AT2030

Caso di studio: Rapporto completo

Progettazione inclusiva e accessibilità dell'ambiente costruito a Ulaanbaatar, Mongolia

Preparato da
Hub GDI

Cluster 4 Capacità e partecipazione
Infrastruttura inclusiva

Paese
Mongolia

Data
Settembre 2020

Finanziato da

UKaid
from the British people

Guidato da

Global Disability Innovation Hub

In collaborazione con

Citazione suggerita: Patrick, M., McKinnon, I. e Austin, V. (2020) Progettazione inclusiva e accessibilità a Ulaanbaatar, Mongolia. Casi di studio sulle infrastrutture inclusive AT2030. Preparato dal Global Disability Innovation Hub e dai partner per il Foreign, Commonwealth and Development Office del Regno Unito. DOI: 10.13140/RG.2.2.26922.44485

Sommario: Diventare una città più inclusiva

La città di Ulaanbaatar presenta sfide e opportunità uniche per una progettazione accessibile e inclusiva. La città è piena di divisioni tra il suo nucleo più sviluppato e le aree Ger circostanti. Le aree Ger sono insediamenti non pianificati che sono cresciuti fino a diventare il 70% della popolazione della città negli ultimi 30 anni. Queste zone della città non hanno accesso alle infrastrutture di base, ampliando così le disuguaglianze, incidendo sulla salute e sul benessere e presentando un'immagine di disagio.
immense sfide di sviluppo urbano. L'architettura e la pianificazione urbana della città fondono la sua storia nomade, le influenze sovietiche del XXth secolo e i piani contemporanei per una fiorente città tecnologica.
Queste forze più ampie influenzano la misura in cui l'inclusione della disabilità può essere incorporata nell'ambiente costruito.

Le aree Ger di Ulaanbaatar circondano il centro della città.

Fonte dell'immagine: Google

Nel 2016, la Mongolia ha adottato la "Legge sulla protezione dei diritti delle persone con disabilità", sette anni dopo la ratifica della Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità. La legge segna un importante passo avanti verso l'inclusione in tutti i settori. Nell'ambiente edificato, questo è accompagnato da standard di accessibilità che sono stati sviluppati per la prima volta nel 2009 e sono attualmente in fase di aggiornamento. Tuttavia, gli standard non sono obbligatori, il che crea un ostacolo alla loro attuazione e applicazione. L'attuale comprensione dell'accessibilità e dell'inclusione è guidata da influenze e standard internazionali e non è fondamentalmente incorporata nella formazione architettonica o nella realizzazione di programmi di sviluppo urbano.

Le aree Ger di Ulaanbaatar e il contesto geografico, climatico e culturale unico richiedono un approccio alla progettazione e alla pianificazione inclusiva e accessibile dell'ambiente costruito che tenga conto del contesto e delle conoscenze locali. Attualmente la progettazione di

I partecipanti hanno percepito uno stigma nell'ambiente costruito

L'accessibilità si concentra sulle modifiche fisiche di base, come rampe e servizi igienici accessibili, ma la progettazione inclusiva ha il potenziale per fare molto di più.
La progettazione inclusiva può essere applicata in tutte le iniziative di sviluppo urbano e di pianificazione della città per integrare le prospettive locali e amplificare le voci delle persone con disabilità, che hanno una delle migliori conoscenze di come l'ambiente costruito sia iniquo. Per garantire che l'inclusione e l'equità siano incorporate nell'ambiente costruito, i progetti urbanistici, infrastrutturali ed edilizi dovrebbero definire una visione per una progettazione inclusiva che possa garantire un'attuazione coerente.

Un ambiente costruito inclusivo crea accesso e opportunità, consente la partecipazione e crea equità nella società. È il risultato di sforzi collaborativi in tutta la società per garantire che nessuno venga lasciato indietro. La volontà di rendere Ulaanbaatar più inclusiva è diffusa tra gli attori della politica, dell'industria edilizia e della comunità e c'è una ragionevole comprensione dei benefici più ampi della progettazione inclusiva. La definizione di una visione globale e di un piano d'azione per una Ulaanbaatar più inclusiva dovrebbe essere completata dalla formazione e dall'educazione all'inclusione della disabilità e alla progettazione inclusiva tra gli stakeholder e il pubblico in generale. Questi passi consentirebbero alla progettazione e allo sviluppo della città di accogliere e celebrare la diversità, migliorando la vita di tutti, comprese le persone con disabilità.

"Una Ulaanbaatar inclusiva e accessibile è un luogo che può essere vissuto da tutti in modo equo e paritario. Creando ambienti sicuri e accessibili per tutti i membri della comunità, la città può permettere a tutti di accedere e partecipare alle opportunità che desiderano".

La progettazione inclusiva deve essere intesa come una mentalità e una metodologia al di sopra degli standard tecnici, per consentire una progettazione reattiva e adattabile in una città in rapida evoluzione. Questa mentalità adattativa nella progettazione ha il potenziale per impegnarsi più efficacemente con la ricca storia della città nei modi di vita nomadi, considerare i diversi modi in cui le persone vogliono vivere in una città e rispondere alle sfide dello sviluppo sostenibile, comprese le sollecitazioni legate al clima estremo.

Barriere principali

- Le persone con disabilità incontrano barriere fisiche, sociali ed economiche nell'accesso all'ambiente costruito.
- Il modo in cui la città si sta evolvendo lascia uno spazio limitato all'accessibilità. La pianificazione urbana e gli sforzi coordinati dovrebbero fare spazio all'accessibilità.
- La mancanza di conoscenza dei costi della progettazione inclusiva è un ostacolo per i decisori. Una progettazione di buona qualità non dovrebbe costare di più
- Le leggi e le politiche non vengono attuate. Sono necessari meccanismi per garantire l'attuazione
- La mancanza di responsabilità e di responsabilità per l'inclusione nei progetti di ambiente costruito e di infrastrutture significa che gli standard esistenti non vengono applicati.
- La mancanza di buoni esempi di soluzioni locali di design inclusivo crea una barriera per motivare il pubblico e i progettisti. Ulaanbaatar ha bisogno di una visione del design inclusivo.

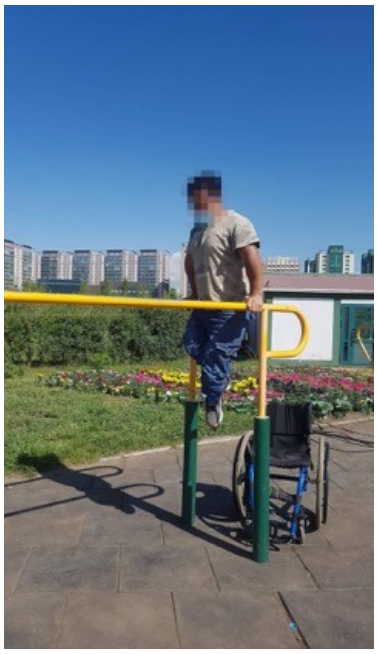
Azioni consigliate

- Scoprire cosa conta per le persone
- Le parti interessate della città devono stabilire una visione e un'ambizione condivisa per una Ulaanbaatar inclusiva e accessibile.
- La sensibilizzazione e l'educazione sono fondamentali. Può insegnare alle parti interessate come la progettazione inclusiva sia vantaggiosa per tutti e contribuire a creare una cultura dell'inclusione.
- L'accessibilità nell'ambiente costruito non riguarda solo gli standard tecnici. Il design inclusivo può essere bello e aspirazionale. Il design inclusivo è un buon design.
- Il clima, la cultura e la geografia unici di Ulaanbaatar richiedono una strategia di

progettazione inclusiva che risponda a questi contesti.

- Incorporare la progettazione inclusiva fin dall'inizio di un progetto e prevedere un budget per questo, un'integrazione più precoce è più efficace.
- Iniziare da qualche parte. Le persone devono scoprire da sole come il design inclusivo possa rendere la città un posto migliore in cui vivere.

Creare ambienti favorevoli



Gli spazi accessibili per l'esercizio fisico all'aperto sono

Un ambiente favorevole alle persone con disabilità dovrebbe integrare: un ambiente legislativo favorevole, la partecipazione alla progettazione e al processo decisionale, un cambiamento culturale positivo, un ambiente costruito accessibile e inclusivo e l'accesso a tecnologie assistive di buona qualità e a prezzi accessibili.

Come potrebbe essere una Ulaanbaatar inclusiva?

- Standard di accessibilità obbligatori che tengano conto di uno spettro di abilità e disabilità diverse.
- Luoghi e servizi pubblici accessibili e accoglienti che le persone possano vivere in modo paritario
- Accesso a tecnologie assistive di buona qualità e a prezzi
- Una cultura di consapevolezza, comprensione e supporto per le persone con disabilità
- Equità di accesso, opportunità e partecipazione per tutti

Cosa c'è dopo?

Questo studio di caso illustra i risultati principali di quattro mesi di ricerca sulla città di Ulaanbaatar. È il primo di sei studi di caso sulla progettazione inclusiva e l'ambiente costruito nei Paesi a reddito medio-basso, e sarà sviluppato attraverso gli studi di caso successivi per informare le azioni globali sulla progettazione inclusiva.

I risultati di questo rapporto saranno condivisi con il pubblico locale e internazionale e il GDI Hub e i suoi partner intendono continuare ad essere attivi in Mongolia sostenendo i progetti nel Paese.

Ringraziamenti

Questo rapporto è stato redatto da Mikaela Patrick, Iain McKinnon e Vicki Austin del Global Disability Innovation Hub (GDI Hub).

Vorremmo ringraziare il nostro team di Ulaanbaatar: Tulgamaa Damdinsuren, Tamirkhuu Narangerel, Nyam-Ochir Byambadorj, Undrakhbayar Chuluundavaa, Enkhbuyant Lhagvajav e Avirmed Yamkhin per il loro contributo durante lo studio del caso e per la stesura di questo rapporto. In particolare, vorremmo ringraziare Tulgamaa Damdinsuren e Tamirkhuu Narangerel per il loro lavoro di traduzione del rapporto in mongolo.

Nel corso della realizzazione di questo studio di caso abbiamo collaborato con la Missione residente in Mongolia della Banca asiatica di sviluppo e con il Gruppo tematico Sviluppo sociale, il Gruppo del settore urbano e il team del Fondo fiduciario per la resilienza ai cambiamenti climatici urbani.

Vorremmo ringraziare tutti i partecipanti alla ricerca per il loro entusiasmo e la loro onestà. Il nostro obiettivo è amplificare le voci delle persone con disabilità nella nostra ricerca e speriamo che questo rapporto rifletta la vostra visione di una Ulaanbaatar più inclusiva e accessibile.

Vorremmo anche ringraziare il team del GDI Hub che ha supportato il lavoro, tra cui Katherine Perry, la professoressa Cathy Holloway, Vicki Austin, Rosa Salazar e Louise Gebbett e, infine, i membri del nostro gruppo consultivo di ricerca: Luis Artieda, il professor Richard Bibb, Rama Gheerawo, Chapal Khasnabis, la dottoressa Maria Kett, Sophie Morley e Julian Walker per il loro continuo supporto, guida e feedback.

Questa ricerca ha ottenuto l'approvazione etica dell'University College London (UCL) e il permesso dell'Agenzia governativa per lo sviluppo delle persone con disabilità in Mongolia.

Polo d'innovazione globale sulla disabilità

www.disabilityinnovation.com

GDI Hub è un centro di ricerca e pratica che promuove l'innovazione nel campo della disabilità per un mondo più equo. La nostra visione è quella di un mondo senza barriere alla partecipazione e alle opportunità per tutti. Crediamo che l'innovazione sulla disabilità sia parte di un movimento più ampio per l'inclusione della disabilità e la giustizia sociale. GDI Hub opera in 5 settori: ricerca, innovazione, programmi, insegnamento e advocacy. Siamo esperti di soluzioni in tecnologie assistive, design inclusivo, cultura e partecipazione. Con sede nell'East London e come eredità dei Giochi Paralimpici di Londra 2012, forniamo ricerca, idee e invenzioni di livello mondiale, creando nuove conoscenze, soluzioni e prodotti e dando forma alle politiche attraverso la co-creazione, la partecipazione e la collaborazione. Siamo un Centro di Ricerca Accademico (ARC) e una Società di Interesse Comunitario (CIC), guidati da un Comitato Consultivo di persone disabili. Operiamo in 33 Paesi e prevediamo di avere un impatto su 15 milioni di persone entro il 2024.

AIFO

www.aifo.it

L'AIFO è un'organizzazione di base con gruppi e coordinamenti regionali che coprono tutto il territorio italiano. È anche un'organizzazione di rete internazionale con associazioni associate in India, Brasile e Mongolia e ha un rapporto ufficiale con l'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS). In Mongolia, l'AIFO lavora dal 1991 all'attuazione dell'approccio di riabilitazione su base comunitaria per le persone con disabilità (CBR). Nel 1996 l'AIFO ha aperto il suo ufficio di coordinamento nazionale nella città di Ulaanbaatar.
L'AIFO persegue lo slogan internazionale "Niente su di noi senza di noi" in tutte le sue azioni sul territorio nazionale. Tutte le attività dell'AIFO sono realizzate con la partecipazione attiva delle persone con disabilità, che ne sono gli esperti. Sulla base di 29 anni di esperienza nel campo della disabilità in Mongolia, l'AIFO riconosce il potenziale delle persone per contribuire allo sviluppo del settore della disabilità e ha una lunga storia di formazione e sostegno.

Tegsh Niigem

L'ONG Tegsh Niigem è stata fondata nel 2006 per contribuire a migliorare la qualità della vita delle persone con disabilità attraverso un approccio di riabilitazione su base comunitaria (CBR) per le persone con disabilità e l'attuazione della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità (UNCRPD). Tegsh Niigem ha attuato un progetto di sub-grant sull'occupazione delle persone con disabilità nell'ambito dello schema SPG+ e ha attuato due progetti co-finanziati dall'UE in collaborazione con l'AIFO e altre DPO nazionali. Tegsh Niigem ha inoltre contribuito a elaborare la nuova legge sui diritti delle persone con disabilità, adottata dal Parlamento della Mongolia nel 2016. Da gennaio 2017, Tegsh Niigem è membro del Comitato direttivo nazionale sulla disabilità, presieduto dal Ministro del Lavoro e della Protezione sociale. L'ONG Tegsh Niigem ha presentato due rapporti ombra al Comitato UNCRPD nel 2015 e nel 2018.

Progresso universale ILC

L'Universal Progress Center è il primo centro di vita indipendente in Mongolia creato da persone con disabilità. Il centro mira a creare un ambiente inclusivo per tutti, a promuovere la partecipazione sociale delle persone con disabilità, a fornire servizi a sostegno della vita indipendente e a responsabilizzare i propri membri. Attualmente il centro conta oltre 140 membri con diversi tipi di disabilità e 17 membri del personale. 12 di questi sono persone con disabilità. Il nostro centro gestisce i seguenti quattro programmi: Vita indipendente, partecipazione sociale, accessibilità alle infrastrutture ed educazione inclusiva per le persone con disabilità.

Banca asiatica di sviluppo

www.adb.org

L'ADB è impegnata a realizzare un'Asia e un Pacifico prosperi, inclusivi, resilienti e sostenibili, sostenendo al contempo gli sforzi per eliminare la povertà estrema. Fondata nel 1966, è di proprietà di 68 membri, 49 dei quali provenienti dalla regione. I suoi principali strumenti per aiutare i Paesi membri in via di sviluppo sono il dialogo politico, i prestiti, gli investimenti azionari, le garanzie, le sovvenzioni e l'assistenza tecnica.

