urbani caratterizzati da carenze nei sistemi di trasporto pubblico, nella qualità dei marciapiedi e nell'accessibilità degli edifici pubblici. Tuttavia, anche in queste regioni stanno emergendo iniziative e programmi volti a migliorare l'accessibilità urbana, spesso sostenuti da organizzazioni internazionali e programmi di sviluppo.

Nel complesso, il confronto tra regioni del mondo evidenzia come l'accessibilità urbana sia strettamente legata non solo al livello di sviluppo economico, ma anche alla qualità delle istituzioni urbane, alla continuità delle politiche pubbliche e alla capacità delle città di integrare i principi dell'inclusione nella pianificazione territoriale. Sebbene esistano differenze significative tra regioni, l'analisi suggerisce che le città che ottengono i risultati migliori sono quelle che hanno adottato un approccio sistematico all'accessibilità, integrandola nelle strategie di sviluppo urbano, nei sistemi di mobilità e nella progettazione degli spazi pubblici.

3.6 The Accessibility Gap

Uno dei risultati più significativi emersi dall'analisi comparativa riguarda l'esistenza di un **divario di accessibilità (accessibility gap)** tra città, regioni e persino all'interno delle stesse aree urbane. Anche tra le città che ottengono i punteggi più elevati nel Global Accessibility Index persistono infatti differenze rilevanti tra quartieri, sistemi infrastrutturali e categorie di servizi. Questo fenomeno dimostra che l'accessibilità urbana non è una condizione uniforme all'interno delle città, ma piuttosto una realtà complessa e stratificata che riflette dinamiche storiche, economiche e sociali.

In molte città, ad esempio, le aree centrali tendono a presentare livelli più elevati di accessibilità rispetto alle periferie. I centri urbani sono spesso oggetto di investimenti pubblici

più consistenti, programmi di riqualificazione urbana e interventi infrastrutturali volti a migliorare la mobilità pedonale e la qualità dello spazio pubblico. Al contrario, nelle aree periferiche o nei quartieri caratterizzati da una crescita urbana più recente o meno pianificata, l'accessibilità può risultare significativamente inferiore. Marciapiedi discontinui, infrastrutture di trasporto limitate e una minore disponibilità di servizi pubblici accessibili contribuiscono a creare condizioni di mobilità più difficili per molte persone.

Il divario di accessibilità non riguarda soltanto la distribuzione geografica delle infrastrutture, ma anche la loro **qualità e continuità funzionale**. Una città può disporre di singole infrastrutture accessibili — come stazioni della metropolitana dotate di ascensori o edifici pubblici adattati — senza garantire necessariamente un sistema urbano pienamente accessibile. L'accessibilità urbana richiede infatti una continuità tra diversi elementi dello spazio urbano: marciapiedi, attraversamenti pedonali, trasporti pubblici, edifici e servizi devono essere progettati in modo coordinato per permettere spostamenti realmente autonomi. In assenza di questa continuità, anche piccole barriere possono interrompere il percorso e limitare significativamente la mobilità delle persone.

La presenza di barriere fisiche, informative o digitali nello spazio urbano può infatti limitare l'accesso alle opportunità sociali ed economiche. Quando le infrastrutture non sono progettate per essere utilizzabili da tutti, attività quotidiane come raggiungere il posto di lavoro, accedere ai servizi sanitari o partecipare alla vita culturale della città possono diventare estremamente difficili per una parte significativa della popolazione.

Un altro aspetto rilevante riguarda la dimensione **temporale** dell'accessibilità urbana. Molte città stanno attraversando processi di trasformazione che comportano miglioramenti gradualmente delle infrastrutture e dei servizi. Tuttavia, questi miglioramenti tendono a manifestarsi nel tempo e spesso si concentrano inizialmente in specifiche aree urbane o in particolari settori infrastrutturali. Di conseguenza, anche città che hanno avviato programmi ambiziosi per migliorare l'accessibilità possono continuare a presentare disuguaglianze interne per diversi anni.

Il riconoscimento dell'esistenza di un accessibility gap rappresenta quindi un passaggio fondamentale per lo sviluppo di politiche urbane più efficaci. Comprendere dove e perché si manifestano le principali barriere consente alle amministrazioni locali di orientare meglio gli investimenti infrastrutturali, migliorare la pianificazione urbana e sviluppare strategie mirate per ridurre le disuguaglianze nell'accesso allo spazio urbano.

In questo contesto, strumenti analitici come il **Global Accessibility Index** possono svolgere un ruolo importante nel rendere visibili queste differenze. Misurare l'accessibilità urbana non significa soltanto confrontare le città tra loro, ma anche evidenziare le aree in cui sono

necessari interventi prioritari. Solo attraverso una comprensione più accurata delle barriere presenti nello spazio urbano sarà possibile sviluppare politiche urbane capaci di promuovere una partecipazione realmente inclusiva alla vita delle città.

3.7 Interpreting the Ranking

È importante sottolineare che il **Global Accessibility Ranking** non deve essere interpretato come una valutazione definitiva o immutabile delle città, ma piuttosto come **uno strumento di analisi comparativa** che permette di osservare e comprendere le differenze nei livelli di accessibilità urbana tra contesti diversi. Le città sono sistemi complessi, in continua evoluzione, caratterizzati da trasformazioni infrastrutturali, cambiamenti demografici e nuove politiche pubbliche. Di conseguenza, il livello di accessibilità urbana non è una condizione statica, ma una realtà dinamica che può migliorare o peggiorare nel tempo in funzione delle decisioni politiche, degli investimenti pubblici e delle strategie di pianificazione adottate dalle amministrazioni locali.

In questo senso, il ranking deve essere considerato soprattutto come **uno strumento di apprendimento e di orientamento**. La sua funzione principale non è quella di stabilire una gerarchia definitiva tra le città, ma di fornire un quadro comparativo che permetta di identificare tendenze, modelli di successo e criticità ricorrenti. Attraverso l'analisi dei risultati, le città possono comprendere meglio quali fattori contribuiscono a creare ambienti urbani più accessibili e quali barriere continuano invece a limitare la mobilità e la partecipazione sociale.

I risultati dell'indice possono quindi essere utilizzati dalle amministrazioni pubbliche e dagli attori urbani in diversi modi. In primo luogo, il ranking può aiutare a **identificare aree prioritarie di miglioramento** all'interno della città. Analizzando le diverse dimensioni dell'indice — mobilità, spazio pubblico, edifici pubblici, turismo e accessibilità digitale — le amministrazioni possono individuare i settori in cui l'accessibilità risulta più carente e orientare gli investimenti infrastrutturali verso interventi mirati. In secondo luogo, il confronto con altre città consente di **osservare e apprendere dalle migliori pratiche internazionali**. Molte città nel mondo stanno sviluppando soluzioni innovative per migliorare l'accessibilità urbana, e il confronto internazionale può favorire lo scambio di conoscenze e l'adozione di strategie efficaci.

Un ulteriore utilizzo del Global Accessibility Index riguarda lo sviluppo di **politiche pubbliche più inclusive**. La disponibilità di dati comparabili sull'accessibilità urbana permette ai decisori pubblici di integrare questo tema nelle strategie di pianificazione urbana,

nei piani della mobilità e nei programmi di sviluppo territoriale. In molti casi, la misurazione dell'accessibilità rappresenta il primo passo per rendere visibili problemi che spesso rimangono nascosti o frammentati tra diversi settori amministrativi. Quando l'accessibilità viene analizzata in modo sistematico, diventa più facile definire obiettivi chiari, monitorare i progressi nel tempo e valutare l'efficacia delle politiche adottate.

Nel lungo periodo, l'espansione del **Global Accessibility Index** a un numero crescente di città potrà contribuire a costruire un quadro sempre più completo delle condizioni di accessibilità urbana a livello globale. L'inclusione di nuove città provenienti da diverse regioni del mondo permetterà di migliorare la rappresentatività dell'indice e di comprendere meglio come fattori geografici, economici e istituzionali influenzino l'accessibilità degli ambienti urbani. Inoltre, l'evoluzione delle tecnologie digitali, la crescente disponibilità di dati urbani e lo sviluppo di sistemi di monitoraggio partecipativo potranno rendere sempre più accurata la misurazione delle barriere presenti nello spazio urbano.

In prospettiva, il Global Accessibility Index potrebbe diventare uno strumento utile non solo per confrontare le città, ma anche per **monitorare i progressi nel tempo**. Pubblicazioni periodiche del report *State of Global Accessibility* permetterebbero di osservare come le città evolvono, quali politiche producono risultati più efficaci e quali strategie urbane contribuiscono maggiormente alla costruzione di ambienti inclusivi. In questo modo, il ranking potrebbe trasformarsi progressivamente da semplice esercizio comparativo a **strumento di monitoraggio globale dell'accessibilità urbana**, capace di supportare governi, istituzioni internazionali e comunità locali nel percorso verso città più accessibili e inclusive per tutti.