Contenuti

Prefazione 1

Glossario dei termini chiave 3

Acronimi e abbreviazioni 4

AT2030 e il programma per le infrastrutture inclusive Background 5

- Informazioni su AT2030 5
- Informazioni sull'infrastruttura inclusiva 5
- Perché le "infrastrutture inclusive" sono importanti? 6
- Perché concentrarsi sulle città in contesti a basse risorse? 9
- Raggiungere gli obiettivi globali? 10
- Perché il design inclusivo? 11
- Cosa vogliamo scoprire? 12

Introduzione al caso di studio in Mongolia 14

Contesto e fattori contestuali 17

- Disabilità e accessibilità in Mongolia 17
- Cultura e storia nello sviluppo di Ulaanbaatar 22
- Sviluppo urbano e condizioni di vita 23
- Salute, ambiente e clima 28

Sintesi delle attività 30

Chi è interessato alla progettazione inclusiva e a un edificio accessibile? ambiente in Mongolia? 32

Percorso di inclusione: a che punto sono? 33

Approfondimenti 34

- L'esperienza vissuta della disabilità a Ulaanbaatar 34
- Sviluppo urbano, infrastrutture e territorio 38
- Trasporti, mobilità e continuità dell'accessibilità 41
- Dalla politica all'azione - Responsabilità e attuazione 43
- Approcci adattivi e collaborativi per la creazione di città inclusive 46
- Design inclusivo 47
- Tecnologia assistiva e progettazione inclusiva dell'ambiente costruito 53
- Ambienti favorevoli: consapevolezza, educazione e partecipazione 54

Verso una città più inclusiva 57

Lezioni apprese 59

Cosa funziona e cosa conta? 60
Cosa abbiamo imparato sull'accesso alle tecnologie assistive e all'ambiente costruito? 62
Definire le priorità 62
Individuazione di azioni tangibili 62
Limiti e aree da approfondire 67

Percorso di inclusione: dove stanno andando? 68

Conclusione: Azioni per l'inclusione 69

Creare ambienti favorevoli 71
Quale sarà il prossimo passo? 72

Riferimenti 73

Prefazione

"DIVENTARE UNA CITTÀ PIÙ INCLUSIVA"

Il governo della Mongolia ha ratificato la Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità nel 2009 e ha adempiuto con successo ai suoi obblighi internazionali. Nel 2016 il Grande Khural di Stato della Mongolia ha adottato la Legge nazionale sui diritti delle persone con disabilità, con l'obiettivo di migliorare la politica e l'ambiente legale per garantire i diritti, la partecipazione e la protezione delle persone con disabilità e l'accessibilità dei servizi pubblici.

Nel 2017, il governo della Mongolia ha elaborato il Programma nazionale per il sostegno dei diritti, della partecipazione e dello sviluppo delle persone con disabilità, al fine di affrontare diverse questioni tra cui la salute, l'istruzione, l'occupazione e l'accessibilità dei trasporti pubblici, delle strade, degli alloggi e delle strutture pubbliche attraverso l'attuazione di convenzioni e leggi per garantire la cooperazione e il coordinamento intersettoriale.
Attualmente stiamo elaborando un progetto di legge sull'accessibilità per eliminare le barriere che impediscono alle persone con disabilità di vivere in modo indipendente e per creare un ambiente accessibile in termini di infrastrutture e servizi pubblici.

I termini "accessibilità" e "progettazione inclusiva" sono abbastanza nuovi per la Mongolia, tuttavia organizzazioni governative e non governative, cittadini e organizzazioni internazionali stanno conducendo ricerche, analisi della situazione e raccomandazioni per creare una società inclusiva. La ricerca sulla comprensione degli ambienti inclusivi e accessibili in Mongolia, condotta dal Global Disability Innovation Hub (GDI Hub) e dall'University College di Londra in collaborazione con l'Associazione Italiana Amici di Raoul Follereau (AIFO) e sostenuta dalle ONG locali - Tegsh Niigem ONG e "Universal Progress" Independent Living Centre - sta contribuendo notevolmente allo sviluppo della politica del Paese, in particolare nel processo generale di elaborazione di una legge sull'assenza di barriere architettoniche e sull'accessibilità, nonché nella pianificazione, nello sviluppo, nell'attuazione e nel monitoraggio di politiche, programmi e azioni statali che garantiscano i diritti delle persone con disabilità e creino una società più inclusiva.

Siamo molto fiduciosi di poter sviluppare una "Ulaanbaatar inclusiva", che promuova i diritti umani, la piena partecipazione di tutta la popolazione, assicurando la partecipazione attiva, le opinioni e le voci di molti soggetti diversi del governo, delle organizzazioni non governative e della società.

E.Tamir
Direttore dell'Autorità generale per lo sviluppo delle persone con disabilità

Prefazione

Gli ambienti accessibili e la progettazione inclusiva sono intesi come dominio delle persone con disabilità e spesso sono visti solo come una rampa o una toilette accessibile. Il concetto dovrebbe essere visto in modo più ampio in relazione allo sviluppo sociale. In altre parole, l'ambiente accessibile e la progettazione inclusiva dovrebbero applicarsi a tutti i settori, compresi i processi politici e decisionali, le attività, la tecnologia, l'istruzione, la protezione sociale, il turismo e i servizi. La questione sta diventando una sfida essenziale per lo sviluppo degli Stati e delle città. Tuttavia, i Paesi hanno contesti culturali e modi di vita diversi che devono essere presi in considerazione e la vita sociale per tutti deve essere su basi uguali.

Il Global Disability Innovation Hub (GDI Hub) sta conducendo la ricerca sulla comprensione degli ambienti inclusivi e accessibili in sei Paesi selezionati con l'aiuto dei partner coinvolti nel più ampio programma AT2030, finanziato dal Foreign, Commonwealth and Development Office (FCDO) del Regno Unito. In Mongolia, la ricerca è condotta in collaborazione con l'Associazione Italiana Amici di Raoul Follereau (AIFO) e con il supporto delle ONG locali - Tegsh Niigem ONG e "Universal Progress" Independent Living Centre.

Le raccomandazioni emerse dalla ricerca ci forniranno idee e una base di partenza per implementare il design inclusivo in Mongolia. Inoltre, contribuiranno ad altre iniziative come lo sviluppo di una legge sull'accessibilità e i processi decisionali tra le parti interessate.

Inoltre, apprezziamo molto il modo in cui questa ricerca potrebbe contribuire all'attuazione degli Obiettivi di sviluppo sostenibile (SDG 2030) in Mongolia.

Vorremmo esprimere la nostra più profonda gratitudine a GDI Hub e AIFO, che ci hanno dato l'opportunità di far sentire la nostra voce in questa ricerca globale.

L. Enkhbuyant
Presidente dell'ONG Tegsh Niigem

Ch.Undrakhbayar
"UniversalProgress" Centro di vita indipendente

Glossario dei termini chiave di

Inclusive Design - può aiutare tutti gli esseri umani a sperimentare il mondo che li circonda in modo equo e paritario, creando ambienti sicuri e accessibili per tutti i membri della comunità. Il design inclusivo è una mentalità, una metodologia che abbraccia la diversità per creare un mondo più intuitivo, elegante e fruibile per tutti noi.

Infrastruttura - è l'insieme delle strutture fisiche e organizzative, dei servizi e degli impianti che sostengono la società. Una buona infrastruttura dovrebbe contribuire alla prosperità inclusiva, compresa la salute e il benessere. Il termine si riferisce spesso ai trasporti, ai sistemi idrici e di smaltimento delle acque reflue, alle industrie dell'energia e delle telecomunicazioni e alle strutture di assistenza sociale come i sistemi sanitari, educativi e di sostegno sociale[1] . Ai fini del presente rapporto, tutte le strutture (fisiche, istituzionali o digitali) che contribuiscono alla partecipazione delle persone con disabilità alla vita quotidiana e alla società rientrano nell'ambito delle infrastrutture.

Infrastrutture e ambienti inclusivi e accessibili - promuovono l'accesso, le opportunità, la partecipazione e l'equità nella società. Le infrastrutture e gli ambienti inclusivi e accessibili tengono conto dei principi della progettazione inclusiva, abbracciando la diversità e riconoscendo che la progettazione per le persone che sperimentano meno equità nell'ambiente costruito, come le persone con disabilità, ha il potenziale di beneficiare tutti noi.

Persone con disabilità - in tutto il presente rapporto viene utilizzato il termine "persone con disabilità" in quanto più comune a livello internazionale, ma riconosciamo che nel Regno Unito è preferibile il termine "persone con disabilità".

[1] Anjlee Agarwal e Andre Steele, "Disability Considerations for Infrastructure Programmes" (Evidence on Demand, 8 marzo 2016), https://doi.org/10.12774/eod_hd.march2016.agarwaletal.

Acronimi e Abbreviazioni

ADB: Banca asiatica di sviluppo
AIFO: Associazione Italiana Amici di Raoul Follereau
AT: Tecnologia assistiva
AT2030: programma finanziato dagli aiuti del Regno Unito, "Testing what works to enable access to life- changing assistive technology for all".
DPO: Organizzazione delle persone disabili
FCDO: Ufficio per gli Affari Esteri, il Commonwealth e lo Sviluppo *(che incorpora ciò che era formalmente noto come DFID)*
Polo GDI: Polo d'innovazione globale sulla disabilità
ILC: Centro di vita indipendente
LMIC: Paesi a basso e medio reddito
NUA: Nuova Agenda Urbana
PwD: Persone con disabilità
SDGs: gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite
WASH: acqua, servizi igienico-sanitari e igiene
OMS: Organizzazione Mondiale della Sanità
ONU: Nazioni Unite
UNCRPD: Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità.

AT2030 e il Programma di Infrastrutture Inclusive Contesto

Informazioni su AT2030

Questo caso di studio fa parte del programma "AT2030: tecnologie assistive per tutti che cambiano la vita", finanziato da FCDO UK Aid. Il programma AT2030 si propone di esplorare "cosa funziona" per aumentare l'accesso alle tecnologie assistive (AT) che cambiano la vita di tutti. Secondo le stime dell'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS), attualmente nel mondo ci sono 1 miliardo di persone che hanno bisogno di tecnologie assistive, ma il 90% di loro non vi ha accesso, e si prevede che questa cifra salirà a 2 miliardi entro il 2050. Il programma mira a raggiungere 9 milioni di persone direttamente e 6 milioni indirettamente attraverso attività che riguardano i settori dei dati e delle prove, dell'innovazione, dell'attuazione a livello nazionale e della capacità e partecipazione. Il programma è attualmente operativo in 33 Paesi e collabora con un'ampia gamma di partner di attuazione[2] .

Informazioni sull'infrastruttura inclusiva

Il sottoprogramma Infrastrutture inclusive di AT2030 risponde all'idea che il successo nel raggiungere tutte le persone che hanno bisogno di tecnologie assistive dipende anche dal supporto di ambienti e infrastrutture accessibili e inclusive.

Il GDI Hub ritiene che il "Design inclusivo" abbia un ruolo importante nel favorire la creazione di ambienti favorevoli alle persone con disabilità[3] . È necessaria una ricerca sullo stato attuale dell'accessibilità in diverse città del mondo e sulla capacità e la propensione alla progettazione inclusiva da parte della politica e dell'industria in quei luoghi, sia per consentire un migliore accesso alle tecnologie assistive sia per contribuire all'inclusione e alla partecipazione di tutti gli utenti di tecnologie assistive nella società.

Le attuali conoscenze sull'inclusione della disabilità e sulla progettazione inclusiva sono in gran parte limitate a contesti ad alto reddito[4] . Questa ricerca mira a contrastare questa situazione costruendo una conoscenza locale e specifica di ciò che costituisce un ambiente inclusivo in diversi Paesi a reddito medio-basso (LMIC), coinvolgendo direttamente le comunità, l'industria e i responsabili politici. In questo modo si costruiranno conoscenze e si genereranno azioni su

[2] Per ulteriori informazioni sul programma AT2030, visitare il sito http://www.at2030.org.

[3] Per ulteriori informazioni sull'approccio di GDI Hub alla progettazione inclusiva, visitare il sito: http://www.disabilityinnovation.com/inclusive-design.

[4] Infrastrutture e città per lo sviluppo economico (ICED), "Delivering Disability Inclusive Infrastructure in Low Income Countries", Inception Report: Sintesi, 2019.

progettazione inclusiva che si adatta a questi contesti diversi. La ricerca si svolgerà in tre aree:

1. L'esperienza comunitaria della disabilità e l'ambiente costruito;
2. Ricerca incentrata sull'industria sulla consapevolezza e l'applicazione del design inclusivo nella pratica; e
3. Ricerca incentrata sulle politiche, sulla governance, sulle linee guida e sui protocolli dell'accessibilità e della progettazione inclusiva ai livelli superiori.

Attraverso una ricerca qualitativa e partecipativa, il progetto coinvolgerà diversi soggetti interessati e influenti sull'ambiente costruito, come decisori, urbanisti, architetti e persone con disabilità. Il progetto genererà nuovi spunti di riflessione sulle sfide e le opportunità di un ambiente costruito inclusivo e di infrastrutture inclusive e accessibili, e costruirà un quadro di come appaiono i progetti inclusivi in contesti e culture diverse.

Sintesi delle infrastrutture inclusive:

- Programma di ricerca triennale
- 6 città in 6 paesi diversi, in contesti a basso e medio reddito
- Coinvolgere i partner locali e le diverse parti interessate
- Conduzione di ricerche e impegno nei settori della politica, dell'industria e delle persone per l'inclusione nell'ambiente costruito.

Perché le "infrastrutture inclusive" sono importanti?

L'accesso, nelle sue varie forme, è un fattore primario nella connessione tra disabilità e povertà. In caso di mancanza di accesso, come ad esempio l'accesso al lavoro, l'accesso a infrastrutture essenziali come l'acqua o l'elettricità, o l'accesso a spazi sicuri per le donne, aumentano le disuguaglianze e l'esclusione sociale. Questo può essere sia una causa che un effetto della disabilità o della povertà ed è descritto come un "circolo vizioso"[5] , che rafforza la relazione tra disabilità e povertà [6][7] . Ad esempio, in Mongolia, le famiglie con almeno una persona con disabilità hanno un tasso di povertà doppio rispetto alle altre.

[5] Dipartimento per lo Sviluppo Internazionale, Governo del Regno Unito, "Disabilità, povertà e sviluppo" (Dipartimento per lo Sviluppo Internazionale, 2000).

[6] Christoffel J. Venter, Thomas E. Rickert e David A. C. Maunder, "From Basic Rights to Full Access: Elements of Current Accessibility Practice in Developing Countries", *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 1848, no. 1 (gennaio 2003): 79–85, https://doi.org/10.3141/1848-11.

[7] Dipartimento per lo Sviluppo Internazionale, Governo del Regno Unito, "Disabilità, povertà e sviluppo".

incidenza delle altre famiglie[8] . La ricerca sulla natura multidimensionale della povertà ha inoltre evidenziato incidenze più elevate di povertà nelle famiglie con disabili in
rispetto a quelli a basso reddito, indicando un "divario di sviluppo della disabilità"[9] e rendendo evidente l'importanza di programmi di sviluppo inclusivi della disabilità.

Le persone hanno il diritto di accedere agli spazi, ai servizi e alle attività che desiderano; l'accessibilità è un diritto sancito dalla Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti dell'uomo[10] . L'accesso può essere consentito o impedito dall'ambiente costruito e dalle infrastrutture e questo è compreso meglio da coloro che vivono l'inaccessibilità nell'ambiente costruito in modo più profondo, le persone con disabilità[11] . Per spezzare i cicli di disabilità e disuguaglianza, è necessario progettare ambienti accessibili e inclusivi. Per farlo, è necessario che ci sia un consenso su quali barriere all'accessibilità esistono nell'ambiente costruito e quali sono gli ostacoli alla progettazione, alla costruzione, all'implementazione e alla regolamentazione di ambienti accessibili. Gli approcci alla disabilità e all'ambiente costruito basati sulla giustizia propongono che "la distribuzione dello spazio è un aspetto importante della realizzazione della giustizia per le persone disabili"[12] evidenziando l'importanza di progettare e costruire infrastrutture inclusive per creare società più eque.

Le infrastrutture, i trasporti e l'ambiente costruito rappresentano una delle maggiori aree di investimento per qualsiasi Paese e una "buona" infrastruttura può essere una forza trainante per un cambiamento positivo e per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo. Le infrastrutture dovrebbero essere progettate per sostenere la società. Tuttavia, se sono inaccessibili, possono escludere individui o gruppi, ridurre la qualità della vita e violare i diritti umani.

Nei contesti con minori risorse, dove le esigenze infrastrutturali di base sono elevate, l'accessibilità è spesso considerata un extra e raramente è integrata nello sviluppo delle infrastrutture[13] . L'inaccessibilità delle infrastrutture incide profondamente sulla libertà, l'indipendenza e i diritti delle persone con disabilità e sulla loro capacità di accedere ai servizi.

---

[8] Banca asiatica di sviluppo, "Vivere con la disabilità in Mongolia: Progress Toward Inclusion" (Manila, Filippine: Banca asiatica di sviluppo, dicembre 2019), https://doi.org/10.22617/TCS190596-2.

[9] Monica Pinilla-Roncancio e Sabina Alkire, "Quanto sono povere le persone con disabilità? Evidence Based on the Global Multidimensional Poverty Index", *Journal of Disability Policy Studies*, 17 maggio 2020, 104420732091994, https://doi.org/10.1177/1044207320919942.

[10] Disability Inclusive and Accessible Urban Development Network (DIAUD), World Enabled e CBM, "The Inclusion Imperative: Towards Disability-Inclusive and Accessible Urban Development. Raccomandazioni chiave per un'agenda urbana inclusiva", 2016, 40.

[11] Aimi Hamraie, "Progettare l'accesso collettivo: A Feminist Disability Theory of Universal Design", *Disability Studies Quarterly* 33, no. 4 (5 settembre 2013), https://doi.org/10.18061/dsq.v33i4.3871.

[12] Victor Santiago Pineda, "Enabling Justice: Spatializing Disability in the Built Environment", n.d., 14.

[13] Organizzazione mondiale della sanità, "Rapporto mondiale sulla disabilità" (Organizzazione mondiale della sanità, 2011).

opportunità. Alcuni dei fattori che contribuiscono all'inaccessibilità delle infrastrutture includono la mancanza di conoscenza o di comprensione da parte dei decisori delle implicazioni delle scelte progettuali, la mancanza di consultazione degli utenti e di considerazione delle diverse esigenze e le "opportunità mancate" di integrare il valore aggiunto attraverso la promozione della parità di accesso[14] .
Precedenti ricerche condotte dal centro iBuild sulle infrastrutture inclusive hanno sottolineato l'importanza di una comprensione più integrata e olistica delle infrastrutture, compresi i benefici più ampi e a lungo termine della spesa per le infrastrutture e gli approcci basati su sistemi multiscalari[15] .

Il Rapporto mondiale sulla disabilità[16] sottolinea l'importanza di "ambienti favorevoli" per le persone con disabilità e definisce tali ambienti come ambienti fisici, sociali e attitudinali. L'attuazione delle politiche, la conformità e l'adeguatezza degli standard esistenti in materia di ambienti accessibili in relazione a contesti con scarse risorse, insediamenti informali e aree rurali sono tutti aspetti discussi come ostacoli alla creazione di ambienti favorevoli. Il rapporto suggerisce anche che il ritmo di sviluppo delle tecnologie a supporto delle persone con disabilità sta "superando" il ritmo con cui si possono adottare standard e regolamenti nell'ambiente costruito.
che chiede un approccio più integrato e adattivo alla regolamentazione dell'ambiente edificato[17] .

La comprensione e l'applicazione di pratiche di progettazione inclusiva ai programmi infrastrutturali consentirebbe di superare alcune di queste barriere. Essendo una delle maggiori aree di investimento in qualsiasi Paese, lo sviluppo delle infrastrutture ha l'opportunità di fare da apripista alla creazione di un ambiente favorevole alle persone con disabilità[18] .

[14] Agarwal e Steele, "Considerazioni sulla disabilità per i programmi infrastrutturali".
[15] Richard Dawson, "Delivering Effective and Inclusive Infrastructure", ESRC Evidence Briefings (Economic and Social Research Council, marzo 2018), https://esrc.ukri.org/news-events-and-publications/evidence- briefings/delivering-effective-and-inclusive-infrastructure/.
[16] Organizzazione Mondiale della Sanità, "Rapporto mondiale sulla disabilità".
[17] L'Organizzazione Mondiale della Sanità.
[18] Hamraie, "Progettare l'accesso collettivo".

Perché concentrarsi sulle città in contesti a basse risorse ?

Il mondo sta rapidamente diventando più urbano e più della metà della popolazione mondiale vive in insediamenti urbani[19] . Questa crescita non è sempre accompagnata da un equivalente sviluppo delle infrastrutture, il che porta ad ampi divari nell'uguaglianza urbana o a un "divario urbano"[20] . L'urbanizzazione è più diffusa nei contesti a basso e medio reddito, tanto da far pensare che "la povertà si stia urbanizzando"[21] . Entro il 2050, il 66% della popolazione mondiale vivrà in città, il 90% delle quali in contesti a reddito medio-basso[22] .
Secondo le stime di UN-Habitat, nel 75% delle città le persone hanno meno accesso ai servizi di base, a spazi pubblici di qualità, ad alloggi a prezzi accessibili e ad opportunità di sostentamento rispetto a due decenni fa, e questa disuguaglianza spaziale esacerba l'esclusione sociale[23] . La capacità di connettersi alle infrastrutture urbane, ai servizi e alle opportunità, come il lavoro e l'istruzione, è fondamentale per costruire l'inclusione sociale.

Secondo la Banca Mondiale, l'inclusione urbana è multidimensionale e si esprime attraverso tre domini: inclusione spaziale, inclusione sociale e inclusione economica[24] . Questi tre ambiti sono guidati dai principi di accesso (come l'accesso all'abitazione, alla terra e ai servizi essenziali), opportunità (come l'accesso all'istruzione e all'occupazione o l'accesso a una maggiore prosperità nel luogo in cui vivono) e diritto alla partecipazione (la capacità di partecipare alla società). Questi principi offrono una base per la pianificazione di infrastrutture inclusive.

La ricerca su "cosa funziona" per le infrastrutture inclusive per la disabilità ha dimostrato l'importanza di adottare approcci a livello di città o olistici, per evitare soluzioni isolate all'interno di un solo tipo di infrastruttura. Inoltre, nei contesti a basse risorse, devono ancora essere costruite ampie componenti dell'infrastruttura e quindi c'è l'opportunità di "fare le cose per bene la prima volta", evidenziando l'importanza di concentrarsi sulle infrastrutture inclusive nelle città a reddito medio-basso.[25]

---

[19] Bharat Dahiya e Ashok Das, "New Urban Agenda in Asia-Pacific: Governance for Sustainable and Inclusive Cities", in *New Urban Agenda in Asia-Pacific*, ed. Bharat Dahiya and Ashok Das, Advances in 21st Century Human Settlements (Singapore: Springer Singapore, 2020), 3-36, https://doi.org/10.1007/978-981-13-6709-0_1.
[20] Dahiya e Das.
[21] Banca Mondiale, "World Inclusive Cities Approach Paper" (Banca Mondiale, maggio 2015).
[22] "Nuova Agenda Urbana" (Nazioni Unite, 2017).
[23] UN-Habitat, "Flagship Programme 1: Inclusive, Vibrant Neighbourhoods and Communities" (UN-Habitat), consultato il 19 settembre 2020, https://unhabitat.org/programme/inclusive-vibrant-neighbourhoods-and- communities.
[24] Banca Mondiale, "World Inclusive Cities Approach Paper".
[25] Infrastrutture e città per lo sviluppo economico (ICED), "Delivering Disability Inclusive Infrastructure in Low Income Countries".

Raggiungere gli obiettivi globali ?

Le città, e in particolare le città in contesti con scarse risorse, sono al centro dell'Agenda 2030 dell'ONU e degli Obiettivi di sviluppo sostenibile, come evidenziato chiaramente dall'SDG 11: "Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili".
Habitat III e la Nuova Agenda Urbana hanno rappresentato un cambiamento nel modo di pensare alle città e all'urbanizzazione come causa di povertà e di esclusione, per passare a pensare alle città come luoghi di opportunità e hanno segnato un momento importante per mettere al centro l'inclusione nei processi di sviluppo attraverso approcci partecipativi allo sviluppo sostenibile. Queste agende globali hanno generato una grande quantità di discussioni sul tema delle "città inclusive" [26][27] [28] . Tuttavia, le città inclusive sono spesso discusse nel loro significato più ampio e l'attenzione esplicita alle *città inclusive per la disabilità* e alla progettazione e costruzione di ambienti e infrastrutture accessibili e inclusivi nelle agende politiche di alto livello rimane piuttosto limitata.

L'Agenda UN2030 riconosce che l'inclusione della disabilità deve essere al centro dell'eliminazione della povertà[29] e l'articolo 9 della UNCRPD e l'obiettivo 3 della Strategia di Incheon per "rendere reali i diritti delle persone con disabilità in Asia" del 2012 collegano esplicitamente l'accesso all'ambiente fisico e una società inclusiva: "L'*accesso all'ambiente fisico, ai trasporti pubblici, alla conoscenza, all'informazione e alla comunicazione è un prerequisito per le persone con disabilità per realizzare i loro diritti in una società inclusiva*". Il Global Disability Summit del 2018 è stato un evento cruciale in cui l'infrastruttura inclusiva è stata evidenziata come una delle sei questioni sotto i riflettori in cui sono stati presi impegni per incorporare l'inclusione della disabilità nel settore delle infrastrutture[30] . Per realizzare queste politiche, sono necessarie conoscenze e indicazioni sulla progettazione inclusiva della disabilità per le città in contesti a basse risorse; pertanto la nostra ricerca e questi sei casi di studio contribuiranno a realizzare questi obiettivi politici.

[26] Banca asiatica di sviluppo, "Enabling Inclusive Cities: Tool Kit for Inclusive Urban Development" (Manila, Filippine: Banca asiatica di sviluppo, 1° dicembre 2016), https://doi.org/10.22617/TIM157428.
[27] Banca Mondiale, "World Inclusive Cities Approach Paper".
[28] Diana Mitlin e David Satterthwaite, "On the Engagement of Excluded Groups in Inclusive Cities: Highlighting Good Practices and Key Challenges in the Global South", Urban Development Series Knowledge Papers (Banca Mondiale, 2016).
[29] Organizzazione Mondiale della Sanità, "Rapporto mondiale sulla disabilità".
[30] Infrastrutture e città per lo sviluppo economico (ICED), "Delivering Disability Inclusive Infrastructure in Low Income Countries".

Perché un design inclusivo ?

"Il design inclusivo può aiutare tutti gli esseri umani a sperimentare il mondo che li circonda in modo giusto e paritario, creando ambienti sicuri e accessibili per tutti i membri della comunità". [31]

La progettazione inclusiva è stata evidenziata dall'ex Dipartimento per lo Sviluppo Internazionale del Regno Unito (ora FCDO) come una delle sei aree di opportunità chiave per "realizzare infrastrutture inclusive per i disabili"[32] .

Un ambiente accessibile è spesso considerato quello che offre un accesso senza gradini, mentre un ambiente inclusivo si spinge oltre, guardando alla parità di esperienza nell'ambiente costruito e nelle infrastrutture. Gli ambienti inclusivi abbracciano la diversità e la flessibilità, comprendendo che ognuno ha esigenze diverse e che queste esigenze cambiano continuamente[33] .

Il design inclusivo si basa sull'impegno genuino e sull'innovazione, sull'ascolto e sullo spazio per le persone. È una pratica che incorpora la partecipazione e abbraccia la diversità nella soluzione dei problemi di progettazione. Si differenzia dalla progettazione universale per il modo in cui accoglie le differenze e riconosce che "una taglia unica" e "soluzioni universali" non sono sempre fattibili o ottimali per promuovere l'inclusione di tutti[34] . La progettazione inclusiva può aiutare a ridurre al minimo l'esclusione sociale[35] e la progettazione inclusiva dell'ambiente costruito ha il potenziale per incorporare i principi di accesso, opportunità, partecipazione ed equità nell'esperienza vissuta delle città, contribuendo all'inclusione spaziale, economica e sociale delle persone con disabilità.

In un mondo in cui 1 miliardo di persone ha bisogno di accedere a tecnologie assistive, in un mondo che sta invecchiando e in cui le disuguaglianze stanno peggiorando, progettare e costruire un mondo che limiti l'accesso o sia inutilmente impegnativo per le persone con disabilità non è un'opzione. L'inclusione va a vantaggio di tutti.

---

[31] Global Disability Innovation Hub, Queen Elizabeth Olympic Park e London Legacy Development Corporation, "Inclusive Design Standards", maggio 2019.

[32] Infrastrutture e città per lo sviluppo economico (ICED), "Delivering Disability Inclusive Infrastructure in Low Income Countries".

[33] Global Disability Innovation Hub, Queen Elizabeth Olympic Park e London Legacy Development Corporation, "Inclusive Design Standards".

[34] Forum economico mondiale: Strategic Intelligence, "Global Issue: Inclusive Design. Curated by the Smithsonian Institution", World Economic Forum: Strategic Intelligence, consultato il 12 settembre 2020, https://intelligence.weforum.org/topics/a1G0X0000057IniUAE?tab=publications.

[35] Dott.ssa Ellie Cosgrave, "The Role of the Engineer in Creating Inclusive Cities" (Il ruolo dell'ingegnere nella creazione di città inclusive), n.d., 16.

L'applicazione dei principi, dei metodi e delle pratiche del design inclusivo alla progettazione olistica dello sviluppo urbano e dell'inclusione - che si tratti di politiche, di un piano regolatore, di infrastrutture stradali, di un edificio o di un servizio - è un'area poco studiata e richiede ricerca e impegno per capire che aspetto abbia il design inclusivo in contesti con risorse limitate.

L'approccio olistico e la pratica del design inclusivo possono essere applicati a progetti non solo fisicamente accessibili. Può essere utilizzato per costruire la coesione tra i vari settori, ponendo le voci dei disabili al centro della soluzione dei problemi. Il design inclusivo potrebbe anche contribuire al raggiungimento del Piano d'azione per la disabilità dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, offrendo metodi per sviluppare "approcci culturalmente appropriati incentrati sulla persona"[36] .

È dimostrato che gli interventi isolati per lo sviluppo urbano hanno un successo limitato. Per migliorare la qualità della vita nelle città, gli interventi e i programmi urbani devono essere olistici e sostenuti per lunghi periodi di tempo[37] . Ciò richiede una profonda comprensione della pianificazione e della progettazione basate sul contesto, dove il design inclusivo può essere d'aiuto riunendo le persone che hanno la conoscenza più approfondita delle sfide da risolvere. L'opportunità del design inclusivo nelle infrastrutture per disabili non risiede solo nelle soluzioni tecniche di progettazione, ma nel modo in cui la sua pratica potrebbe mediare approcci multisettoriali e intertematici alle pressanti sfide dello sviluppo urbano per le persone con disabilità.

Cosa vogliamo scoprire ?

La domanda principale di questo sottoprogramma è: "Qual è lo stato attuale degli ambienti e delle infrastrutture inclusivi e accessibili nei Paesi meno sviluppati e qual è il ruolo del design inclusivo nella creazione di un ambiente favorevole alle persone disabili?

1. Quali sono le leggi, le politiche, i regolamenti e le linee guida attualmente esistenti per proteggere i diritti delle persone disabili nell'ambiente costruito in ogni città oggetto di studio?

[36] F Khan et al., "Il piano d'azione globale per la disabilità dell'Organizzazione Mondiale della Sanità: The Mongolian Perspective", *Journal of Rehabilitation Medicine* 50, no. 4 (2018): 388–366,

https://doi.org/10.2340/16501977-2207.