Global Urban Barriers

4.1 Structural Obstacles to Urban Accessibility

Nonostante i progressi compiuti negli ultimi decenni nella promozione dell'accessibilità urbana, milioni di persone nel mondo continuano a incontrare barriere significative negli spazi urbani. Queste barriere non sono sempre immediatamente visibili, ma influenzano profondamente la capacità delle persone di muoversi, lavorare, accedere ai servizi e partecipare alla vita sociale. Come sottolinea la World Health Organization: “Le barriere ambientali sono tra i principali fattori che impediscono alle persone con disabilità di partecipare pienamente alla società.”⁸. Le barriere urbane possono assumere forme diverse.

⁸ World Health Organization & World Bank, *World Report on Disability*, 2011.

Alcune sono fisiche e riguardano la progettazione dello spazio urbano; altre sono informative o digitali; altre ancora derivano da politiche pubbliche frammentate o dalla mancanza di coordinamento tra diversi livelli di governo. L'analisi delle città considerate nel Global Accessibility Index evidenzia che le barriere urbane più diffuse nel mondo tendono a concentrarsi in alcune categorie ricorrenti.

4.2 Barriers in Public Space

Gli spazi pubblici rappresentano uno degli elementi più importanti dell'ambiente urbano. Marciapiedi, piazze, parchi e attraversamenti pedonali costituiscono la rete quotidiana che permette alle persone di muoversi all'interno della città. Tuttavia, in molte città del mondo lo spazio pubblico presenta ancora numerosi ostacoli alla mobilità autonoma. Marciapiedi danneggiati o discontinui, pendenze eccessive, ostacoli urbani e attraversamenti pedonali non accessibili possono rendere estremamente difficile lo spostamento per persone con mobilità ridotta.

La qualità dei marciapiedi è uno degli indicatori più significativi dell'accessibilità urbana. In molte città i marciapiedi sono caratterizzati da superfici irregolari, dislivelli improvvisi o larghezze insufficienti. Queste condizioni non solo rendono più difficile la mobilità delle persone che utilizzano sedie a rotelle o ausili per la deambulazione, ma possono rappresentare un rischio anche per anziani e persone con disabilità visive.

Un altro problema frequente riguarda la presenza di ostacoli nello spazio pubblico, come pali, segnaletica, arredi urbani o veicoli parcheggiati sui marciapiedi. In assenza di una progettazione attenta, questi elementi possono interrompere la continuità dei percorsi pedonali e limitare la possibilità di muoversi in modo autonomo.

4.3 Barriers in Urban Transport

Il sistema di trasporto urbano rappresenta uno degli ambiti più critici dell'accessibilità urbana. La possibilità di utilizzare i trasporti pubblici in modo autonomo è infatti una condizione fondamentale per accedere al lavoro, all'istruzione e ai servizi sanitari. In molte città, tuttavia, i sistemi di trasporto pubblico presentano ancora numerose barriere. Stazioni della metropolitana prive di ascensori, piattaforme ferroviarie non accessibili e autobus non attrezzati per il trasporto di persone con mobilità ridotta rappresentano ostacoli significativi alla mobilità urbana. Le reti metropolitane storiche rappresentano una sfida particolarmente

complessa. Molte di queste infrastrutture sono state costruite in epoche in cui l'accessibilità non era considerata un elemento centrale della progettazione urbana. Di conseguenza, l'adattamento delle stazioni esistenti agli standard contemporanei richiede spesso interventi strutturali complessi e costosi. Nonostante queste difficoltà, numerose città stanno avviando programmi di modernizzazione delle infrastrutture di trasporto, con l'obiettivo di rendere progressivamente accessibili le reti esistenti.

4.4 Barriers in Public Buildings

Gli edifici pubblici rappresentano un altro ambito cruciale per l'accessibilità urbana. L'accesso a ospedali, scuole, uffici amministrativi e istituzioni culturali è essenziale per garantire la piena partecipazione alla vita sociale. Tuttavia, in molte città gli edifici pubblici continuano a presentare barriere architettoniche significative. Ingressi con gradini, porte troppo strette, corridoi poco accessibili e servizi igienici non adattati possono limitare fortemente la possibilità di utilizzare questi spazi. Le difficoltà sono particolarmente evidenti negli edifici storici, dove l'adattamento agli standard di accessibilità può essere complicato dalla necessità di preservare il valore architettonico e culturale delle strutture.

4.5 Informational and Digital Barriers

Con la crescente digitalizzazione dei servizi urbani, l'accesso alle informazioni rappresenta una componente sempre più importante dell'accessibilità urbana. Molti servizi pubblici — dalla prenotazione di visite mediche alla richiesta di documenti amministrativi — sono oggi gestiti attraverso piattaforme digitali. Tuttavia, non tutti i siti web e i servizi online sono progettati per essere utilizzabili da persone con diverse esigenze. Secondo la World Health Organization: "L'accessibilità dell'informazione e della comunicazione è essenziale per garantire la partecipazione sociale delle persone con disabilità."⁹. La mancanza di siti web accessibili, informazioni incomplete sull'accessibilità dei luoghi o sistemi di comunicazione non inclusivi può rappresentare una barriera significativa all'accesso ai servizi.

⁹ World Health Organization, *Global Disability Action Plan*, 2014.

4.6 Structural Barriers in Urban Policy

Oltre alle barriere fisiche e digitali, esistono anche **barriere sistemiche** legate all'organizzazione delle politiche urbane. In molte città l'accessibilità non è gestita attraverso una strategia coordinata, ma viene affrontata in modo frammentato da diversi dipartimenti amministrativi. Questo può portare a interventi isolati che non riescono a migliorare in modo sistematico l'accessibilità dell'ambiente urbano. La mancanza di dati sistematici sull'accessibilità rappresenta un ulteriore ostacolo allo sviluppo di politiche efficaci. Senza informazioni accurate sulle barriere presenti nello spazio urbano, diventa difficile identificare le priorità di intervento e monitorare i progressi nel tempo.

Economic and Social Impact of Accessibility

5.1 The Value of Inclusive Cities

L'accessibilità urbana è spesso considerata principalmente una questione di diritti civili e inclusione sociale. Sebbene questa dimensione sia fondamentale, negli ultimi anni è diventato sempre più evidente che l'accessibilità rappresenta anche un **fattore economico strategico** per lo sviluppo delle città. Ambienti urbani accessibili permettono a un numero maggiore di persone di partecipare alla vita economica, sociale e culturale, contribuendo alla crescita economica e alla sostenibilità delle città nel lungo periodo.

Secondo la World Health Organization, la disabilità riguarda una quota significativa della popolazione mondiale. Nel documento *Disability and Health* l'OMS afferma infatti: “Circa 1,3 miliardi di persone nel mondo — ovvero il 16% della popolazione globale — vive con una disabilità significativa.”¹⁰. Questa cifra evidenzia come l'accessibilità non sia una questione marginale che riguarda una minoranza ristretta della popolazione, ma una dimensione centrale della vita urbana contemporanea. Se si considerano anche le persone anziane, le famiglie con bambini piccoli e le persone con limitazioni temporanee della mobilità, la quota di popolazione che beneficia direttamente di ambienti accessibili diventa ancora più ampia.

¹⁰ World Health Organization, *Disability and Health Fact Sheet*, 2023.

5.2 Accessibility and Economic Participation

Uno degli impatti più rilevanti dell'accessibilità urbana riguarda la **partecipazione economica**. L'accessibilità delle infrastrutture urbane influisce direttamente sulla capacità delle persone di accedere al lavoro, all'istruzione e alle opportunità economiche. Barriere fisiche nello spazio urbano, sistemi di trasporto non accessibili o edifici pubblici difficili da raggiungere possono limitare significativamente la partecipazione al mercato del lavoro. Quando le città non sono progettate per essere utilizzabili da tutti, una parte significativa della popolazione può incontrare ostacoli nell'accesso alle opportunità professionali.

Numerosi studi hanno evidenziato che le persone con disabilità presentano tassi di occupazione significativamente inferiori rispetto alla popolazione generale, in parte proprio a causa delle barriere ambientali. Come sottolinea il rapporto *World Report on Disability* pubblicato dalla World Health Organization e dalla World Bank: “Le persone con disabilità hanno minori probabilità di essere occupate rispetto alle persone senza disabilità e, quando lavorano, guadagnano mediamente meno.”¹¹.

La riduzione delle barriere urbane può quindi contribuire a migliorare l'accesso al mercato del lavoro e ad aumentare la partecipazione economica di milioni di persone.

5.3 The Economic Cost of Inaccessibility

La mancanza di accessibilità urbana non produce soltanto effetti sociali negativi, ma comporta anche **costi economici significativi** per le società. Quando le infrastrutture urbane non sono accessibili, molte persone incontrano difficoltà nell'accedere al lavoro, ai servizi sanitari e alle attività sociali. Questo può comportare una maggiore dipendenza dai sistemi di assistenza sociale e una riduzione della partecipazione economica complessiva.