[37] Dahiya e Das, "New Urban Agenda in Asia-Pacific". pag. 23

2. Qual è la consapevolezza, la comprensione, l'accettazione e l'applicazione della progettazione inclusiva nella politica, nella pianificazione, nella progettazione e nella costruzione dell'ambiente costruito tra i principali stakeholder di ciascuna città oggetto di studio?

3. Quali sono le attuali barriere e le opportunità di inclusione nell'ambiente costruito per le persone con disabilità in ogni città dello studio?

4. In che modo il design inclusivo può contribuire alla creazione di ambienti favorevoli per gli utenti di TA e TA?

Introduzione al caso di studio in Mongolia

Lo scopo di questo studio di caso è quello di esplorare gli ambienti inclusivi e accessibili a Ulaanbaatar, in Mongolia, per le persone con disabilità attraverso l'impegno con gli attori della politica, dell'industria e della comunità.

Questo è il primo di sei studi di caso che analizzano lo stato dell'accessibilità e della progettazione inclusiva in contesti a basse risorse in tutto il mondo. I sei casi di studio indipendenti saranno poi analizzati per sviluppare un rapporto di confronto e, infine, un rapporto di azione globale che offrirà prove e raccomandazioni per rendere più accessibili e inclusive le infrastrutture, l'ambiente costruito e lo sviluppo urbano in contesti a basse risorse.

In tutta la regione Asia-Pacifico, la crescita economica urbana non è stata uguale e i poveri delle città ne portano il peso. Questa regione ospita già più della metà della popolazione urbana mondiale e la sua urbanizzazione è in aumento[38] . Nelle città dell'Asia e del Pacifico si riscontrano forti disuguaglianze nell'accesso agli alloggi, alle infrastrutture, ai servizi e ai trasporti a prezzi accessibili[39] . Queste disuguaglianze nello sviluppo urbano colpiscono in modo sproporzionato le persone con disabilità e questi casi di studio contestualizzeranno la vita delle persone con disabilità in Asia e Africa attraverso la ricerca sull'inclusione e l'accessibilità nell'ambiente costruito.

Una delle città asiatiche che sta vivendo questa rapida urbanizzazione è Ulaanbaatar, in Mongolia. La Mongolia è un Paese senza sbocco sul mare e il più scarsamente popolato al mondo. Dalla sua transizione verso la democrazia e l'economia di mercato negli anni '90, il Paese ha visto rapidi cambiamenti in ambito economico, sociale e politico. Questi cambiamenti sono accompagnati da ambizioni politiche di crescita inclusiva. Tuttavia, le dimensioni dell'esclusione sociale in Mongolia sono complesse e devono considerare fattori sociali, culturali, ambientali, economici e politici, come la storia del nomadismo e della pastorizia della Mongolia. La ricerca sull'inclusione sociale in Mongolia ha dimostrato che ci può essere uno scollamento tra le narrazioni politiche e

[38] Dahiya e Das.

[39] Judy L. Baker e Gauri U. Gadgil, eds., *East Asia and Pacific Cities: Expanding Opportunities for the Urban Poor* (The World Bank, 2017), https://doi.org/10.1596/978-1-4648-1093-0. Pp. XVIII

esperienze vissute[40] evidenziando l'importanza di soluzioni partecipative e inclusive negli approcci allo sviluppo.

Ulaanbaatar è la capitale della Mongolia e ospita circa la metà dei 3 milioni di abitanti del Paese[41] . Circa il 60-70% degli abitanti della città vive negli insediamenti non pianificati intorno al centro, chiamati "aree Ger"[42] . Gran parte della città come la si vede oggi sviluppatasi durante il periodo della Mongolia all'interno del blocco sovietico, i cui resti sono visibili nell'architettura e nella pianificazione urbana[43] . Le aree Ger hanno iniziato a svilupparsi nella seconda metà del 20th secolo, quando la città ha conosciuto una rapida urbanizzazione. Il modo in cui il governo risponde alle sfide della migrazione rurale-urbana a Ulaanbaatar e alle aree Ger che ne derivano è considerato una delle principali sfide e opportunità per la Mongolia di raggiungere uno sviluppo inclusivo e sostenibile.

La città è divisa in due parti:

1. un centro città sviluppato con un ragionevole accesso ai servizi e alle infrastrutture;
2. le aree Ger che hanno un accesso limitato o nullo anche alle infrastrutture di base, come l'acqua e le fognature.

La crescita e lo sviluppo inclusivo della città di Ulaanbaatar devono riguardare

[40] Bayartsetseg Terbish e Margot Rawsthorne, "Social Exclusion in Ulaanbaatar City Mongolia", *Asia Pacific Journal of Social Work and Development* 26, no. 2-3 (2 luglio 2016): 88–101, https://doi.org/10.1080/02185385.2016.1199324.

[41] Servizio di informazione statistica della Mongolia, "2015 Population and Housing", Census of Mongolia, 1 gennaio 2016, www.1212.mn.

[42] Banca asiatica di sviluppo, "Vivere con la disabilità in Mongolia".

[43] Alexander C. Diener e Joshua Hagen, "City of Felt and Concrete: Negotiating Cultural Hybridity in Mongolia's Capital of Ulaanbaatar", *Nationalities Papers* 41, no. 4 (luglio 2013): 622–50, https://doi.org/10.1080/00905992.2012.743513.

l'inclusione delle persone con disabilità che possono essere maggiormente colpite dalle attuali sfide dello sviluppo urbano. Da quando la Mongolia ha ratificato la Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità nel 2009, l'inclusione e il riconoscimento dei diritti delle persone con disabilità sono migliorati, compresa l'introduzione della legge sui diritti delle persone con disabilità nel 2016. Tuttavia, se da un lato il contesto legislativo sta migliorando, dall'altro è da verificare in che misura questo crei un ambiente favorevole e affronti le barriere nei settori dell'inclusione spaziale, sociale ed economica.

Questo studio di caso costruirà un quadro dello stato attuale dell'inclusione e dell'accessibilità nell'ambiente costruito e nelle infrastrutture di Ulaanbaatar, coinvolgendo gli stakeholder e le comunità locali ed esplorando la comprensione e il potenziale della progettazione inclusiva per affrontare alcune delle attuali barriere all'inclusione. Il caso di studio descriverà innanzitutto la ricerca di base e i fattori contestuali che influenzano le questioni di accesso e inclusione nell'ambiente costruito a Ulaanbaatar. Descriverà poi le attività svolte prima di discutere le intuizioni, le lezioni apprese e le azioni verso l'inclusione per la città di Ulaanbaatar.

Contesto e fattori contestuali

La popolazione della Mongolia è in crescita, si prevede che raggiungerà i 4 milioni di abitanti entro il 2030 e, come già detto, il Paese è in rapida urbanizzazione, incentrata sulla capitale Ulaanbaatar. Le statistiche riportate di seguito danno un'indicazione dei dati demografici della popolazione e della prevalenza della disabilità. Le statistiche mostrano che i tassi di disabilità sono leggermente più alti tra gli uomini e nelle popolazioni rurali.

Statistiche sulla disabilità in Mongolia			
Popolazione della Mongolia	3238479[44]		
Popolazione di Ulaanbaatar	1345500[45]		
Popolazione di persone con disabilità in Mongolia	105691[46]	59700 maschio	46000 femmina
Popolazione di persone con disabilità a Ulaanbaatar	35600[47]	19700 maschi	15900 femmina

Disabilità e accessibilità in Mongolia

Dalla metà degli anni Novanta la Mongolia ha compiuto progressi verso l'inclusione della disabilità, istituendo la prima legge mongola sulla sicurezza sociale per le persone con disabilità nel 1995[48] . La Mongolia ha ratificato l'UNCRPD nel 2009 e da allora ha compiuto progressi nelle politiche sulla disabilità e sull'accessibilità. L'aspetto più importante è che nel 2016 è stata istituita la Legge sui diritti allo sviluppo delle persone con disabilità. Tuttavia, le DPO hanno suggerito che, sebbene le disposizioni e i servizi stabiliti dalla legge siano sufficienti, non c'è un budget sufficiente per attuarli[49]. Nel 2017, la Mongolia ha pubblicato il primo Libro bianco sulla disabilità, con un altro pubblicato nel 2019[50] e un altro ancora previsto per il 2020. Questi libri bianchi sono importanti perché

[44] "Ufficio nazionale di statistica della Mongolia", 2020, https://www.en.nso.mn/.

[45] Servizio di informazione statistica della Mongolia, "2015 Popolazione e abitazioni".

[46] Governo della Mongolia e JICA, "Libro bianco sulla disabilità in Mongolia 2019" (Governo della Mongolia: Ministero del lavoro e della protezione sociale, 2019).

[47] Governo della Mongolia e JICA.

[48] Khan et al., "Piano d'azione globale per la disabilità dell'Organizzazione Mondiale della Sanità".

[49] Federazione delle organizzazioni per la vita indipendente della Mongolia (MIL) e Tegsh Niigem, "Submission from Disabled People's Organizations of Mongolia to Inform the Development of the List of Issues Prior to Reporting for a 2nd Periodic Review of Mongolia under the Convention on the Rights of the Persons with Disabilities", 29 luglio 2018.

[50] Governo della Mongolia e JICA, "Libro bianco sulla disabilità in Mongolia 2019".

consolidare la politica sulla disabilità della Mongolia attraverso un unico documento, costruendo un processo di monitoraggio e responsabilità. Questi documenti fungono da "infrastruttura di conoscenza" per aiutare a incorporare pratiche inclusive per la disabilità e condividere i progressi[51] .

Il censimento ha raccolto i dati sulla disabilità per la prima volta nel 2010 e sarà condotto ogni 10 anni[52] . I dati sulla disabilità non sono solidi e mentre poco meno del 4% della popolazione è registrato come disabile, una ricerca della Banca asiatica di sviluppo suggerisce che questa statistica non è considerata accurata e non è correlata con i tassi di prevalenza della disabilità stimati dall'OMS [53][54] . Ciò può essere dovuto al modo in cui la disabilità è intesa in Mongolia, con il modello medico o tradizionale ancora prominente e il processo di registrazione come persona disabile medicalizzato. La disabilità è anche definita come "perdita della capacità lavorativa", un fenomeno comune negli Stati post-sovietici, che ha portato a un'incoerenza e a tassi di disabilità più bassi nella popolazione anziana[55] .

Della popolazione registrata con disabilità, il 29% riporta disabilità motorie, il 19% disabilità intellettive o condizioni di salute mentale, il 15% disabilità visive, il 12% disabilità uditive e il 6% disabilità del linguaggio[56] .
Le persone con disabilità acquisita rappresentano il 56% della popolazione e i tassi di disabilità dovuti a incidenti o a problemi di salute sono elevati[57] . Il tasso di disoccupazione delle persone con disabilità nella popolazione attiva è doppio, i costi sanitari sono più elevati e il tasso di povertà nelle famiglie con una o più persone con disabilità è doppio[58] . Le DPO sono preoccupate per il fatto che l'occupazione delle donne con disabilità è molto più bassa e un'indagine condotta dalla DPO "Tegsh Niigem" riporta un tasso di disoccupazione del 44% tra le persone con disabilità e, tra quelle occupate, il 34% è occupato.

[51] Masateru Higashida, "Consolidare le informazioni sulle politiche inclusive per la disabilità: A Case Study on White Papers in Mongolia from the Perspective of International Technical Cooperation", *Asia Pacific Journal of Social Work and Development* 30, no. 2 (2 aprile 2020): 122-30, https://doi.org/10.1080/02185385.2020.1713208.

[52] Gerelmaa Amgaabazar e Kate Lapham, "Disability Is No Longer Invisible in Mongolia", Open Society Foundations, 12 giugno 2014, https://www.opensocietyfoundations.org/voices/disability-no-longer-invisible- mongolia.

[53] Banca asiatica di sviluppo, "Vivere con la disabilità in Mongolia".

[54] Khan et al., "Piano d'azione globale per la disabilità dell'Organizzazione Mondiale della Sanità".

[55] Banca asiatica di sviluppo, "Vivere con la disabilità in Mongolia".

[56] Khan et al., "Piano d'azione globale per la disabilità dell'Organizzazione Mondiale della Sanità".

[57] Governo della Mongolia e JICA, "Libro bianco sulla disabilità in Mongolia 2019".

[58] Banca asiatica di sviluppo, "Vivere con la disabilità in Mongolia".

lavoratori autonomi, il 27% in organizzazioni governative, il 15% in ONG e il 18% come volontario in ONG[59] .

L'accessibilità è incorporata nella legislazione attraverso la legge sulla disabilità del 2016, attraverso "l'accesso a un ambiente privo di barriere". La legge sullo sviluppo urbano e la legge sull'edilizia sono state entrambe aggiornate nel 2016 per ampliare le disposizioni per le persone con disabilità. Tuttavia, non sono chiari i meccanismi per realizzare tali disposizioni. In generale si dice che le leggi devono essere attuate in modo più sistematico e che le "aspirazioni della legge dovrebbero essere soddisfatte"[60] .

Esistono standard di accessibilità, sviluppati per la prima volta nel 2009 e attualmente in fase di aggiornamento. Tuttavia, non sono obbligatori. La ricerca sull'accessibilità nel Paese è limitata, e le prove si basano in gran parte su verifiche dell'accesso che non sono ampiamente disponibili[61] . Le DPO sono attive nella conduzione di valutazioni e audit per condurre campagne a favore dell'accessibilità e un audit sui servizi pubblici condotto nel 2014 e 2015 ha mostrato che meno di un terzo delle strutture esaminate era sufficientemente accessibile[62] .

Le barriere ambientali segnalate dalle persone con disabilità includono;

- scarso accesso alle infrastrutture fisiche
- mancanza di trasporti accessibili
- atteggiamenti negativi
- l'inefficace categorizzazione della disabilità nella legge; e
- mancanza di accesso alle tecnologie assistive[63].

Le difficoltà nelle condizioni di vita includono il clima rigido dell'inverno, i gradini o la mancanza di ascensori nei grattacieli, la mancanza di acqua, di riscaldamento e di infrastrutture igieniche e di servizi igienici esterni nelle aree Ger[64].

---

[59] Federazione delle organizzazioni per la vita indipendente della Mongolia (MIL) e Tegsh Niigem, "Submission from Disabled People's Organizations of Mongolia to Inform the Development of the List of Issues Prior to Reporting for a 2nd Periodic Review of Mongolia under the Convention on the Rights of the Persons with Disabilities", 29 luglio 2018.

[60] Banca asiatica di sviluppo, "Vivere con la disabilità in Mongolia".

[61] Sunil Deepak, "Barriere affrontate dai giovani adulti con disabilità a Ulaanbaatar, Mongolia: Report of a Community-Based Emancipatory Disability Research (CB-EDR)" (Ulaanbaatar, Mongolia: Tegsh Niigem, n.d.).

[62] Banca asiatica di sviluppo, "Vivere con la disabilità in Mongolia".

[63] Delgerjargal Dorjbal et al., "Living with Spinal Cord Injury in Mongolia: A Qualitative Study on Perceived Environmental Barriers", *The Journal of Spinal Cord Medicine* 43, no. 4 (3 luglio 2020): 518-31, https://doi.org/10.1080/10790268.2019.1565707.

[64] Danielle Morante, "La terapia occupazionale emergente in Mongolia: A Case Study", *World Federation of Occupational Therapists Bulletin* 73, no. 2 (3 luglio 2017): 88–93, https://doi.org/10.1080/14473828.2017.1281870.

Le organizzazioni di persone disabili (DPO) sono molto attive in Mongolia. L'ultimo Libro Bianco sulla disabilità, prodotto dal Ministero del Lavoro e della Protezione Sociale, riporta 43 DPO attive in Mongolia[65] . Un documento presentato nel 2018 per il secondo riesame della Convenzione ONU sulla disabilità in Mongolia, guidato dalle DPO, ha delineato le questioni di interesse per le persone con disabilità in Mongolia. Il documento evidenzia la necessità di una maggiore consapevolezza da parte del pubblico in generale e suggerisce che le DPO possano condurre una formazione sulla disabilità. Per quanto riguarda l'accessibilità, si riferisce che rimane un problema nelle strutture pubbliche, che le regole o gli standard generali non funzionano quando vengono applicati a edifici specifici e che la mancanza di consultazione delle persone con disabilità nel processo di progettazione è un problema trainante. Il rapporto descrive come la mancanza di meccanismi di applicazione degli obblighi legali violi i diritti delle persone con disabilità e come sia necessaria una legge antidiscriminazione per sostenere e promuovere la pari partecipazione. Il DPO "Universal Progress" ILC ha condotto una serie di audit sull'accessibilità tra il 2015 e il 2018 e ha successivamente rilevato che queste valutazioni non hanno ancora portato all'adozione di cambiamenti. Le strutture pubbliche affermano di non avere budget per l'accessibilità e l'adattamento, mentre le modifiche che vengono effettuate sono spesso finanziate da agenzie internazionali. Ciò dimostra che è necessaria una migliore conoscenza delle norme e degli standard ed evidenzia anche la mancanza di persone con disabilità sul posto di lavoro, poiché i miglioramenti non sono richiesti dal personale[66].

Un'altra area di preoccupazione tra i DPO è la mancanza di comprensione della vita indipendente e della riabilitazione basata sulla comunità, in quanto il governo è ancora concentrato sull'assistenza residenziale. Le DPO ritengono che l'approccio alla disabilità debba essere modificato rispetto alla visione tradizionale o medica, al fine di sostenere una vita indipendente. La percezione attuale fa sì che la maggior parte del budget per l'assistenza sociale sia destinato alle case di cura e agli istituti di riabilitazione. Un esempio è dato dal fatto che lo stipendio degli assistenti personali è meno della metà dello stipendio medio minimo nazionale; il supporto degli assistenti personali è essenziale per facilitare una vita indipendente e una partecipazione paritaria. Un'altra questione sollevata è la mancanza di chiarezza su quale dipartimento governativo debba finanziare la vita indipendente.

Le raccomandazioni che le DPO hanno presentato alla Commissione UNCRPD includono: un piano annuale per rendere più accessibili le strutture e i trasporti pubblici e che

[65] Governo della Mongolia e JICA, "Libro bianco sulla disabilità in Mongolia 2019".
[66] Federazione delle organizzazioni per la vita indipendente della Mongolia (MIL) e Tegsh Niigem, "Submission

from Disabled People's Organizations of Mongolia to Inform the Development of the List of Issues Prior to Reporting for a 2nd Periodic Review of Mongolia under the Convention on the Rights of the Persons with Disabilities", 29 luglio 2018.

informazioni sul motivo per cui gli standard esistenti non sono stati applicati durante il processo di approvazione degli edifici. Chiedono se sono previsti ulteriori standard e qual è lo stato attuale dei piani per il trasporto accessibile, compresi eventuali piani di aggiornamento. Ad esempio, entro quando tutti gli autobus saranno accessibili alle sedie a rotelle? Un'azione suggerita è quella di garantire che le informazioni sugli orari del trasporto pubblico siano disponibili in un formato accessibile per gli utenti disabili del trasporto pubblico.[67]

Un recente progetto di ricerca emancipativa,[68] , sulle barriere vissute dalle persone con disabilità in Mongolia, indica le barriere in 12 settori:

1. le barriere affrontate dalle persone con disabilità nelle Aree Ger e le barriere che ostacolano l'accesso a tali aree:
2. trasporto pubblico
3. servizi di assistenza sociale
4. vita indipendente
5. salute sessuale/sessualità
6. occupazione
7. educazione
8. non discriminazione
9. assistenti personali e supporto
10. responsabilizzazione
11. servizi sanitari; e
12. tecnologia assistiva.

Le barriere derivanti da infrastrutture e ambienti fisici si intersecano con le barriere alle opportunità e i problemi di discriminazione possono derivare sia dalla vita pubblica che da quella privata. Le barriere variano anche in base a fattori personali e contestuali e affrontare queste barriere per le persone con disabilità avrebbe benefici più ampi[69] .

I risultati evidenziano che la maggior parte della ricerca sulla disabilità in Mongolia si concentra sulla riabilitazione medica, il che significa che le informazioni sulle barriere ambientali sono limitate. La ricerca suggerisce l'esistenza di un legame tra l'inaccessibilità degli ambienti fisici e legislativi e il disimpegno delle persone con disabilità. Ha inoltre specificato l'importanza di utilizzare la ricerca per promuovere soluzioni e incoraggiare cambiamenti positivi, senza concentrarsi esclusivamente sui problemi. Tuttavia, una comprensione completa delle barriere potrebbe fornire una tabella di marcia per i fornitori di servizi e decidere le priorità per il lavoro di advocacy[70] .

[67] Federazione delle organizzazioni per la vita indipendente della Mongolia (MIL) e Tegsh Niigem.
[68] Deepak, "Barriere affrontate dai giovani adulti con disabilità a Ulaanbaatar, Mongolia: Report of a Community-Based Emancipatory Disability Research (CB-EDR)".
[69] Deepak.

[70] Deepak.

Cultura e storia nello sviluppo di Ulaanbaatar

La storia e la cultura mongola sono ricche e varie, radicate nelle tradizioni nomadi[71] . Le ricerche indicano che i piani di sviluppo urbano e di densificazione possono essere in contrasto con lo stile di vita delle persone[72] e l'accesso alla terra e agli spazi aperti sono parti importanti della cultura mongola. La città di Ulaanbaatar è nata come monastero buddista mobile "basato sulle yurte" nel 1639[73] . Questa storica città di "Örgöö" (come era conosciuta in passato Ulaanbaatar) migrava a seconda della disponibilità di acqua e pascoli o della presenza di forze ostili. La città si è insediata nella sua posizione attuale nel 1778, poiché l'accesso all'acqua e alle rotte commerciali ha motivato un modello di insediamento più sedentario. Nel corso della sua storia, sia il Paese che la città sono stati soggetti a fluttuanti influenze geopolitiche tra la Russia e la Repubblica Popolare Cinese. Nel 1921, dopo la rivoluzione, il Paese divenne indipendente e noto come Repubblica Popolare di Mongolia, ma fu influenzato dalle politiche sovietiche. Uno dei cambiamenti che ne derivarono fu la rinominazione della città come Ulaanbaatar, "eroe rosso", nel 1924. I cambiamenti che la città ha subito negli anni successivi alla transizione all'economia di mercato, avvenuta nel 1990, indicano che si tratta di una città in continuo mutamento, che sta negoziando diverse ideologie e ambizioni, come la dicotomia tra modi di vita nomadi e sedentari o tra retaggi socialisti e sviluppo neoliberale o guidato dal mercato; queste tensioni sono evidenti nel tessuto stesso della città[74] .

Le strutture sociali e comunitarie sono spesso radicate in modi di vita collettivi in Mongolia, offrendo opportunità per lo sviluppo della comunità se le parti interessate sono sensibili a questi legami comunitari[75] . La società civile e le ONG sono molto attive in Mongolia, anche se i residenti che si sono insediati da poco in città hanno meno probabilità di essere coinvolti, il che può peggiorare l'esclusione tra i migranti dalle campagne alle città. Le ricerche indicano che la rapida urbanizzazione sta alterando le strutture familiari e comunitarie, causando un'emarginazione di massa.

[71] Zsolt Szilágyi, "Lingering Nomad Ideology in 21 st Century Mongolia", *Acta Ethnographica Hungarica* 61, no. 1 (giugno 2016): 197–211, https://doi.org/10.1556/022.2016.61.1.9.

[72] Raven Anderson, Michael Hooper e Aldarsaikhan Tuvshinbat, "Towers on the Steppe: Compact City Plans and Local Perceptions of Urban Densification in Ulaanbaatar, Mongolia", *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability* 10, no. 2 (3 aprile 2017): 217–30, https://doi.org/10.1080/17549175.2016.1223739.

[73] Aubrey Menard, *Giovani mongoli: Forging Democracy in the Wild, Wild East* (Penguin Random House SEA, 2020).

[74] Diener e Hagen, "Città di feltro e cemento".

[75] Terbish e Rawsthorne, "Social Exclusion in Ulaanbaatar City Mongolia".

una rottura delle tradizionali relazioni collettive con l'adattamento alla vita cittadina [76][77] . I residenti dell'area Ger possono incontrare ostacoli alla partecipazione sociale dovuti a: infrastrutture fisiche scadenti, scarso accesso ai servizi pubblici, impegno limitato nella società civile e reti sociali limitate[78] . La tradizione storica e culturale della parentela associata ai modi di vita nomadi, in cui sono radicate le relazioni collettive della comunità, dovrebbe essere presa in considerazione nella pianificazione e nello sviluppo urbano, al fine di progettare un ambiente costruito che sia socialmente e culturalmente inclusivo e appropriato. I modi di vita nomadi in Mongolia riflettono anche un rapporto più sostenibile con la natura e il territorio[79] che può offrire spunti preziosi per uno sviluppo inclusivo e *sostenibile* che si adatti ai cambiamenti climatici e urbani.

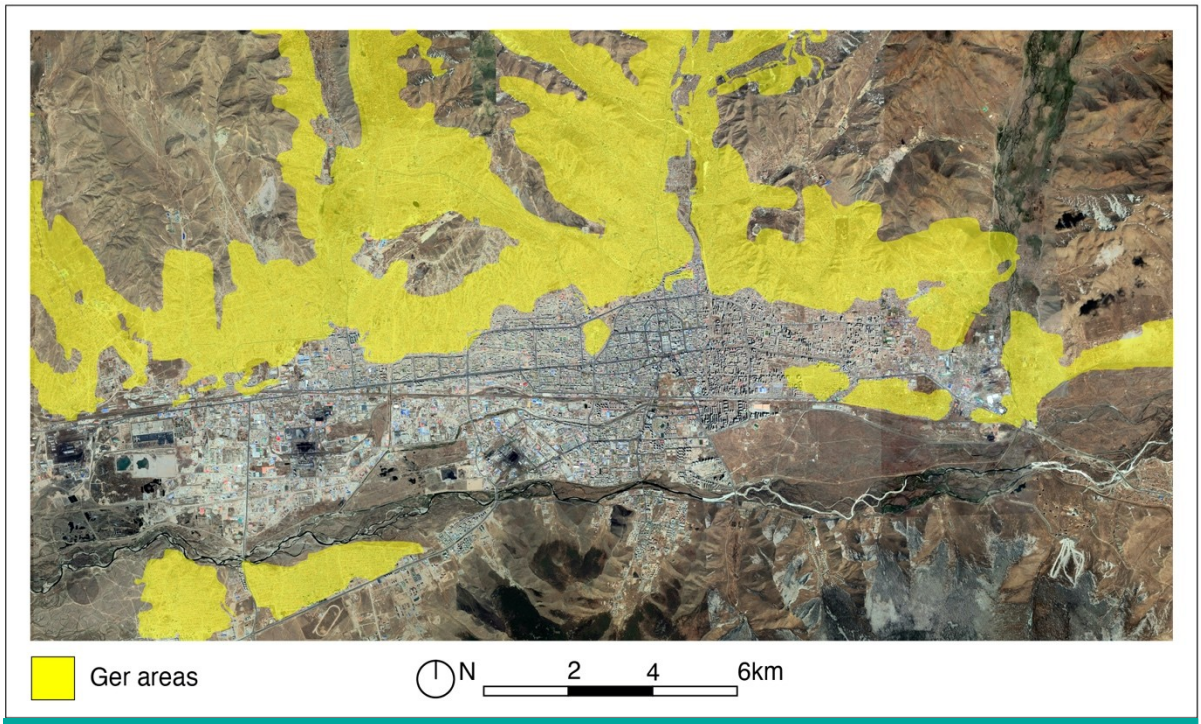
Sviluppo urbano e condizioni di vita

La città di Ulaanbaatar si trova in una valle sul fiume Tuul, ai piedi del monte Bogd Khan Uul. Come capitale, la città è importante sia politicamente che economicamente: nel 2013, due terzi del PIL mongolo sono stati prodotti nella città[80] . Come illustrato nella storia della città, il contesto urbano di Ulaanbaatar sta cambiando rapidamente. La città era stata progettata per una popolazione di mezzo milione di abitanti e ora ne risiede più del triplo; secondo alcuni rapporti, la popolazione è compresa tra 1,4 e 1,7 milioni.
Più della metà della popolazione del paese vive nello 0,2% del territorio[81] . Le tre principali sfide dello sviluppo urbano della città sono: migrazione dalle campagne alle città, mancanza di infrastrutture e assenza di una legislazione forte sull'uso del territorio[82] . Questi tre fattori stanno causando ulteriori problemi, come i danni all'ambiente, l'inadeguatezza dell'offerta abitativa, il traffico, l'uso improprio del territorio e l'espansione; esacerbati dalla mancanza di

[76] Ilana Stol e Enkhjargal Adiya, "Intergenerational Relationships in Mongolia: Togetherness as a Family Unit", *Journal of Intergenerational Relationships* 8, n. 1 (4 marzo 2010): 83–89, https://doi.org/10.1080/15350770903520783.
[77] Caroline Upton, "Capitale sociale, azione collettiva e formazione di gruppi: Developmental Trajectories in Post-Socialist Mongolia", *Human Ecology* 36, no. 2 (aprile 2008): 175-88, https://doi.org/10.1007/s10745-007-9158-x.
[78] Terbish e Rawsthorne, "Social Exclusion in Ulaanbaatar City Mongolia".
[79] Hirofumi Sugimoto et al., "Living Environment of Nomads Residing on the Outskirts of Ulaanbaatar, Mongolia-Dispositional Characteristics from the Perspective of a Comparison of Nomads and People Living in Ger Fixed Residences in the City -", *Journal of Asian Architecture and Building Engineering* 6, no. 2 (novembre 2007): 283–90, https://doi.org/10.3130/jaabe.6.283.
[80] Peilei Fan, Jiquan Chen, and Ranjeet John, 'Urbanization and Environmental Change during the Economic Transition on the Mongolian Plateau: Hohhot and Ulaanbaatar", *Environmental Research* 144 (gennaio 2016): 96–112, https://doi.org/10.1016/j.envres.2015.09.020.
[81] Menard, *Giovani mongoli*.
[82] Governo della Mongolia e Fondazione Asia, "Ulaanbaatar Master Plan 2020 and Development Approaches for 2030: Technical Summary", 2014, https://asiafoundation.org/publication/ulaanbaatar-city-master-plan-technical-summary/.

finanziamenti, capacità istituzionale e ambiente giuridico e una città inappropriatamente centralizzata[83] .

Gli alti livelli di migrazione rurale-urbana sono causati sia dall'impatto degli eventi meteorologici estremi sui mezzi di sussistenza rurali, sia dai fattori di accesso alle opportunità di lavoro e di istruzione nella città[84] . L'impatto principale di questa rapida urbanizzazione è stata l'espansione delle aree Ger, grandi aree di insediamenti non pianificati formati da appezzamenti di terreno con tende "Ger", che ospitano il 60-70% della popolazione della città.



Ulaanbaatar: immagine Google Earth con sovrapposizione delle aree Ger (informazioni adattate da UB Master Plan, 2019)

Le aree Ger mancano di infrastrutture di base, i residenti si affidano a punti d'acqua per raccogliere acqua fresca e a stufe per cucinare e riscaldarsi. Circa la metà dei residenti delle aree Ger vive ancora in tende Ger e la metà in case[85] e solo il 42% delle case ha accesso a servizi igienici interni[86] . I residenti delle aree Ger sono più propensi a svolgere lavori manuali

[83] Governo della Mongolia e Fondazione Asia.

[84] Fan, Chen e John, "Urbanizzazione e cambiamento ambientale durante la transizione economica sull'altopiano della Mongolia".