Uno studio pubblicato dalla International Labour Organization ha stimato che l'esclusione delle persone con disabilità dal mercato del lavoro può comportare perdite economiche significative per i paesi. Nel rapporto *The Price of Exclusion* si afferma infatti: “L'esclusione delle persone con disabilità dal mercato del lavoro può costare ai paesi tra l'1% e il 7% del prodotto interno lordo”¹². Questi dati dimostrano che la mancanza di accessibilità non

¹¹ World Health Organization & World Bank, *World Report on Disability*, 2011.

¹² Buckup, S., *The Price of Exclusion: The Economic Consequences of Excluding People with Disabilities from the World of Work*, International Labour Organization, 2009.



rappresenta soltanto un problema sociale, ma anche una perdita economica significativa per le economie nazionali.

5.4 Accessible Tourism and Urban Economies

Un altro ambito in cui l'accessibilità urbana ha un impatto economico rilevante riguarda il **turismo accessibile**. Il turismo rappresenta una componente fondamentale dell'economia urbana in molte città del mondo, e la crescente domanda di servizi accessibili sta trasformando questo settore. Viaggiatori con disabilità, persone anziane e famiglie con esigenze specifiche costituiscono una quota significativa del mercato turistico globale. Quando le destinazioni turistiche offrono infrastrutture accessibili e informazioni affidabili sull'accessibilità dei servizi, possono attrarre un numero maggiore di visitatori.

Uno studio della European Commission ha evidenziato l'importanza economica di questo segmento del mercato turistico. Nel rapporto *Economic Impact and Travel Patterns of Accessible Tourism in Europe* si afferma: "Il turismo accessibile rappresenta un mercato significativo e in crescita, con milioni di viaggiatori europei che necessitano di servizi accessibili."¹³. Secondo lo stesso studio, il turismo accessibile non riguarda soltanto le persone con disabilità, ma include anche familiari e accompagnatori che viaggiano insieme a loro. Di conseguenza, migliorare l'accessibilità delle destinazioni turistiche può avere un impatto economico positivo molto più ampio.

5.5 Accessibility and Ageing Societies

L'importanza economica dell'accessibilità urbana è destinata ad aumentare ulteriormente nei prossimi decenni a causa dei cambiamenti demografici globali. La popolazione mondiale sta infatti invecchiando rapidamente, e un numero crescente di persone vivrà con condizioni di mobilità ridotta. Secondo le stime delle Nazioni Unite, entro il 2050 il numero di persone con più di 60 anni raddoppierà rispetto ai livelli attuali. Questo fenomeno avrà implicazioni significative per la progettazione delle città e delle infrastrutture urbane.

Le città che investono oggi in accessibilità stanno quindi preparando le proprie infrastrutture per una società futura caratterizzata da una popolazione più anziana. Ambienti urbani

¹³ European Commission, *Economic Impact and Travel Patterns of Accessible Tourism in Europe*, 2014.



accessibili permettono alle persone anziane di mantenere una maggiore autonomia, riducendo la dipendenza dai servizi di assistenza e migliorando la qualità della vita.

5.6 Accessibility as an Investment in Urban Resilience

Considerare l'accessibilità come un investimento, piuttosto che come un costo, rappresenta uno dei cambiamenti culturali più importanti nella pianificazione urbana contemporanea. Le città che progettano infrastrutture accessibili fin dalle prime fasi della pianificazione evitano i costi elevati di adattamento delle infrastrutture esistenti.

L'accessibilità contribuisce inoltre a rendere le città **più resilienti e adattabili**. Spazi pubblici ben progettati, sistemi di trasporto inclusivi e servizi digitali accessibili migliorano la capacità delle città di rispondere a sfide sociali, economiche e demografiche.

In questo senso, l'accessibilità urbana non rappresenta soltanto un obiettivo sociale, ma una componente fondamentale dello sviluppo urbano sostenibile. Le città che riescono a integrare l'accessibilità nelle proprie strategie di pianificazione non solo migliorano la qualità della vita dei cittadini, ma rafforzano anche la propria competitività economica e la propria capacità di adattarsi ai cambiamenti futuri.

Policy Recommendations for Accessible Cities

La costruzione di città accessibili richiede molto più di singoli interventi infrastrutturali o di adeguamenti tecnici occasionali. L'accessibilità urbana è il risultato di un insieme complesso di decisioni politiche, normative, progettuali e amministrative che si sviluppano nel tempo e coinvolgono diversi livelli di governo. Per questo motivo, migliorare l'accessibilità delle città richiede un approccio integrato che consideri simultaneamente pianificazione urbana, mobilità, politiche sociali, innovazione tecnologica e partecipazione civica.

Negli ultimi anni numerose organizzazioni internazionali hanno sottolineato l'importanza di sviluppare strategie coordinate per promuovere l'accessibilità urbana. Secondo la United Nations, l'inclusione delle persone con disabilità rappresenta una componente fondamentale dello sviluppo sostenibile. La **Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità** (CRPD) afferma infatti che: "L'accessibilità è un prerequisito per consentire alle persone con disabilità di vivere in modo indipendente e partecipare pienamente a tutti gli

aspetti della vita.”¹⁴. Alla luce delle analisi presentate nei capitoli precedenti, questo report propone una serie di raccomandazioni politiche che possono aiutare le città a sviluppare ambienti urbani più inclusivi.

6.1 Integrating Accessibility into Urban Planning

Uno dei passi più importanti per migliorare l’accessibilità urbana consiste nell’integrare sistematicamente il tema dell’accessibilità nei processi di pianificazione urbana. In molte città, l’accessibilità è ancora affrontata come una questione tecnica secondaria, spesso limitata alla fase finale dei progetti edilizi o infrastrutturali. In questi casi, le soluzioni adottate tendono ad assumere la forma di interventi correttivi — come l’aggiunta di rampe o l’installazione di ascensori — piuttosto che essere il risultato di una progettazione urbana realmente inclusiva. Questo approccio reattivo non solo limita l’efficacia degli interventi, ma comporta spesso costi economici significativamente più elevati rispetto a una pianificazione preventiva.

Un approccio più efficace consiste invece nel considerare l’accessibilità come un principio guida fin dalle prime fasi della pianificazione urbana. Questo implica che piani regolatori, progetti di sviluppo urbano e programmi di riqualificazione territoriale includano esplicitamente obiettivi di accessibilità. Integrare l’accessibilità nelle fasi iniziali della progettazione significa valutare in modo sistematico come strade, spazi pubblici, edifici e infrastrutture di trasporto possano essere utilizzati da persone con diverse capacità fisiche, sensoriali e cognitive. In questo modo, l’accessibilità diventa parte integrante del processo decisionale e non un elemento aggiunto successivamente.

L’integrazione dell’accessibilità nella pianificazione urbana richiede anche una maggiore collaborazione tra diverse discipline. Urbanisti, architetti, ingegneri dei trasporti, esperti di politiche sociali e progettisti digitali devono lavorare insieme per sviluppare soluzioni urbane realmente inclusive. L’accessibilità, infatti, non riguarda soltanto la progettazione fisica dello spazio urbano, ma coinvolge anche la qualità delle informazioni disponibili, l’organizzazione dei servizi pubblici e il funzionamento dei sistemi di mobilità.

Un altro elemento fondamentale riguarda l’adozione di **strumenti normativi e linee guida urbane** che incorporino standard di accessibilità. Molte città hanno iniziato a introdurre requisiti specifici nei regolamenti edilizi e nei codici urbanistici, stabilendo criteri minimi per la progettazione di marciapiedi, attraversamenti pedonali, fermate dei trasporti pubblici e edifici pubblici. Questi strumenti normativi possono contribuire a garantire che nuovi progetti

¹⁴ United Nations, *Convention on the Rights of Persons with Disabilities*, 2006.

urbani rispettino standard di accessibilità coerenti e che l'inclusione venga considerata una responsabilità condivisa tra diversi attori del processo di sviluppo urbano.

L'importanza di integrare l'accessibilità nella pianificazione urbana è riconosciuta anche a livello internazionale. La United Nations sottolinea nella **Convenzione sui diritti delle persone con disabilità** che l'accessibilità rappresenta una condizione essenziale per l'esercizio dei diritti fondamentali e per la partecipazione alla vita sociale: "Per consentire alle persone con disabilità di vivere in modo indipendente e partecipare pienamente a tutti gli aspetti della vita, gli Stati devono adottare misure appropriate per garantire l'accesso all'ambiente fisico, ai trasporti, all'informazione e alle comunicazioni"¹⁴.