[85] Takuya Kamata et al., *Managing Urban Expansion in Mongolia: Best Practices in Scenario-Based Urban Planning* (Banca Mondiale, 2010), https://doi.org/10.1596/978-0-8213-8314-8.

[86] Ufficio nazionale di statistica della Mongolia, "Main Findings of the 2010 Population and Housing Census", 2010, en.ubseg.gov.mn/content/49.

professioni come il settore manifatturiero e quello delle costruzioni (che rappresentano entrambi il 15% della forza lavoro in queste aree)[87] . L'accesso al lavoro in questi settori è limitato per le persone con disabilità e indica che l'accesso alle opportunità di lavoro per le persone con disabilità nelle Aree Ger può essere più difficile.

Le infrastrutture di trasporto sono scarse nelle aree Ger[88] , l'accesso ai trasporti pubblici è limitato e le strade non sono asfaltate, con conseguente scarso drenaggio, polvere e rischi per la sicurezza come le buche. Anche la mancanza di illuminazione stradale è considerata un pericolo e un fattore di aumento del tasso di criminalità nelle aree Ger[89] . Uno studio ha dimostrato che il 67,6% degli intervistati che vivono nelle aree Ger non si sentirebbe sicuro a camminare per strada di notte, con le donne che sono il gruppo più propenso a riferire questa paura[90] . Un altro studio sui trasporti e l'equità sociale a Ulaanbaatar ha rilevato che le donne sono le maggiori utilizzatrici dei trasporti pubblici e che, a causa di problemi di sicurezza e dei doveri di custodia dei bambini, incontrano maggiori difficoltà nell'utilizzo dei servizi. Lo studio ha anche aggiunto che i cani randagi sono un problema per i pedoni[91] . Questo studio ha anche mostrato che le persone che vivono nelle aree Ger spesso devono affidarsi a più di un modo di trasporto, come prendere un taxi condiviso per raggiungere una fermata dell'autobus, a causa delle lacune del sistema di trasporto pubblico[92] .

L'inclusione delle Aree Ger nella pianificazione urbana riunisce le tre sfide dello sviluppo urbano della città. Le aree prioritarie per lo sviluppo urbano si concentrano sull'accesso alle infrastrutture e ai servizi nelle aree Ger, come strade, sistemi di riscaldamento, gestione dei rifiuti solidi, alloggi a prezzi accessibili e accesso ai servizi di pubblica utilità[93] . Ad esempio, Ulaanbaatar è riscaldata da un sistema infrastrutturale centrale a cui i residenti delle aree Ger non hanno accesso, il che significa che il 60% della città rimane senza riscaldamento.
I costi privati del riscaldamento nelle aree Ger sono significativamente più alti (200-500 dollari all'anno) rispetto ai costi dell'utilizzo del sistema centrale (72 dollari all'anno)[94] , esacerbando le disuguaglianze e rafforzando i cicli di povertà.

---

[87] Kamata et al., *Managing Urban Expansion in Mongolia*.
[88] Iqbal Hamiduddin et al., "The UNAA Project: Ulaanbaatar Accessibility Appraisal", n.d., https://www.unaa-project.org/.
[89] Kamata et al., *Managing Urban Expansion in Mongolia*.
[90] Terbish e Rawsthorne, "Social Exclusion in Ulaanbaatar City Mongolia".
[91] Iqbal Hamiduddin, "Viaggi ed equità sociale nei distretti Ger di Ulaanbaatar: The Case of Khoroo 31", www.unaa-project.org.
[92] Hamiduddin.

[93] Kamata et al., *Managing Urban Expansion in Mongolia*.
[94] Yun Wu et al., "Paving the Way to a Sustainable Heating Sector A Roadmap for Ulaanbaatar Urban Heating", Energy Sector Management Assistance Program (ESMAP) (Banca Mondiale, 2019).

I piani di sviluppo prevalenti per Ulaanbaatar indicano una tendenza alla densificazione urbana, ma esistono preoccupazioni riguardo alla scarsa evidenza dei benefici e dell'impatto sociale della densificazione urbana in contesti con risorse inferiori[95] . Una ricerca ha dimostrato che i residenti dell'Area Ger preferiscono generalmente vivere in piccoli gruppi di appartamenti bassi piuttosto che in condomini alti, il che indica che il sostegno locale ai piani di densificazione dovrebbe essere indagato[96] . Un altro sondaggio ha suggerito che il 70% dei residenti dell'area Ger preferirebbe rimanere nelle proprie case, citando l'importanza di poter uscire dalla propria Ger direttamente verso uno spazio verde e la libertà e flessibilità delle strutture nomadi[97] . Tuttavia, sono in corso progetti per la costruzione di alloggi a prezzi accessibili per risolvere alcuni dei problemi infrastrutturali delle aree Ger, guidati dalla Banca asiatica di sviluppo, e un sondaggio del 2016 ha mostrato che il 60% dei residenti sarebbe disposto a trasferirsi se gli alloggi proposti fossero accettabili e accessibili[98] . Questi progetti hanno un grande potenziale per migliorare le condizioni di vita nelle aree Ger, ma l'attenzione all'accessibilità e all'inclusione è fondamentale per garantire che le soluzioni siano eque. L'impatto sull'accessibilità di alloggi a più alta densità dovrebbe essere considerato nei piani di sviluppo.

La pianificazione urbana è relativamente nuova per Ulaanbaatar ed è molto necessaria per risolvere la divisione della città tra un centro più ricco e le aree Ger circostanti[99] .
La visione della città è incentrata sulla conservazione del patrimonio nomade e sulla sostenibilità ambientale, mentre si sviluppa per diventare un centro tecnologico, "una città intelligente con carattere mongolo". Il Piano regolatore 2030 definisce le priorità di pianificazione urbana come segue:

- Priorità 1: Ulaanbaatar sarà una città sicura, sana e verde, resistente ai cambiamenti climatici.
- Priorità 2: Ulaanbaatar offrirà un ambiente vivibile ai suoi residenti attraverso un'adeguata pianificazione territoriale, infrastrutture e alloggi.
- Priorità 3: Ulaanbaatar sarà una città con una buona governance e un ambiente legale sviluppato, al servizio del pubblico e del settore privato.

[95] Anderson, Hooper e Tuvshinbat, "Torri nella steppa".
[96] Terbish e Rawsthorne, "Social Exclusion in Ulaanbaatar City Mongolia".
[97] Menard, *Giovani mongoli*.
[98] Asian Development Bank, "ADB to Help Ulaanbaatar Transform Its Ger Areas into Eco-Districts", Asian Development Bank, 28 agosto 2018, https://www.adb.org/news/adb-help-ulaanbaatar-transform-its-ger-areas-eco-distretti.
[99] John Larkin e Gantuya Ganzorig, "Case Study: Can Better Urban Planning Help Ulaanbaatar Glimpse a Brighter Future?", Banca asiatica di sviluppo, 16 agosto 2018, https://www.adb.org/results/can-better-urban-planning-help-ulaanbaatar-glimpse-brighter-future.

- Priorità 4: Ulaanbaatar incoraggerà l'ulteriore sviluppo di insediamenti, città e città satellite al di fuori del centro cittadino.
- Priorità 5: Ulaanbaatar diventerà una delle città asiatiche a vocazione turistica.
- Priorità 6: Ulaanbaatar avrà un centro commerciale competitivo a livello internazionale e si svilupperà come una capitale di livello mondiale.[100]

Queste aree prioritarie si riflettono in un approccio decentrato che collegherà le aree Ger alla città attraverso i sotto-centri. Alcuni urbanisti suggeriscono che lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto si concentra sulle strade e sugli spostamenti in auto, nonostante le ricerche indichino che il trasporto in auto rappresenta solo il 23,4% della domanda della città, mentre gli spostamenti in autobus e a piedi rappresentano percentuali maggiori, rispettivamente del 33,7% e del 31%[101] . Gli spostamenti pedonali non sono considerati prioritari, nonostante siano la seconda modalità di trasporto. Camminare a Ulaanbaatar non è considerato molto sicuro: il governo della Mongolia ha riferito che l'80% delle vittime del traffico nel periodo 2000-2007 erano pedoni[102] . Le persone hanno inoltre descritto lesioni provenienti da tutte le direzioni, comprese quelle dall'alto (dai cantieri) e dal basso (buche)[103] .

I cittadini di Ulaanbaatar hanno diritti fondiari che danno diritto a un appezzamento di 0,07 ettari di terreno nella città[104] . Questo ha fatto sì che i residenti nelle aree Ger abbiano maggiori probabilità di possedere la propria casa rispetto a chi vive in appartamento, poiché il costo di costruzione di un Ger su un appezzamento di terreno è molto più basso. Tuttavia, il processo attraverso il quale i mongoli possono acquisire i diritti su questa terra è complesso e la burocrazia può essere un ostacolo, con il risultato di un'occupazione informale attraverso la costruzione di *hashaas* (recinzioni) intorno ai loro appezzamenti. Queste *hashaas* sono descritte come una forma di infrastruttura personale o relazionale che le persone usano per affermare il loro diritto alla terra e, in alcuni casi, come strumento per acquisire più terra[105] . I piani di riqualificazione delle aree Ger che si concentrano sul reinsediamento dei residenti Ger devono tenere conto dei diritti fondiari dei residenti[106] , del sostegno della comunità ai piani di riqualificazione e delle preferenze per le tipologie abitative.

---

[100] Governo della Mongolia e Fondazione Asia, "Ulaanbaatar Master Plan 2020 and Development Approaches for 2030: Technical Summary".
[101] Menard, *Giovani mongoli*.
[102] Herbert Fabian et al., "Walkability and Pedestrian Facilities in Asian Cities: State and Issues", ADB Sustainable Development Working Paper Series (Asian Development Bank, 2010), http://www.indiaenvironmentportal.org.in/files/Walkability_Final_Report_15Oct2010.pdf.
[103] Menard, *Giovani mongoli*.
[104] Rebekah Plueckhahn e Terbish Bayartsetseg, "Negotiation, Social Indebtedness, and the Making of Urban Economies in Ulaanbaatar", *Central Asian Survey* 37, no. 3 (3 luglio 2018): 438–56, https://doi.org/10.1080/02634937.2018.1442318.
[105] Plueckhahn e Bayartsetseg.

[106] Amnesty International, "Falling Short: The Right to Adequate Housing in Ulaanbaatar, Mongolia" (Amnesty International, 2016).

Salute, ambiente e clima

La salute, le condizioni ambientali e il clima sono strettamente legati in Mongolia. La Mongolia ha un clima estremo, con temperature che oscillano tra -40°C in inverno e +40°C in estate. Una delle principali cause della povertà urbana in Mongolia e della rapida migrazione rurale-urbana è legata alle gravi tempeste di neve invernali, note come "Dzud".

La rapida crescita urbana ha ampliato le disuguaglianze spaziali in termini di reddito e opportunità e ha avuto un impatto sulla salute e sul benessere. Gli ostacoli alla fornitura di assistenza sanitaria a Ulaanbaatar sono legati agli "effetti interagenti di povertà, ambienti di vita quotidiana malsani, vulnerabilità sociale e isolamento", in particolare per i poveri delle città. Il sistema sanitario, inoltre, non è adeguatamente preparato a soddisfare le esigenze delle persone con disabilità[107] .

Nelle aree Ger di Ulaanbaatar, la combinazione del freddo invernale e della mancanza di infrastrutture di base per l'acqua, i servizi igienici e il riscaldamento aggravano le condizioni sanitarie ambientali, con aria, acqua e suolo contaminati[108] . Le aree Ger sono responsabili dell'80% dell'inquinamento della città[109] . L'inquinamento dell'aria, l'esposizione a inquinanti metallici nell'acqua, nell'aria e nel suolo, la mancanza di acqua e di servizi igienici e l'esposizione professionale sono tutti fattori di rischio ambientale di primo piano per la salute. Nelle aree del Ger, anche l'inquinamento dell'aria interna è un problema, creato dalle stufe a carbone che sono l'unica forma di riscaldamento disponibile per i Gers. La mancanza di infrastrutture stradali nelle aree dei Ger crea anche polvere che provoca inquinamento e sporcizia negli ambienti di vita interni. Per migliorare la salute, nei Gers sono necessari impianti di ventilazione e migliori strutture per cucinare[110] . I rischi legati al WASH sono una preoccupazione, sia nell'uso che nello smaltimento dell'acqua[111] . Ad esempio, nelle aree del Ger, le persone non hanno accesso all'acqua corrente o alle fognature, quindi quando cucinano le acque reflue vengono versate direttamente nelle strade non asfaltate. Questo provoca allagamenti o fango

[107] Khandsuren Lhamsuren et al., "Taking Action on the Social Determinants of Health: Improving Health Access for the Urban Poor in Mongolia", *International Journal for Equity in Health* 11, n. 1 (2012): 15, https://doi.org/10.1186/1475-9276-11-15.

[108] Amarzaya Jadambaa et al., "The Impact of the Environment on Health in Mongolia: A Systematic Review", *Asia Pacific Journal of Public Health* 27, n. 1 (gennaio 2015): 45–75, https://doi.org/10.1177/1010539514545648.

[109] Aubrey Menard, "Mongolia's Urban Planning Paradox", New America Weekly, 31 agosto 2020, https://www.newamerica.org/weekly/mongolias-urban-planning-paradox/.

[110] Yeonghwa So et al., "Characteristics of Lifestyle and Living Environment of Ger District Residents in Ulaanbaatar, Mongolia", *The Korean Journal of Public Health* 55, no. 2 (31 gennaio 2019): 12–21, https://doi.org/10.17262/KJPH.2018.12.55.2.12.

[111] Sayed Mohammad Nazim Uddin et al., "Exposure to WASH-Borne Hazards: A Scoping Study on Peri-Urban Ger Areas in Ulaanbaatar, Mongolia", *Habitat International* 44 (ottobre 2014): 403–11, https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2014.08.006.

e insalubri anche quando il tempo è asciutto, creando problemi di accessibilità ed effetti negativi sull'igiene[112] . La mancanza di infrastrutture idriche e igienico-sanitarie crea barriere all'accessibilità e all'inclusione per le persone con disabilità, poiché è più difficile mantenere l'igiene e i servizi igienici e la manodopera associata alle attività quotidiane, come tagliare la legna e raccogliere l'acqua, può essere più difficile o impossibile.

[112] Deepak, "Barriere affrontate dai giovani adulti con disabilità a Ulaanbaatar, Mongolia: Report of a Community- Based Emancipatory Disability Research (CB-EDR)".

Sintesi delle attività di

Le attività di ricerca si sono svolte tra giugno e agosto 2020 in tre fasi. La ricerca ha combinato attività di ricerca virtuali e faccia a faccia e ha seguito i protocolli locali relativi alla pandemia COVID-19.

La fase 1 si è concentrata sulla comprensione dello stato attuale dell'accessibilità nell'ambiente costruito a Ulaanbaatar attraverso ricerche a tavolino, analisi di documenti, sessioni di lavoro e mappatura delle parti interessate. Sono state condotte interviste con le principali parti interessate, tra cui funzionari governativi, architetti, urbanisti, responsabili di progetto e consulenti del settore dello sviluppo.

La fase 2 si è concentrata sulla rilevazione dell'esperienza vissuta dalle persone con disabilità a Ulaanbaatar e sulla loro esperienza dell'ambiente costruito e delle infrastrutture. Interviste, diari fotografici e attività di co-progettazione sono stati utilizzati per comprendere le sfide e le barriere che le persone con disabilità devono affrontare in città, le aree in cui è possibile trovare buone pratiche e le aspirazioni per una città più inclusiva.

Diari fotografici: In questa immagine uno dei nostri partecipanti mostra le difficoltà di utilizzo dell'autobus

La Fase 3 si è concentrata sulla sintesi dei risultati delle due fasi precedenti, attraverso
organizzare una serie di workshop per discutere e convalidare i risultati iniziali. L'obiettivo di queste sessioni era quello di identificare le "azioni verso ambienti inclusivi", individuando sfide e opportunità condivise da diversi soggetti interessati. I workshop hanno utilizzato tecniche di progettazione inclusiva partecipativa per sviluppare intuizioni e aree prioritarie di intervento e hanno permesso ai partecipanti di acquisire esperienza nei metodi di progettazione inclusiva da applicare al proprio lavoro.