Integrare l'accessibilità nei processi di pianificazione urbana non significa soltanto rispondere a obblighi normativi o morali. Significa anche costruire città più efficienti, resilienti e sostenibili. Ambienti urbani progettati per essere utilizzabili da una vasta gamma di utenti tendono infatti a essere più sicuri, più facili da navigare e più adatti a una popolazione urbana sempre più diversificata.

Infine, una pianificazione urbana inclusiva permette di **anticipare le trasformazioni demografiche** che caratterizzeranno molte società nei prossimi decenni. Con l'invecchiamento della popolazione globale e l'aumento delle condizioni di mobilità ridotta, la domanda di ambienti urbani accessibili continuerà a crescere. Le città che sapranno integrare questi principi nelle proprie strategie di sviluppo urbano saranno meglio preparate ad affrontare le sfide future, garantendo al tempo stesso una maggiore qualità della vita per tutti i cittadini.

6.2 Universal Design as a Planning Principle

Un concetto sempre più importante nella progettazione urbana contemporanea è quello di **design universale**, ovvero la progettazione di ambienti, prodotti e servizi utilizzabili dal maggior numero possibile di persone senza necessità di adattamenti specifici. Questo approccio nasce dalla consapevolezza che la diversità delle capacità umane rappresenta una condizione normale della società e che gli ambienti costruiti dovrebbero essere progettati per accogliere questa diversità fin dall'inizio, piuttosto che cercare di adattarsi ad essa in un secondo momento.

Secondo il Centre for Universal Design della North Carolina State University: "Il design universale è la progettazione di prodotti e ambienti utilizzabili da tutte le persone, nella misura

più ampia possibile, senza la necessità di adattamenti o progettazioni specializzate.”¹⁵. Questo principio rappresenta un cambiamento significativo rispetto ai modelli tradizionali di progettazione, che spesso prevedevano soluzioni separate o adattamenti specifici per le persone con disabilità. Il design universale, al contrario, promuove la creazione di ambienti che funzionino in modo naturale per una grande varietà di utenti, evitando la necessità di interventi successivi o soluzioni specialistiche. In ambito urbano, ciò significa progettare spazi pubblici, edifici e infrastrutture in modo tale che possano essere utilizzati con facilità da persone con diverse capacità fisiche, sensoriali e cognitive.

Applicare i principi del design universale nella pianificazione urbana comporta un ripensamento complessivo del modo in cui le città vengono progettate. Ad esempio, marciapiedi ampi e continui, attraversamenti pedonali ben segnalati, rampe integrate nel disegno dello spazio pubblico e sistemi di segnaletica chiari e leggibili migliorano l'accessibilità per persone che utilizzano sedie a rotelle o ausili per la mobilità, ma rendono anche gli spazi urbani più sicuri e fruibili per anziani, bambini e pedoni in generale. Allo stesso modo, sistemi di informazione visiva e sonora nei trasporti pubblici possono aiutare persone con disabilità sensoriali, ma risultano utili anche per turisti, persone che non conoscono la lingua locale o utenti che si trovano in ambienti particolarmente affollati.

Un aspetto fondamentale del design universale è che **non riguarda soltanto l'eliminazione delle barriere**, ma la creazione di ambienti che facilitino l'autonomia e la dignità delle persone. Quando gli spazi urbani sono progettati in modo inclusivo, gli utenti non devono dipendere dall'assistenza di altre persone per svolgere attività quotidiane come spostarsi in città, utilizzare i trasporti pubblici o accedere ai servizi pubblici. Questa autonomia rappresenta uno degli obiettivi principali delle politiche di accessibilità e costituisce un elemento essenziale della partecipazione sociale.

Il design universale assume inoltre un'importanza crescente in un contesto caratterizzato da profondi cambiamenti demografici. Molte società stanno infatti sperimentando un rapido invecchiamento della popolazione, con un aumento significativo del numero di persone che vivono con condizioni di mobilità ridotta. In questo scenario, progettare ambienti urbani accessibili non significa soltanto rispondere alle esigenze di gruppi specifici, ma preparare le città a una popolazione urbana sempre più diversificata.

Un ulteriore vantaggio del design universale riguarda la sua capacità di migliorare la **qualità complessiva dello spazio urbano**. Città progettate secondo principi inclusivi tendono a essere più leggibili, più sicure e più facili da utilizzare per tutti gli utenti. Percorsi pedonali

¹⁵ The Center for Universal Design, *Principles of Universal Design*, 1997.



continui, sistemi di orientamento chiari e spazi pubblici ben organizzati contribuiscono a creare ambienti urbani più vivibili, favorendo l'interazione sociale e la mobilità sostenibile.

Infine, il design universale può rappresentare anche un importante fattore di innovazione nella progettazione urbana. L'integrazione di tecnologie digitali, sistemi di informazione intelligenti e soluzioni progettuali flessibili può contribuire a creare città più adattabili e capaci di rispondere alle esigenze di una popolazione urbana in continua evoluzione. In questo senso, il design universale non deve essere considerato soltanto come una strategia per eliminare le barriere esistenti, ma come **un approccio progettuale orientato al futuro delle città**, capace di promuovere inclusione, sostenibilità e qualità della vita urbana.

6.3 Accessible and Inclusive Transport Systems

Il trasporto pubblico rappresenta uno degli elementi più critici per l'accessibilità urbana. Senza sistemi di trasporto accessibili, anche città con spazi pubblici ben progettati e servizi urbani efficienti possono risultare difficili da utilizzare per molte persone. La mobilità urbana costituisce infatti il collegamento fondamentale tra gli individui e le opportunità offerte dalla città: lavoro, istruzione, servizi sanitari, attività culturali e relazioni sociali dipendono in larga misura dalla possibilità di spostarsi in modo autonomo e sicuro. Quando i sistemi di trasporto non sono accessibili, una parte significativa della popolazione rischia di essere esclusa da queste opportunità. Le città dovrebbero quindi sviluppare strategie di mobilità che garantiscano l'accessibilità dei sistemi di trasporto pubblico come componente centrale delle politiche urbane. Questo implica non soltanto l'adeguamento delle infrastrutture esistenti, ma anche l'integrazione dell'accessibilità nella progettazione delle nuove reti di mobilità. L'installazione di ascensori e rampe nelle stazioni, l'introduzione di veicoli accessibili e la progettazione di sistemi informativi chiari e inclusivi rappresentano alcuni degli elementi fondamentali di questo processo. Tuttavia, l'accessibilità del trasporto pubblico non riguarda esclusivamente l'eliminazione delle barriere fisiche. Un sistema di mobilità realmente inclusivo richiede anche una progettazione attenta delle informazioni di viaggio, dei sistemi di segnalazione e dell'organizzazione complessiva dei servizi.

Come sottolinea la World Health Organization: "I trasporti accessibili sono essenziali per consentire alle persone con disabilità di partecipare pienamente alla vita sociale ed economica."¹⁶. Questa affermazione evidenzia come l'accessibilità dei sistemi di trasporto rappresenti una condizione fondamentale per la partecipazione sociale. Quando le persone non possono utilizzare i trasporti pubblici in modo autonomo, la loro possibilità di accedere

¹⁶ World Health Organization, *World Report on Disability*, 2011.



a opportunità educative, professionali e culturali risulta significativamente limitata. Al contrario, sistemi di mobilità inclusivi permettono di ampliare l'accesso alla città e di favorire una partecipazione più ampia alla vita economica e sociale.

Un sistema di trasporto accessibile deve essere concepito come una **catena continua di mobilità**, in cui ogni fase dello spostamento risulta utilizzabile da tutti gli utenti. Questo significa che l'accessibilità non può essere limitata al veicolo o alla stazione, ma deve estendersi all'intero percorso: dall'accesso alla fermata o alla stazione, al viaggio vero e proprio, fino all'arrivo a destinazione. Marciapiedi accessibili, attraversamenti pedonali sicuri, segnaletica chiara e sistemi di informazione in tempo reale rappresentano elementi essenziali di questa catena di mobilità.

Negli ultimi anni molte città hanno iniziato a sviluppare strategie integrate per migliorare l'accessibilità dei sistemi di trasporto. Programmi di modernizzazione delle reti metropolitane, introduzione di autobus a pianale ribassato e miglioramento dei sistemi di informazione per i passeggeri rappresentano alcuni esempi di interventi adottati in diverse aree urbane. In alcune città, inoltre, le tecnologie digitali stanno contribuendo a migliorare l'accessibilità dei sistemi di trasporto attraverso applicazioni mobili che forniscono informazioni aggiornate sull'accessibilità delle stazioni, sulla disponibilità degli ascensori o su eventuali interruzioni del servizio.

Investire in trasporti accessibili non solo migliora la mobilità delle persone con disabilità, ma contribuisce anche a rendere i sistemi di trasporto più efficienti e utilizzabili da un pubblico più ampio. Autobus a pianale ribassato, stazioni facilmente accessibili e sistemi informativi chiari migliorano l'esperienza di viaggio per tutti gli utenti, inclusi anziani, famiglie con bambini piccoli e turisti che non hanno familiarità con il sistema di trasporto locale. In questo senso, l'accessibilità dei trasporti non rappresenta soltanto una questione di equità sociale, ma anche un elemento chiave della qualità complessiva dei sistemi di mobilità urbana.

Infine, è importante riconoscere che la trasformazione dei sistemi di trasporto verso modelli più inclusivi richiede una **visione di lungo periodo**. L'adeguamento delle infrastrutture esistenti può essere complesso e costoso, soprattutto nelle città caratterizzate da reti di trasporto storiche. Tuttavia, investimenti gradualmente e programmi di modernizzazione progressiva possono contribuire nel tempo a ridurre le barriere e a costruire sistemi di mobilità più accessibili. In questo contesto, l'accessibilità dei trasporti dovrebbe essere considerata non come un intervento isolato, ma come una componente strutturale delle strategie di sviluppo urbano sostenibile.

6.4 Improving Data and Urban Accessibility Monitoring

Uno degli ostacoli principali allo sviluppo di politiche efficaci per l'accessibilità urbana è la **mancanza di dati sistematici e comparabili** sulle barriere presenti nelle città. In molte amministrazioni locali le informazioni sull'accessibilità sono ancora frammentate tra diversi dipartimenti — trasporti, urbanistica, servizi sociali, gestione degli edifici pubblici — e spesso non esiste un sistema centralizzato che permetta di monitorare in modo coordinato le condizioni di accessibilità dello spazio urbano. Questa frammentazione rende difficile comprendere in modo preciso dove si concentrino le principali barriere e quali interventi possano produrre i risultati più efficaci.

Molte città non dispongono infatti di **database aggiornati sull'accessibilità delle infrastrutture**, degli edifici pubblici o dei sistemi di trasporto. Le informazioni disponibili sono spesso incomplete, non standardizzate o non facilmente accessibili ai cittadini. In alcuni casi, dati importanti — come la presenza di ascensori funzionanti nelle stazioni della metropolitana, l'accessibilità degli edifici pubblici o la qualità dei percorsi pedonali — non vengono raccolti in modo sistematico oppure non vengono aggiornati regolarmente. Questa carenza di informazioni limita la capacità delle amministrazioni pubbliche di pianificare interventi mirati e di valutare l'efficacia delle politiche adottate.

Il problema della mancanza di dati sull'accessibilità è stato evidenziato anche a livello internazionale. Secondo la World Health Organization: “La mancanza di dati affidabili sulla disabilità e sulle barriere ambientali limita la capacità dei governi di sviluppare politiche e programmi efficaci.”¹⁷. Senza informazioni accurate sulle condizioni di accessibilità delle città, diventa infatti difficile identificare le priorità di intervento, allocare le risorse in modo efficiente e monitorare i progressi nel tempo. La raccolta e l'analisi sistematica dei dati rappresentano quindi una condizione fondamentale per sviluppare politiche urbane basate su evidenze empiriche.

Lo sviluppo di **sistemi di monitoraggio dell'accessibilità urbana** rappresenta pertanto una priorità per le città che vogliono migliorare la propria capacità di pianificazione. Questi sistemi possono includere database georeferenziati sulle barriere urbane, audit periodici delle infrastrutture pubbliche e piattaforme digitali che permettano ai cittadini di segnalare problemi di accessibilità nello spazio urbano. L'integrazione di dati provenienti da diverse fonti — amministrazioni pubbliche, organizzazioni della società civile e contributi dei cittadini — può contribuire a creare una visione più completa delle condizioni di accessibilità.

¹⁷ World Health Organization & World Bank, *World Report on Disability*, 2011.

Le tecnologie digitali offrono oggi nuove opportunità per migliorare il monitoraggio dell'accessibilità urbana. Sistemi informativi geografici (GIS), piattaforme di open data e applicazioni mobili permettono di raccogliere informazioni dettagliate sulla struttura dello spazio urbano e sulla presenza di barriere fisiche. In alcune città sono stati sviluppati sistemi di mappatura partecipativa che consentono ai cittadini di contribuire direttamente alla raccolta di dati sull'accessibilità, segnalando ostacoli come marciapiedi non accessibili, attraversamenti pedonali pericolosi o edifici pubblici difficili da utilizzare.

In questo contesto, strumenti analitici come il **Global Accessibility Index** possono svolgere un ruolo importante nel rendere visibile l'accessibilità urbana e nel promuovere una maggiore trasparenza nelle politiche urbane. Attraverso la raccolta sistematica di indicatori comparabili, questi strumenti permettono di confrontare le città tra loro, identificare le aree in cui sono necessari miglioramenti e monitorare l'evoluzione delle condizioni di accessibilità nel tempo. La disponibilità di indicatori standardizzati può inoltre facilitare il dialogo tra città, organizzazioni internazionali e istituzioni accademiche impegnate nello studio dell'accessibilità urbana.

Nel lungo periodo, lo sviluppo di sistemi di monitoraggio più avanzati potrebbe contribuire alla creazione di **osservatori urbani dell'accessibilità**, capaci di integrare dati infrastrutturali, informazioni sui servizi pubblici e contributi provenienti dalla società civile. Questi osservatori potrebbero svolgere un ruolo fondamentale nel supportare le decisioni politiche, promuovere la trasparenza e favorire una maggiore consapevolezza pubblica sulle condizioni di accessibilità delle città.

Infine, è importante riconoscere che la raccolta di dati sull'accessibilità non rappresenta soltanto un esercizio tecnico o amministrativo. Rendere visibili le barriere presenti nello spazio urbano significa anche riconoscere le esperienze quotidiane di milioni di persone che incontrano difficoltà nel muoversi, lavorare o accedere ai servizi nelle città. In questo senso, migliorare la conoscenza delle condizioni di accessibilità rappresenta un passo fondamentale verso la costruzione di città più inclusive, in cui le politiche urbane siano realmente orientate alle esigenze di tutti i cittadini.

6.5 Accessible Information and Digital Services

Con la crescente digitalizzazione dei servizi urbani, l'accessibilità delle informazioni e delle piattaforme digitali sta diventando una componente sempre più importante dell'inclusione urbana. Negli ultimi due decenni molte funzioni tradizionalmente svolte attraverso sportelli fisici sono state progressivamente trasferite su piattaforme digitali. Prenotazioni sanitarie,



richieste di documenti amministrativi, pagamenti di servizi pubblici, iscrizioni scolastiche e accesso a informazioni sul trasporto urbano sono sempre più gestiti attraverso siti web e applicazioni mobili. Questo processo ha contribuito a rendere molti servizi più efficienti e accessibili per una parte significativa della popolazione, ma ha anche creato nuove forme di esclusione per coloro che incontrano difficoltà nell'utilizzo degli strumenti digitali.

Quando i servizi digitali non sono progettati tenendo conto delle diverse capacità degli utenti, possono emergere **barriere digitali** che limitano l'accesso ai servizi pubblici e alle informazioni urbane. Siti web difficili da navigare con tecnologie assistive, contenuti non leggibili da software di sintesi vocale, moduli online complessi o sistemi di autenticazione poco accessibili possono impedire a molte persone di utilizzare servizi essenziali. Questo fenomeno è particolarmente rilevante per persone con disabilità visive, uditive o cognitive, ma può coinvolgere anche persone anziane o utenti con competenze digitali limitate.

Garantire che i servizi digitali siano accessibili significa progettare siti web e applicazioni che possano essere utilizzati da una vasta gamma di utenti, indipendentemente dalle loro capacità sensoriali o motorie. Questo implica, ad esempio, l'adozione di interfacce chiare e facilmente navigabili, la presenza di alternative testuali per i contenuti visivi, la compatibilità con tecnologie assistive come screen reader e la possibilità di utilizzare i servizi senza dipendere esclusivamente dall'interazione con il mouse o con gesti complessi su schermi touch.

A livello internazionale esistono linee guida consolidate per la progettazione di contenuti digitali accessibili. Il World Wide Web Consortium ha sviluppato le **Web Content Accessibility Guidelines (WCAG)**, oggi riconosciute come lo standard globale per l'accessibilità dei contenuti digitali. Le linee guida WCAG si basano su quattro principi fondamentali: i contenuti devono essere percepibili, utilizzabili, comprensibili e robusti. In altre parole, le informazioni devono poter essere percepite attraverso diversi canali sensoriali, le interfacce devono essere utilizzabili con diverse modalità di interazione, i contenuti devono essere comprensibili per gli utenti e i sistemi devono essere compatibili con una varietà di tecnologie e dispositivi.