La ricerca ha coinvolto tre gruppi di stakeholder chiave: governo e politica, industria e comunità. Sono state condotte 15 interviste con professionisti del governo e dell'industria che operano nei settori dell'inclusione, dell'accessibilità e/o

dell'ambiente costruito. 10 interviste e 5 diari fotografici con

Le interviste sono state condotte con persone con disabilità. Il rapporto tra i sessi è stato di 17 uomini e 13 donne, con un rapporto tra i partecipanti disabili di 8 uomini e 7 donne. Le fasce d'età variavano dai 18-29 ai 60+, con la maggioranza dei partecipanti tra i 30-39 (12) e i 40-49 (8). I partecipanti disabili presentavano un mix di disabilità motorie, visive e uditive. Si sono svolti due workshop, uno con partecipanti disabili e uno con più parti interessate, in cui si è svolta una co-sperimentazione esplorativa.
Le attività di progettazione sono state utilizzate per discutere i risultati dei dati primari. Le attività comprendevano la mappatura del percorso, la mappatura partecipativa e la definizione delle priorità. Per convalidare i risultati della ricerca si è svolto un ulteriore workshop con il team di ricerca immediato.

Workshop di co-progettazione con collaborazione a distanza

Abbiamo anche incontrato sette organizzazioni che operano in questo campo per informare la nostra ricerca.
Si tratta di organizzazioni multinazionali per lo sviluppo, organizzazioni non governative locali e studi di architettura.

Chi è interessato alla progettazione inclusiva e a un ambiente costruito accessibile in Mongolia?

Per identificare i soggetti interessati a un ambiente costruito più inclusivo e accessibile, il team ha condotto una sessione di mappatura virtuale per individuare le parti interessate.
Questo è stato integrato con i risultati dei dati primari per costruire un quadro di tutti gli stakeholder, compresi quelli che possono trarre beneficio da un ambiente più inclusivo e quelli che svolgono un ruolo nella sua formazione.

Attività di mappatura virtuale degli

Percorso di inclusione - dove sono ?

2006

- Requisiti tecnici delle strade per pedoni e persone con disabilità MNS5862

2009

- Ratifica dell'UNCRPD
- Standard di accessibilità
- Standard: Pianificazione delle strade per pedoni e

2015

- Legge rivista sullo sviluppo urbano
  - Sezione 20: accesso alle infrastrutture per le persone con disabilità e per i disabili. restrizione sulle autorizzazioni edilizie

2016

- Legge sui diritti delle persone con disabilità
- Legge rivista sull'edilizia
  - L'articolo 15 richiede la considerazione dei bisogni delle persone con disabilità.

2017

- Legge per la regolamentazione delle costruzioni
  - Richiede la rappresentanza delle persone con disabilità nell'edilizia Valutazione
- Guida 02: Garantire i diritti delle persone con disabilità.
  - Rilasciato dal Ministero dell'Edilizia e dello Sviluppo Urbano alle Agenzie governative competenti

2018

- Piano d'azione governativo 2018-2022
  - Programma nazionale per il sostegno dell'abilitazione, del coinvolgimento e dell'impegno Sviluppo di persone con

2019

- Autorità generale per lo sviluppo delle persone con disabilità

Approfondimenti

L'analisi tematica è stata utilizzata per esplorare i dati della ricerca, identificando temi importanti tra i diversi gruppi di stakeholder: politica, comunità e industria. Gli approfondimenti sono organizzati per temi, toccando le diverse prospettive degli stakeholder.

L'esperienza vissuta della disabilità in Ulaanbaatar

Cosa significa essere una persona disabile a Ulaanbaatar?

Le persone con disabilità incontrano molte barriere nell'accesso all'ambiente costruito e nel sentirsi incluse. Esempi di queste esperienze sono:

"Vivere a Ulaanbaatar con una disabilità è difficile. Anche se la città diventa accessibile, non abbiamo programmi e politiche di socializzazione per i nuovi disabili. Dobbiamo lavorare molto sul supporto psicologico e dare speranza di vita alle persone con disabilità. Inoltre, le persone con disabilità devono impegnarsi e lavorare sodo ed essere forti, perché nessuno parlerà e lavorerà per noi se non lo faremo noi".

I partecipanti hanno percepito lo stigma nell'ambiente costruito

"*Il posto in cui vorrei andare è piuttosto difficile. Quindi cerco di non andarci*".

L'accessibilità fisica e le sfide associate alle disabilità motorie sono meglio comprese da tutte le parti interessate, ma l'ambiente costruito presenta ancora molti problemi per le persone a mobilità ridotta: "*ad ogni passo devo affrontare scale e gradini*".
I partecipanti hanno raccontato che i luoghi considerati accessibili non sono ancora accessibili a tutti gli utenti e non tengono conto delle diverse disabilità. Ciò indica la necessità di una migliore formazione sulla progettazione inclusiva che tenga conto di uno spettro di abilità.
Ad esempio, i partecipanti sordi si sentono impossibilitati ad andare al ristorante perché il personale non conosce il linguaggio dei segni o non possono accedere ai servizi a causa della comunicazione.

e barriere informative: "*Tutti hanno gli stessi diritti in materia di legge, ma non sono riuscito a ottenere informazioni sufficienti*".

"*Dovremmo prenotare il tavolo prima di andare al ristorante, non possiamo prenotare online o per telefono. Le persone al ristorante non conoscono il linguaggio dei segni. Quindi, ci incontriamo a casa di qualcuno*".

L'accessibilità della cucina è stata una sfida per un partecipante

Le case in genere non sono accessibili, e alcuni partecipanti hanno descritto come hanno fatto adattamenti per muoversi in casa e svolgere le attività quotidiane. Tuttavia, nella maggior parte dei casi, gli spazi abitativi non erano accessibili alle sedie a rotelle, comprese le cucine, le porte per accedere alle diverse stanze o persino l'accesso alla casa o all'appartamento stesso: "La *nostra casa ha scale alte all'esterno e non ha rampe. Era già stata costruita quando l'abbiamo acquistata e i costruttori non l'avevano progettata per essere accessibile*" e "*la mia casa non è accessibile". casa non è accessibile, quindi passo il tempo a letto*". Da un certo punto di vista, la struttura del Ger evita alcune sfide di accessibilità, poiché è a un solo livello e consiste in una costruzione relativamente flessibile. Tuttavia, un partecipante ha affermato che l'accesso e l'uscita dal Ger, a causa di un gradino alto, e la mancanza di un bagno interno sono barriere all'accessibilità.

L'accessibilità fisica era strettamente legata agli atteggiamenti e alla salute mentale. Lo stress causato dall'inaccessibilità è stato di per sé un ostacolo al sentirsi inclusi e alla possibilità di partecipare pienamente alla società. Stigma e discriminazione sono stati discussi dai partecipanti sia nella vita pubblica che in quella privata, chiarendo l'importanza di come una buona progettazione inclusiva debba anche contribuire a far sentire le persone accolte e a proprio agio.

Dove le persone vogliono vivere e trascorrere il loro tempo?

I partecipanti vivevano in diverse zone della città e in diversi tipi di abitazioni, dai

Gers agli appartamenti e alle case. Alcuni dei partecipanti apprezzano gli spazi tranquilli e hanno detto che vivere in centro città può essere molto rumoroso. Le zone di Ger possono essere più tranquille perché le case sono generalmente più lontane dalle strade. Le persone hanno espresso giudizi positivi e

negativi sui diversi tipi di alloggio, ma molti partecipanti hanno detto di essersi trasferiti in un appartamento e che per loro era meglio che vivere nelle aree Ger.

"*È più pulito che vivere in un Ger. L'appartamento in cui vivo è in uno dei vecchi edifici di 9 piani, il che significa che ci sono molte scale*".

Un partecipante con disabilità visiva ha raccontato che vivere in un posto ha avuto dei vantaggi perché ne conosceva bene la disposizione: *Vivo lì da quando sono nato, quindi conosco tutti gli angoli e le cose (i mobili) di casa*". Un altro partecipante ha detto: "*Mi sono adattato all'ambiente interno della mia casa".* La familiarità e il comfort possono essere aspetti importanti di un ambiente di vita inclusivo e i piani di sviluppo urbano dovrebbero tenerne conto nei piani di rialloggiamento.

"Mi piace cambiare ambiente".

La possibilità di partecipare a diverse attività, dal lavoro all'istruzione, dall'intrattenimento alla socializzazione, è un aspetto importante di una città inclusiva. Le attività ricreative e gli spazi verdi sono stati elementi di spicco dei diari fotografici e delle attività di co-progettazione. I karaoke sono stati considerati luoghi in cui le persone si recano per divertirsi e scaricare lo stress, ma non sono accessibili. I problemi di accessibilità specifici dei locali per il karaoke hanno riguardato: la presenza di gradini ingressi privi di rampe, inaccessibilità delle attrezzature del karaoke per le persone con disabilità visive e mancanza di sensibilità del personale e degli altri clienti nei confronti delle persone con disabilità. Per un partecipante, la possibilità di accedere ai locali per la manicure era importante perché le unghie venivano spesso danneggiate dall'uso della sedia a rotelle.

Un diario fotografico che illustra l'inaccessibilità dei locali per il karaoke

Anche l'accessibilità degli spazi culturali potrebbe essere migliorata ed è stata identificata come una priorità durante un workshop. Tra gli esempi, un partecipante

non vedente che desiderava

visitare un museo, ma non è stato permesso loro di toccare nulla e quindi non hanno potuto avere un'esperienza di fruizione paritaria. Il parco nazionale è visto sia come luogo culturale che come spazio ricreativo. Lo sport è una parte importante della cultura mongola e l'accesso a spazi verdi e aperti è apprezzato. Tuttavia, il parco nazionale è limitato nella sua accessibilità, con un'unica toilette accessibile all'ingresso, che è mal tenuta, e gradini in alcune parti del parco. L'aspetto positivo è che il parco è generalmente considerato abbastanza inclusivo ed è dotato di attrezzature per l'esercizio fisico che i partecipanti utilizzano volentieri. L'accessibilità del parco è ulteriormente limitata dall'inaccessibilità dei trasporti pubblici e per alcuni partecipanti il costo dei taxi ha rappresentato un ostacolo alla visita del parco. Questo rispecchia le discussioni dei partecipanti sulle condizioni di vita, in cui hanno spesso commentato che uscire di casa e tornare a casa erano gli aspetti più difficili della loro giornata.

"*Per lo più, mi piace visitare parchi nazionali, centri di gioco e altri luoghi pubblici con la mia ragazza. Le uniche difficoltà sono nel tragitto verso il luogo e verso casa. Capita di attraversare strade interrotte, strade senza marciapiedi e alcune scale".*

Le DPO offrono uno spazio di socializzazione

I DPO sono un sostegno importante per le persone con disabilità e una fonte di connessione sociale. Spazi come questo, privi di stigma, sono importanti: "*Mi piace visitare Universal Progress ILC. Quando vado in altri posti la gente non capisce il mio linguaggio. Qui ho molti amici e posso parlare liberamente con loro. Mi capiscono*". Gli spazi in cui le persone **si sentono** incluse sono importanti quanto spazi fisicamente accessibili: *"Mi piace andare nei luoghi in cui l'atteggiamento delle persone è piacevole"*. Sia l'accessibilità fisica che l'atteggiamento del pubblico sono stati descritti come deterrenti alla partecipazione alle attività pubbliche.

Sviluppo urbano, infrastrutture e terreni

La città disconnessa

La vita nelle aree Ger può essere molto diversa da quella nelle zone più sviluppate della città. Tre dei problemi principali per le persone con disabilità sono:

- persone non hanno accesso a una toilette all'interno della propria abitazione,
- non sono collegati alle infrastrutture idriche e di riscaldamento; e
- Le infrastrutture stradali e di trasporto sono le più povere in queste zone della città.

I servizi igienici nelle aree Ger sono completamente inaccessibili.

Fonte dell'immagine: Progresso

Per questi motivi, i partecipanti descrivono la vita in appartamento come più conveniente e sarebbe interessante sapere se questa opinione è coerente con la popolazione della città. Le aree Ger presentano evidenti problemi di accessibilità e di infrastrutture che richiedono investimenti significativi per essere affrontati. Ci sono pochi dati su come i mongoli con disabilità vivevano prima, in contesti più rurali e nomadi. Ciò rende difficile l'integrazione di piani di riqualificazione più sensibili alla cultura e alla società.

Lo sviluppo urbano, la necessità di infrastrutture essenziali e di renderlo inclusivo

I dati primari sono coerenti con la ricerca a tavolino sulle sfide dello sviluppo urbano e delle infrastrutture a Ulaanbaatar. Inoltre, i partecipanti considerano le infrastrutture come un importante fattore di partecipazione e inclusione: "Le *infrastrutture aprono le porte all'occupazione e all'istruzione, migliorando la qualità della vita*". Per gli operatori del settore, la salute e la sicurezza nelle costruzioni sono considerate una causa di inaccessibilità e disabilità. Secondo alcuni partecipanti, i detriti che cadono dalle La costruzione di grattacieli è un evento comune che causa infortuni che spesso possono portare a disabilità temporanee o permanenti.

[113] ed è un aspetto che dovrebbe essere affrontato nei regolamenti edilizi. Il Libro Bianco sulla disabilità afferma che i mongoli hanno un alto rischio di acquisire disabilità a causa di incidenti o di problemi di salute comunemente legati alle condizioni ambientali[114] . I partecipanti hanno anche collegato infrastrutture più inclusive alla non discriminazione. Si è ritenuto che infrastrutture più accessibili possano ridurre lo stigma e migliorare in generale l'atteggiamento dell'opinione pubblica nei confronti delle persone con disabilità.

"Le ***infrastrutture sono il collegamento più importante per ogni cosa. Ad esempio, se le infrastrutture non sono accessibili, non possiamo studiare o lavorare. E penso anche che la discriminazione sarà minore".***

Fare spazio all'accessibilità

Fare "spazio" all'accessibilità sia a livello di città che di edificio è una sfida. Gli edifici più vecchi sono in genere più difficili e costosi da modificare rispetto a quelli nuovi e il modo in cui la proprietà dei terreni e la zonizzazione sono organizzate nelle città rende difficile pianificare sistematicamente le infrastrutture con un'accessibilità integrata. "Le *organizzazioni cercano di realizzare rampe, ingressi accessibili, rimuovere i cordoli o aggiungere strade tattili, ma se non c'è spazio sufficiente non si può cambiare molto*".

L'edilizia cittadina è descritta come caotica: *"La proprietà fondiaria non è sistematica, quindi è difficile liberare terreni per costruire strutture pubbliche, il che significa che le strade mancano di marciapiedi perché non hanno abbastanza spazio".* Un partecipante che lavora nell'agenzia governativa responsabile delle strade e dei trasporti ha descritto come i disegni di progetto siano stati completati con marciapiedi che soddisfano gli standard di accessibilità (1,5 m di larghezza con spazi verdi di 0,5 m). Tuttavia, a causa della mancanza di spazio in città, i marciapiedi finiscono spesso per essere costruiti con una larghezza di 0,8-0,9 m, rendendoli inaccessibili alle persone in sedia a rotelle. Questo suggerisce che la progettazione inclusiva e gli standard di accessibilità dovrebbero essere integrati nelle iniziative di pianificazione urbana e far parte del processo di approvazione per ottenere i permessi di costruzione.

Anche la proprietà fondiaria all'interno delle aree Ger è complicata e resa più complessa dalla mancanza di una pianificazione sistematica. Questo ha un impatto sulla vita delle persone con disabilità, poiché significa che non sempre hanno il controllo sull'ambiente circostante la loro casa: "*Vivo in un recinto. Il recinto non è mio, quindi non posso dire loro che è difficile entrare e uscire*". Queste relazioni infrastrutturali informali tra

[113] Menard, "Il paradosso urbanistico della Mongolia".