L'importanza dell'accessibilità digitale è stata riconosciuta anche da numerose istituzioni internazionali. La European Commission ha adottato la **Direttiva sull'accessibilità dei siti web e delle applicazioni mobili degli enti pubblici**, che richiede agli Stati membri di garantire che i servizi digitali delle pubbliche amministrazioni siano conformi agli standard di accessibilità. Questa normativa rappresenta un passo significativo verso la creazione di un ambiente digitale più inclusivo, assicurando che i servizi pubblici online possano essere utilizzati da tutti i cittadini.

Oltre alla conformità agli standard tecnici, l'accessibilità digitale richiede anche una maggiore attenzione alla **qualità delle informazioni disponibili sui servizi urbani**. In molte città, le informazioni sull'accessibilità di edifici pubblici, trasporti e spazi urbani sono incomplete o difficili da reperire. Fornire informazioni chiare e affidabili sull'accessibilità dei servizi urbani permette alle persone di pianificare gli spostamenti e le attività quotidiane con maggiore autonomia. Mappe accessibili, descrizioni dettagliate delle infrastrutture e sistemi di informazione in tempo reale possono contribuire a ridurre l'incertezza e migliorare l'esperienza urbana per molti utenti.

Le tecnologie digitali offrono inoltre nuove opportunità per sviluppare strumenti innovativi di supporto alla mobilità urbana. Applicazioni di navigazione accessibile, sistemi di segnalazione delle barriere urbane e piattaforme collaborative per la condivisione di informazioni sull'accessibilità stanno emergendo in diverse città del mondo. Queste soluzioni permettono di integrare dati provenienti da amministrazioni pubbliche, organizzazioni della società civile e contributi dei cittadini, creando un ecosistema informativo più ricco e dinamico.

Infine, è importante riconoscere che l'accessibilità digitale non riguarda soltanto la progettazione tecnica dei sistemi informatici, ma anche la **dimensione sociale dell'inclusione digitale**. Promuovere l'accessibilità dei servizi online significa anche garantire che i cittadini dispongano delle competenze e delle risorse necessarie per utilizzare efficacemente le tecnologie digitali. Programmi di alfabetizzazione digitale, servizi di supporto agli utenti e politiche pubbliche orientate all'inclusione digitale possono contribuire a ridurre il divario digitale e a garantire che la trasformazione digitale delle città sia realmente inclusiva.

In un contesto urbano sempre più interconnesso, l'accessibilità delle informazioni e dei servizi digitali rappresenta quindi una componente fondamentale dell'accessibilità urbana complessiva. Le città che riescono a integrare accessibilità fisica e accessibilità digitale nelle proprie strategie di sviluppo urbano sono meglio preparate ad affrontare le sfide di una società sempre più tecnologica e diversificata.

6.6 Participation and Co-Design

Un elemento spesso trascurato nelle politiche urbane è il coinvolgimento diretto delle persone con disabilità nei processi decisionali. Le persone che sperimentano quotidianamente le barriere urbane possiedono infatti **conoscenze pratiche ed esperienze vissute** che possono contribuire in modo significativo a migliorare la progettazione degli spazi urbani. Urbanisti, ingegneri e amministratori pubblici possono disporre di competenze tecniche avanzate, ma

spesso non hanno un'esperienza diretta delle difficoltà che emergono nella vita quotidiana quando infrastrutture e servizi non sono progettati in modo inclusivo. Per questo motivo, la prospettiva degli utenti rappresenta una fonte di conoscenza fondamentale per comprendere come gli spazi urbani funzionano realmente.

In molti casi, le barriere urbane non derivano da una singola decisione progettuale, ma da una combinazione di piccoli ostacoli che, presi singolarmente, possono sembrare marginali ma che insieme rendono difficile o impossibile l'utilizzo di uno spazio. Ad esempio, un marciapiede teoricamente accessibile può diventare inutilizzabile se presenta dislivelli improvvisi, ostacoli temporanei o attraversamenti pedonali non adeguatamente segnalati. Queste criticità spesso emergono soltanto quando lo spazio urbano viene utilizzato nella pratica quotidiana. Coinvolgere direttamente le persone che vivono queste esperienze permette quindi di individuare problemi che potrebbero non essere evidenti durante le fasi di progettazione.

Per questo motivo, sempre più città stanno sperimentando approcci basati sul **co-design**, ovvero processi di progettazione collaborativa che coinvolgono cittadini, associazioni, organizzazioni della società civile e gruppi rappresentativi delle persone con disabilità. Il co-design non si limita alla consultazione pubblica tradizionale, ma prevede la partecipazione attiva degli utenti nelle diverse fasi del processo progettuale: dall'identificazione dei problemi alla definizione delle soluzioni, fino alla valutazione dei risultati. In questo modo, la progettazione urbana diventa un processo più aperto e inclusivo, in cui diverse forme di conoscenza — tecnica, sociale ed esperienziale — possono contribuire alla creazione di soluzioni più efficaci.

Il principio della partecipazione delle persone con disabilità nei processi decisionali è riconosciuto anche a livello internazionale. La United Nations afferma nella **Convenzione sui diritti delle persone con disabilità** che gli Stati dovrebbero consultare e coinvolgere attivamente le persone con disabilità nello sviluppo delle politiche che le riguardano: “Nello sviluppo e nell’attuazione delle politiche e delle legislazioni che riguardano le persone con disabilità, gli Stati devono consultare attivamente e coinvolgere pienamente le persone con disabilità, attraverso le organizzazioni che le rappresentano.” — United Nations, *Convention on the Rights of Persons with Disabilities*, 2006.

Questo principio riconosce che le persone con disabilità non devono essere considerate soltanto come beneficiarie delle politiche pubbliche, ma come **attori attivi nel processo di progettazione delle città**. Il loro coinvolgimento permette di sviluppare politiche urbane più sensibili alle diverse esigenze della popolazione e contribuisce a rafforzare la legittimità delle decisioni pubbliche.

Oltre ai processi formali di consultazione, molte città stanno sperimentando strumenti innovativi per favorire la partecipazione civica nella progettazione urbana. Laboratori di progettazione partecipata, piattaforme digitali di segnalazione delle barriere urbane e programmi di mappatura collaborativa dell'accessibilità permettono ai cittadini di contribuire attivamente alla raccolta di informazioni e alla definizione delle priorità di intervento. Questi strumenti consentono di integrare il punto di vista degli utenti nella pianificazione urbana e di sviluppare una conoscenza più approfondita delle condizioni di accessibilità dello spazio urbano.

La partecipazione civica può inoltre svolgere un ruolo importante nel promuovere una maggiore **consapevolezza pubblica** sul tema dell'accessibilità. Quando i cittadini sono coinvolti nei processi di progettazione urbana, il tema dell'inclusione diventa parte del dibattito pubblico e può contribuire a modificare la percezione sociale delle barriere urbane. L'accessibilità non viene più vista soltanto come una questione tecnica o come un requisito normativo, ma come un elemento fondamentale della qualità dello spazio urbano e della vita quotidiana nelle città.

Infine, è importante riconoscere che il coinvolgimento delle persone con disabilità nei processi di progettazione urbana non rappresenta soltanto una strategia per migliorare le politiche pubbliche, ma anche un modo per promuovere una **cittadinanza più inclusiva e partecipativa**. Quando le città creano spazi di partecipazione aperti e accessibili, permettono ai cittadini di contribuire attivamente alla costruzione dell'ambiente urbano in cui vivono. Questo processo non solo migliora la qualità delle decisioni pubbliche, ma rafforza anche il senso di appartenenza e di responsabilità condivisa nei confronti dello spazio urbano.

6.7 Accessibility as a Global Urban Priority

Nel contesto di un mondo sempre più urbanizzato, l'accessibilità urbana deve diventare una **priorità globale per governi, organizzazioni internazionali e amministrazioni locali**. Le città rappresentano oggi il principale spazio di vita, lavoro e interazione sociale per miliardi di persone. Secondo le Nazioni Unite, oltre la metà della popolazione mondiale vive attualmente in aree urbane e questa quota è destinata a crescere significativamente nei prossimi decenni. L'urbanizzazione accelerata sta trasformando profondamente il modo in cui le società organizzano i propri sistemi economici, sociali e infrastrutturali. In questo scenario, garantire che gli ambienti urbani siano accessibili a tutti diventa una condizione fondamentale per assicurare che la crescita delle città sia accompagnata da processi di inclusione e non da nuove forme di esclusione.



L'accessibilità urbana non riguarda soltanto la possibilità di eliminare barriere architettoniche o di adeguare infrastrutture esistenti. Si tratta piuttosto di ripensare il modo in cui le città vengono progettate e governate, affinché gli spazi urbani possano essere utilizzati da una popolazione sempre più diversificata. In una società caratterizzata da cambiamenti demografici, mobilità internazionale e trasformazioni tecnologiche, le città devono essere in grado di rispondere alle esigenze di cittadini con capacità, età e condizioni sociali differenti. Questo implica che l'accessibilità non possa essere considerata una questione marginale o settoriale, ma debba essere integrata nelle strategie di sviluppo urbano, nei sistemi di mobilità, nella progettazione degli edifici pubblici e nella gestione delle informazioni e dei servizi digitali.

Città accessibili non sono soltanto città più giuste e inclusive. Sono anche città **più resilienti, più sostenibili e più competitive dal punto di vista economico**. Quando le infrastrutture urbane sono progettate per essere utilizzabili da una vasta gamma di utenti, la città diventa più capace di adattarsi ai cambiamenti sociali ed economici. Spazi pubblici ben progettati, sistemi di trasporto inclusivi e servizi accessibili contribuiscono a rendere le città più sicure, più efficienti e più capaci di rispondere alle esigenze dei cittadini. L'accessibilità urbana favorisce inoltre una maggiore partecipazione alla vita economica e sociale, permettendo a un numero più ampio di persone di accedere al lavoro, all'istruzione e ai servizi pubblici.

Diversi studi internazionali evidenziano che città più inclusive tendono anche a essere città più dinamiche dal punto di vista economico. Ambienti urbani accessibili possono attrarre investimenti, favorire lo sviluppo del turismo inclusivo e migliorare la qualità della vita complessiva dei cittadini. In un contesto globale in cui le città competono tra loro per attrarre talenti, imprese e visitatori, l'accessibilità può diventare un fattore distintivo che contribuisce a rafforzare la reputazione e l'attrattività di un territorio.

Promuovere l'accessibilità significa quindi **investire nel futuro delle città e nella capacità delle società di garantire pari opportunità a tutti i cittadini**. Non si tratta soltanto di rispondere alle esigenze delle persone con disabilità, ma di costruire ambienti urbani che funzionino meglio per l'intera popolazione. Marciapiedi più sicuri, sistemi di trasporto più intuitivi, informazioni più chiare e servizi digitali più accessibili migliorano l'esperienza urbana per tutti: anziani, famiglie con bambini, turisti, lavoratori e cittadini con diverse esigenze di mobilità.

In questo senso, l'accessibilità urbana rappresenta uno dei pilastri fondamentali delle città del futuro. Le città che riusciranno a integrare l'inclusione nelle proprie strategie di sviluppo urbano saranno meglio preparate ad affrontare le sfide sociali, economiche e demografiche dei prossimi decenni. Costruire città accessibili significa costruire città in cui ogni persona



possa partecipare pienamente alla vita urbana, contribuendo allo sviluppo collettivo della società.

Conclusion: Toward a world without barriers

Le città rappresentano oggi il principale spazio in cui si svolge la vita economica, sociale e culturale della maggior parte della popolazione mondiale. In un contesto caratterizzato da urbanizzazione crescente, trasformazioni demografiche e innovazione tecnologica, la capacità delle città di garantire ambienti inclusivi e accessibili diventa una delle sfide più importanti dello sviluppo urbano contemporaneo.

Come evidenziato in questo report, l'accessibilità urbana non può essere considerata un tema marginale o limitato a specifici gruppi sociali. Al contrario, rappresenta una dimensione fondamentale della qualità della vita urbana e della capacità delle città di garantire pari opportunità ai propri cittadini. Secondo la World Health Organization, circa **1,3 miliardi di persone nel mondo vivono con una disabilità significativa**, pari a circa il 16% della popolazione globale. A queste si aggiungono milioni di persone anziane, individui con limitazioni temporanee della mobilità e famiglie con esigenze specifiche che possono incontrare difficoltà nell'utilizzo degli spazi urbani quando questi non sono progettati in modo inclusivo.

L'analisi presentata nel **State of Global Accessibility Report** dimostra che le barriere urbane continuano a essere diffuse in molte città del mondo. Spazi pubblici difficili da attraversare, sistemi di trasporto non completamente accessibili, edifici pubblici con barriere architettoniche e informazioni digitali non inclusive rappresentano ostacoli che limitano la partecipazione sociale ed economica di milioni di persone. Queste barriere non sono soltanto il risultato di carenze tecniche o infrastrutturali, ma spesso riflettono modelli di pianificazione urbana che in passato non hanno considerato la diversità delle capacità umane.

Allo stesso tempo, il report evidenzia anche segnali incoraggianti. Numerose città stanno adottando politiche e strategie innovative per migliorare l'accessibilità urbana. Investimenti nei trasporti pubblici accessibili, programmi di riqualificazione degli spazi pubblici, sviluppo di servizi digitali inclusivi e iniziative di partecipazione civica dimostrano che la trasformazione verso città più accessibili è possibile. Le città che hanno ottenuto i punteggi più elevati nel **Global Accessibility Index** condividono alcune caratteristiche comuni: una forte integrazione dell'accessibilità nelle politiche di pianificazione urbana, sistemi di mobilità inclusivi, attenzione alla qualità dello spazio pubblico e un crescente utilizzo delle tecnologie digitali per migliorare l'accesso alle informazioni.

Uno dei messaggi principali di questo report è che l'accessibilità urbana non deve essere considerata esclusivamente come una questione di conformità normativa o come un insieme di interventi tecnici isolati. L'accessibilità rappresenta piuttosto **un approccio complessivo**



alla progettazione e alla governance delle città. Quando l'inclusione diventa un principio guida della pianificazione urbana, gli ambienti costruiti tendono a diventare più sicuri, più efficienti e più facili da utilizzare per tutti i cittadini.

Inoltre, l'accessibilità urbana assume un'importanza crescente in relazione ai cambiamenti demografici che caratterizzeranno le società nei prossimi decenni. L'invecchiamento della popolazione globale, l'aumento delle condizioni di mobilità ridotta e la crescente diversità sociale rendono sempre più necessario progettare città capaci di accogliere una vasta gamma di esigenze. Le città che sapranno anticipare queste trasformazioni saranno meglio preparate ad affrontare le sfide future, garantendo allo stesso tempo una maggiore qualità della vita per i propri cittadini.

Il **Global Accessibility Index**, presentato in questo report, rappresenta un primo passo verso la creazione di uno strumento globale per monitorare l'accessibilità urbana. La misurazione sistematica dell'accessibilità può contribuire a rendere visibili le barriere presenti nello spazio urbano, a promuovere una maggiore trasparenza nelle politiche pubbliche e a stimolare il confronto tra città di diverse regioni del mondo. Con il tempo, l'espansione del numero di città analizzate e il miglioramento delle fonti di dati potranno rafforzare ulteriormente il valore analitico dell'indice.

Guardando al futuro, la costruzione di città realmente accessibili richiederà un impegno coordinato tra diversi attori: governi nazionali, amministrazioni locali, organizzazioni internazionali, comunità accademica, settore privato e società civile. Nessun singolo intervento può risolvere da solo il problema delle barriere urbane. È necessario sviluppare strategie integrate che combinino pianificazione urbana, innovazione tecnologica, raccolta di dati e partecipazione civica.

In ultima analisi, l'accessibilità urbana riguarda il modo in cui le società scelgono di organizzare i propri spazi di vita collettiva. Costruire città accessibili significa riconoscere che la diversità delle capacità umane è una caratteristica fondamentale delle comunità contemporanee. Significa progettare ambienti urbani in cui ogni persona possa muoversi liberamente, accedere ai servizi e partecipare pienamente alla vita sociale.

Il percorso verso città senza barriere è ancora lungo, ma le esperienze analizzate in questo report dimostrano che il cambiamento è possibile. Rendere le città accessibili non è soltanto una questione di infrastrutture o di regolamenti: è una scelta di civiltà che riflette il valore che le società attribuiscono all'inclusione, alla dignità e alla partecipazione di tutti i cittadini.

Il futuro delle città dipenderà dalla capacità di trasformare questi principi in realtà. E costruire città accessibili significa, in definitiva, costruire **città migliori per tutti**.

References

- Buckup, S. (2009). *The Price of Exclusion: The Economic Consequences of Excluding People with Disabilities from the World of Work*. International Labour Organization.
- Center for Universal Design (1997). *The Principles of Universal Design*. North Carolina State University.
- European Commission (2014). *Economic Impact and Travel Patterns of Accessible Tourism in Europe*. European Commission.
- European Commission (2016). *Directive (EU) 2016/2102 on the Accessibility of the Websites and Mobile Applications of Public Sector Bodies*. European Commission.
- European Commission (2018). *Transport and Disability: European Policy Framework*. European Commission.
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Island Press.
- Imrie, R., & Hall, P. (2001). *Inclusive Design: Designing and Developing Accessible Environments*. Spon Press.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Random House.
- Litman, T. (2017). *Evaluating Accessibility for Transportation Planning*. Victoria Transport Policy Institute.
- Lucas, K. (2012). *Transport and Social Exclusion: Where Are We Now? Transport Policy*.
- Mace, R. (1998). *Universal Design in Housing*.
- OECD (2010). *Sickness, Disability and Work: Breaking the Barriers*.
- Steinfeld, E., & Maisel, J. (2012). *Universal Design: Creating Inclusive Environments*. Wiley.
- Story, M., Mueller, J., & Mace, R. (1998). *The Universal Design File: Designing for People of All Ages and Abilities*. North Carolina State University.
- United Nations (2006). *Convention on the Rights of Persons with Disabilities*. United Nations.
- United Nations (2015). *Transforming Our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development*. United Nations.



United Nations Department of Economic and Social Affairs (2018). *Realization of the Sustainable Development Goals by, for and with Persons with Disabilities*. United Nations Department of Economic and Social Affairs.

UN-Habitat (2016). *World Cities Report: Urbanization and Development*. UN-Habitat.

World Health Organization (2015). *Global Status Report on Road Safety*. World Health Organization.

World Health Organization (2023). *Disability and Health Fact Sheet*. World Health Organization.

World Health Organization & World Bank (2011). *World Report on Disability*. World Health Organization.

World Wide Web Consortium (2018). *Web Content Accessibility Guidelines (WCAG) 2.1*. World Wide Web Consortium.

World Bank (2007). *People with Disabilities in India: From Commitments to Outcomes*. World Bank.

Appendice: Global Accessibility Index 1.0

Methodological Framework

Il **Global Accessibility Index (GAI)** è un indicatore composito progettato per misurare il livello di accessibilità urbana nelle città del mondo. L'indice combina diverse dimensioni dell'ambiente urbano che influenzano la possibilità delle persone di muoversi, accedere ai servizi e partecipare alla vita sociale.

Il GAI si basa su un approccio multidimensionale che integra indicatori relativi a infrastrutture fisiche, sistemi di trasporto, edifici pubblici, servizi urbani e accessibilità digitale.

1. Struttura dell'indice

Il GAI è composto da **5 dimensioni principali**.

Dimension	Weight
Urban mobility	25%
Public space	25%
Public buildings	20%
Tourism & hospitality	15%
Digital accessibility	15%

Il punteggio finale varia tra **0 e 100**.

2. Indicatori utilizzati

Urban Mobility (25%) - Misura l'accessibilità dei sistemi di trasporto urbano.



Indicatori: percentuale di stazioni metro accessibili, percentuale di autobus accessibili, presenza di ascensori nelle stazioni, accessibilità delle piattaforme ferroviarie, disponibilità di taxi accessibili, sistemi informativi accessibili nei trasporti.

Fonti dati: operatori trasporto pubblico, open data urbani, audit accessibilità.

Public Space (25%) - Valuta la qualità e l'accessibilità degli spazi urbani.

Indicatori: qualità dei marciapiedi, presenza di rampe, attraversamenti pedonali accessibili, pavimentazione tattile, illuminazione urbana, ostacoli nello spazio pubblico.

Fonti dati: audit urbani, open data cittadini, rilievi GIS.

Public Buildings (20%) - Valuta l'accessibilità degli edifici pubblici.

Indicatori: accessibilità edifici governativi, accessibilità ospedali, accessibilità scuole, accessibilità università, accessibilità musei, accessibilità biblioteche.

Fonti dati: dati municipali, audit infrastrutturali, rapporti accessibilità.

Tourism and Hospitality (15%) - Valuta l'accessibilità dei servizi turistici.

Indicatori: hotel accessibili, ristoranti accessibili, attrazioni turistiche accessibili, trasporti aeroportuali accessibili, informazioni accessibilità turismo.

Fonti dati: enti turismo, database turismo, audit accessibilità.

Digital Accessibility (15%) - Misura l'accessibilità dei servizi digitali urbani.

Indicatori: accessibilità siti web pubblici, conformità WCAG, accessibilità app servizi urbani, informazioni accessibilità online, servizi digitali inclusivi.

Fonti dati: audit WCAG, open data, analisi siti pubblici.

3. Formula dell'indice

Il punteggio GAI è calcolato tramite una media ponderata.

Formula:

$$\text{GAI} = (M \times 0.25) + (P \times 0.25) + (B \times 0.20) + (T \times 0.15) + (D \times 0.15)$$

dove:

M = Urban Mobility

P = Public Space

B = Public Buildings

T = Tourism & Hospitality

D = Digital Accessibility

4. Metodo di normalizzazione

Ogni indicatore viene trasformato in una scala **0–100**.

Metodo:

Min–Max normalization:

$$\text{score} = (\text{value} - \text{min}) / (\text{max} - \text{min}) \times 100$$

Questo permette il confronto tra città diverse.

5. Fonti dati

Il GAI utilizza un approccio **multi-source**.

Principali fonti: open data cittadini, operatori trasporto pubblico, database turismo, audit accessibilità, sistemi GIS, piattaforme collaborative.

Fonti istituzionali includono: World Health Organization, World Bank, European Commission, United Nations.



6. Limitazioni metodologiche

Come ogni indice globale, il GAI presenta alcune limitazioni.

In particolare: disponibilità dei dati variabile tra città, differenze normative tra paesi, variabilità interna alle città.

Queste limitazioni saranno progressivamente ridotte attraverso: ampliamento dataset, nuove fonti dati, collaborazione con città e università.

7. Evoluzione futura dell'indice

Il **Global Accessibility Index** è progettato come uno strumento in evoluzione.

Le future edizioni del report potranno includere: più città, nuovi indicatori, dati satellitari e GIS, sistemi di monitoraggio in tempo reale.

Sommario

Executive Summary	2
Introduzione: accessibility and the future of inclusive cities	4
1.1 Accessibility as a structural urban issue	4
1.2 The Global Accessibility Gap	5
1.3 Urban accessibility and demographic change	5
1.4 Accessibility and economic participation	6
1.5 Accessibility and tourism	6
1.6 The need of global measurement	6
1.7 The Global Accessibility Index (GAI)	6
1.8 The Global Accessibility Index (GAI)	7
1.9 Toward inclusive cities	7
Methodology	8
2.1 Global Accessibility Index (GAI)	8
2.2 Quadro concettuale	8
2.3 Le dimensioni dell'accessibilità urbana	9
2.4 Selezione degli indicatori	10
2.5 Fonti dei dati	10
2.6 Sistema di punteggio	10
2.7 Selezione delle città	11
2.8 Limiti della metodologia	12
Global Accessibility Ranking	13
3.1 Comparing Accessibility Across Cities	13
3.2 Global Accessibility Ranking 2026	14
3.3 Cities Leading in Accessibility	18
3.4 Accessibility in Major Global Cities	20
3.5 Regional Patterns of Accessibility	22
3.6 The Accessibility Gap	23
3.7 Interpreting the Ranking	25
Global Urban Barriers	26
4.1 Structural Obstacles to Urban Accessibility	26
4.2 Barriers in Public Space	27
4.3 Barriers in Urban Transport	27
4.4 Barriers in Public Buildings	28

4.5 Informational and Digital Barriers	28
4.6 Structural Barriers in Urban Policy	29
Economic and Social Impact of Accessibility	29
5.1 The Value of Inclusive Cities.....	29
5.2 Accessibility and Economic Participation	30
5.3 The Economic Cost of Inaccessibility.....	30
5.4 Accessible Tourism and Urban Economies.....	31
5.5 Accessibility and Ageing Societies.....	31
5.6 Accessibility as an Investment in Urban Resilience	32
Policy Recommendations for Accessible Cities	32
6.1 Integrating Accessibility into Urban Planning.....	33
6.2 Universal Design as a Planning Principle.....	34
6.3 Accessible and Inclusive Transport Systems.....	36
6.4 Improving Data and Urban Accessibility Monitoring	38
6.5 Accessible Information and Digital Services	39
6.6 Participation and Co-Design	41
6.7 Accessibility as a Global Urban Priority	43
Conclusion: Toward a world without barriers	46
References	48
Appendice: Global Accessibility Index 1.0.....	50
Methodological Framework.....	50
1. Struttura dell'indice	50
2. Indicatori utilizzati	50

State of Global Accessibility

REPORT 2026

Le città sono il cuore della vita economica, sociale e culturale contemporanea. Tuttavia, per milioni di persone nel mondo, gli ambienti urbani continuano a presentare barriere che limitano la mobilità, l'accesso ai servizi e la piena partecipazione alla vita della comunità.

Il **State of Global Accessibility Report 2026** offre la prima analisi comparativa globale dell'accessibilità urbana. Attraverso il **Global Accessibility Index (GAI)**, il report valuta il livello di accessibilità di diverse città nel mondo, analizzando infrastrutture urbane, sistemi di trasporto, edifici pubblici, servizi turistici e accessibilità digitale.

Basato su una metodologia scientifica e dati verificati, il report evidenzia le città che stanno guidando il cambiamento verso ambienti urbani inclusivi e presenta raccomandazioni per abbattere le barriere e costruire città accessibili per tutti.



SenzaBarriere
Research Initiative

www.senzabarriere.eu

info@senzabarriere.eu