[114] Governo della Mongolia e JICA, "Libro bianco sulla disabilità in Mongolia 2019".

I quartieri creano problemi di accessibilità e inclusione, in quanto le persone cercano di rivendicare lo spazio in città. La pianificazione e i regolamenti inclusivi dovrebbero essere applicati anche nelle aree Ger per sostenere i residenti che incontrano questi problemi.

Una partecipante, donna sorda e tassista, sperimenta barriere comunicative e discriminazioni nel suo lavoro.

All'interno degli edifici, la pianificazione degli spazi potrebbe essere più inclusiva e andare oltre il rispetto degli standard tecnici di accessibilità. In genere gli edifici vengono costruiti secondo norme e standard basati sul numero di occupanti, aggiungendo l'accessibilità in un secondo momento, il che è problematico. Questo crea situazioni in cui gli utenti devono adattarsi per accedere agli edifici, come ad esempio utilizzare la rampa per le merci per accedere ai supermercati. La formazione sulla progettazione inclusiva potrebbe motivare sia i clienti che i professionisti del settore a considerare l'accessibilità e l'inclusione con creatività all'interno del processo di progettazione, invece di limitare i requisiti tecnici.

In molti edifici pubblici, i servizi essenziali non si trovano al piano terra. Se l'aggiunta di ascensori è proibitiva, le organizzazioni dovrebbero pensare a come vengono erogati i servizi e a dove sono collocati. Per massimizzare l'accessibilità e l'inclusione nell'ambiente costruito, la progettazione inclusiva dell'ambiente fisico deve essere integrata da una pianificazione organizzativa e da una fornitura di servizi inclusivi.

La disabilità è collegata ad altre barriere all'inclusione

Nel discutere le barriere all'accessibilità, i partecipanti hanno parlato anche di questioni legate al genere e allo status socio-economico. Le barriere alla mobilità includono il costo dell'uso dei taxi, perché il trasporto pubblico non è accessibile, e per le donne con disabilità rappresentano ulteriori problemi di sicurezza sui taxi e sugli autobus.
Le donne devono inoltre affrontare ulteriori difficoltà nell'accesso ai servizi sanitari

essenziali per le donne. Le misure volte a migliorare l'accessibilità e l'inclusione dovrebbero considerare questi aspetti intersettoriali per formare una risposta progettuale inclusiva e olistica.

"*Ho paura di andare da sola quando è buio e di prendere un taxi, a volte gli autisti sono violenti e mi dicono cose come "dammi il tuo numero di telefono o non ti lascio*"".

"*Sono una donna, quindi non servo uomini ubriachi o 2 o 3 uomini sul mio taxi. È difficile servire gli anziani che non capiscono e a volte mi danno una piccola somma di denaro rispetto al prezzo del taxi".*

Diversi partecipanti hanno parlato di un trasferimento in relazione alla loro disabilità, come ad esempio il trasferimento da una zona rurale alla città o da un Ger a un appartamento per un ambiente di vita più confortevole. Le persone con disabilità che si trasferiscono, spinte da un migliore accesso ai servizi e da un ambiente più accessibile, possono anche incontrare barriere associate all'inclusione sociale in un nuovo contesto e questo dovrebbe essere considerato nel modo in cui la città viene pianificata, progettata e sviluppata.

Trasporti, mobilità e continuità dell'accessibilità di

Strade e trasporti sono stati i problemi di accessibilità infrastrutturale più frequentemente discussi, "*uscire di casa e usare i mezzi pubblici sono i più difficili*". I problemi vanno dalla mancanza di trasporti accessibili, c'è solo una linea di autobus accessibile, alla totale mancanza di infrastrutture stradali nelle aree Ger della città. Gli autobus non accessibili hanno gradini molto alti e porte strette e mancano informazioni accessibili, ad esempio sugli orari, per le diverse disabilità. L'accessibilità dei trasporti dipende anche dall'efficacia dei servizi offerti e i partecipanti riferiscono che gli autisti degli autobus e i tassisti possono discriminare le persone con disabilità: "*quando prendo l'autobus i gradini sono alti e gli autisti hanno fretta, partono velocemente prima che io mi sieda, così posso cadere*". I partecipanti riferiscono che i tassisti non si fermano, che gli autisti degli autobus accessibili non usano la rampa o non annunciano la presenza di un passeggero disabile, causando stigmatizzazione. La maggior parte dei partecipanti disabili ha riferito di aver bisogno di assistenza per utilizzare i trasporti pubblici, oppure ha optato per l'uso di taxi o auto private. Tuttavia, nella maggior parte dei casi questa soluzione ha rappresentato una barriera finanziaria: *"Non posso sempre permettermi di prendere un taxi, quindi lo prendo solo quando la strada è disastrata*".

Sebbene le politiche di trasporto sulla disabilità siano state introdotte più tardi rispetto all'edilizia e allo sviluppo urbano, il Ministero delle strade e dei trasporti sembra fare progressi e avere una buona comprensione dei problemi: "*la strada è una proprietà pubblica, per questo deve essere accessibile a tutti*". Il diritto stradale

contiene ora articoli su

disabilità, prevedendo una commissione che includa persone con disabilità per firmare i progetti. Gli stakeholder governativi hanno discusso di come la mancanza di una pianificazione sistematica delle infrastrutture cittadine crei un ostacolo a un trasporto più inclusivo e gli sforzi devono essere coordinati attraverso la pianificazione cittadina.

"La *Mongolia era solita legiferare in materia di accessibilità su questioni più legate all'edilizia. Tuttavia, poiché il contesto giuridico è migliorato negli ultimi anni, nel 2017 è stata emendata la legge sulle strade, dove sono state affrontate le questioni di accessibilità per le persone con disabilità. Inoltre, la questione dell'accessibilità per i disabili è stata inclusa nelle norme e negli standard di accompagnamento. La legge prevede anche requisiti per le luci e la segnaletica del traffico e dei veicoli. Ma il livello di richiesta non è ancora stato raggiunto".*

Un diario fotografico che illustra le sfide della

Per i pedoni, la città è difficile da girare.
Alcune zone del centro città sono dotate di pavimentazione tattile e attraversamenti stradali accessibili.
Tuttavia, non è coerente. Nelle aree del Ger, le strade sono sterrate, prive di marciapiedi e il terreno scosceso rende difficile spostarsi in tutte le condizioni atmosferiche.

Alcuni dei nostri partecipanti hanno preferito usare la strada perché la superficie era più facile da usare per le sedie a rotelle: "*È pericoloso, le auto si avvicinano così tanto ma non ho la strada da percorrere e non ho altra scelta. La* continuità dell'accessibilità è spesso un problema e gli esempi includono l'appartamento di un partecipante in cui è stato installato un ascensore, ma non c'è un accesso senza gradini dall'esterno

per raggiungere l'ascensore, quindi non è accessibile. Anche in questo caso, si tratta di un problema di pianificazione urbana e di collaborazione: "*anche se gli edifici hanno alcuni luoghi accessibili ma i canali di collegamento, i canali accessibili non sono accessibili*".

Un esempio di mappa del viaggio

I partecipanti hanno condiviso percorsi di accessibilità per illustrare l'importanza di un'accessibilità coerente e continua: "Il *mio lavoro non è lontano da casa mia, trascorro circa 20 o 30 minuti. Quindi, per lo più, vado a piedi tra l'uno e l'altro. La strada da casa al lavoro è inaccessibile, per metà interrotta. Pertanto, è impossibile camminare sul marciapiede, uso la strada automatica tra il lavoro e casa. Quando torno a casa, il mio appartamento non ha una rampa esterna. Dopo che ho all'interno, devo salire altre scale per raggiungere l'ascensore. Quindi, per tornare a casa devo chiedere aiuto ad altri. Solo il mio ambiente di lavoro è accessibile. Quindi il fisico ambiente in UB è inaccessibile*".

Dalla politica all'azione - Responsabilità e implementazione

Le politiche e le leggi a tutela dei diritti delle persone con disabilità sono ragionevolmente sviluppate in Mongolia. Uno dei principali problemi legislativi è la mancanza di requisiti legali per l'accessibilità, in quanto gli standard attuali non sono obbligatori. Tuttavia, una legge sull'accessibilità è in fase di sviluppo e le organizzazioni delle persone con disabilità partecipano a questo processo. Anche il monitoraggio e la valutazione sono un aspetto importante per progredire verso l'inclusione a livello politico, ma gli attuali meccanismi di valutazione, come gli audit sull'accesso, sono limitati e non coerenti.

L'ostacolo principale che gli stakeholder governativi incontrano riguarda l'attuazione delle politiche: "*Il problema è nel sistema, non tanto nella legge, quanto nel sistema di approvazione del progetto delle costruzioni*". Mancano i meccanismi per implementare e far rispettare le questioni legate all'accessibilità e gli attuali processi di approvazione degli edifici lasciano troppo in ritardo le considerazioni sull'accessibilità e l'inclusione delle persone con disabilità nel processo. Attualmente, l'approvazione da parte dei rappresentanti dei disabili viene richiesta solo una volta che l'edificio è stato completato.

Quando la consultazione ha luogo (dopo il completamento), gli appaltatori e i progettisti hanno a disposizione solo due settimane per apportare eventuali modifiche, il che spesso significa che i suggerimenti proposti non vengono accolti. Un partecipante ha anche spiegato che a volte i pareri delle persone con disabilità possono essere scavalcati da altri

membri della commissione nel processo di approvazione degli edifici, oppure si può ricorrere a tangenti. Le misure di accessibilità con cui gli edifici vengono attualmente approvati sono minime e si concentrano su rampe e servizi igienici. Le parti interessate stanno cercando di migliorare la lista di controllo dell'accessibilità per renderla più completa e inclusiva. La lista di controllo per l'approvazione dovrebbe essere coerente con gli standard di accessibilità, altrimenti gli operatori del settore non sono incentivati a seguire gli standard.

Un altro problema è il rispetto degli standard e delle linee guida esistenti. Per tutte le parti interessate, dai clienti ai progettisti, agli ingegneri e agli appaltatori, il rispetto dei requisiti è un problema: *"Se tutti seguissero le norme e i regolamenti nel loro lavoro, l'ambiente sarebbe accessibile"*. Questi risultati in Mongolia sono coerenti con i risultati globali del Rapporto mondiale sulla disabilità, secondo cui la consapevolezza e il rispetto degli standard non obbligatori sono entrambi bassi[115] .

Object: Ramp of outdoor stairs				
Sub-object: Ramp				
Quiestion	Measurement	State	Note	Picture
Ramp width	180	Standard		
Slope percent	17.5	None standard	1:12 or 8% slope	
Smooth and non-slip surface	Yes	Standard		
Heigh of the kerb	0	None standard	Kerb height has to be not less than 5 cm	
The width of the slope start	180	Standard		
The length of the slope start	150	Standard		
The width of the slope end	180	Standard		
The lenght of the slope end	150	Standard		

Advise
Renovate the outdoor ramps by accordance with the standards.

Esempio di verifica degli accessi con segnalazione di una rampa non standard

Fonte: Progresso Universale II C

Il divario tra le politiche e l'attuazione potrebbe essere in parte spiegato dalla mancanza di comprensione, da parte dei principali stakeholder, dei termini relativi all'accessibilità e all'inclusione. Nella maggior parte dei casi, questi termini sono stati adottati dalle agende internazionali e, sebbene siano presenti nei documenti politici, un partecipante ha suggerito che termini come "sistemazione ragionevole" e "inclusione" non sono ben compresi in Mongolia. Anche la comprensione del pubblico in generale è limitata, aggravando ulteriormente le difficoltà di attuazione: "*Penso che per prima cosa dobbiamo definire i termini giusti di inclusività o universalità*". Una chiara comprensione di questi termini potrebbe favorire la creazione di un consenso tra le parti interessate.

[115] Organizzazione Mondiale della Sanità, "Rapporto mondiale sulla disabilità".

Il costo deve essere trasformato da barriera a incentivo.

Sia le politiche che gli operatori del settore trarrebbero beneficio da una comprensione più approfondita dei costi e del valore della progettazione inclusiva e accessibile. Sia nel settore dell'ambiente costruito che in quello delle tecnologie assistive, limitare i costi è più importante della qualità: "*L'azienda si concentra sul costo del proprio lavoro, non si concentra sulla qualità del proprio lavoro. È questo che dobbiamo cambiare*". La gente crede che la progettazione inclusiva e l'accessibilità siano costose. Una migliore comprensione del valore dell'incorporazione della progettazione inclusiva fin dall'inizio di un progetto e del valore aggiunto a lungo termine e dei più ampi benefici economici di luoghi più inclusivi aiuterebbe a incentivare le decisioni di progettazione.

"[sugli ausili visivi assistiti] *Non sono di buona qualità. Il governo fornisce i fondi ma le aziende private li importano, quindi non si preoccupano della qualità ma solo dei numeri".*

Chi è responsabile e come si progetta la responsabilità?

La mancanza di chiarezza sulle responsabilità crea un ostacolo all'assunzione di responsabilità. La responsabilità dovrebbe essere considerata sia a livello politico che a livello industriale. Il governo locale è importante quanto la politica nazionale: "*È necessaria una politica sull'accessibilità a livello di città capoluogo*". La "voce critica" delle organizzazioni di persone con disabilità è apprezzata dagli stakeholder governativi e considerata una componente essenziale della progettazione di una città più accessibile. Tuttavia, i meccanismi attraverso i quali questo contributo viene integrato potrebbero essere ulteriormente sviluppati. Anche la responsabilità della comunità è importante, come dimostra questo esempio dell'agenzia governativa per le strade e i trasporti: "*Non possiamo vedere tutti i problemi con la stessa rapidità delle persone, quindi il sistema di segnalazione rende le cose più facili*". La progettazione inclusiva è stata descritta come "*dominio della scienza e della pianificazione degli architetti*", a indicare la percezione che sia l'ambiente costruito a essere responsabile della progettazione inclusiva.

In termini di supervisione e responsabilità, nel 2019 è stata istituita l'Autorità generale per lo sviluppo delle persone con disabilità. Questa agenzia governativa svolge un ruolo fondamentale nella supervisione delle politiche sulla disabilità a livello globale e organizza i sottocomitati in cui vengono consultati i rappresentanti delle persone con disabilità nella definizione delle politiche.

A livello tecnico, altre agenzie di controllo sono importanti, come la Commissione statale di accreditamento e l'Agenzia di ispezione metropolitana. Una politica

sull'accessibilità per la città di Ulaanbaatar contribuirebbe a incoraggiare i cambiamenti, tra cui il

l'incorporazione di caratteristiche di accessibilità negli aggiornamenti del piano regolatore della città. La capitale può essere un esempio per il resto del Paese. I partecipanti riferiscono che le costruzioni commissionate dal governo richiedono ora il rispetto degli standard di accessibilità. Tuttavia, i clienti privati si concentrano sulla massimizzazione dell'uso efficiente dello spazio: i clienti incorporano l'inclusione fin dall'inizio solo se sono motivati a farlo.
Creare consapevolezza e generare un cambiamento culturale positivo potrebbe contribuire a motivare il settore privato a rispettare gli standard, in quanto aumenterebbe la domanda di accessibilità e inclusione da parte del pubblico in generale.

Approcci adattivi e collaborativi per la creazione di città inclusive

Le barriere all'accessibilità e all'inclusione sono multiformi

"Penso che l'inaccessibilità sia una sorta di stigma in sé".

L'inaccessibilità fisica, l'atteggiamento e la consapevolezza del pubblico e i problemi di servizio si intersecano per formare un ambiente inaccessibile ed escludente. Dai risultati emerge chiaramente che le soluzioni tecniche di progettazione non sono sufficienti a creare ambienti pienamente inclusivi. I partecipanti hanno descritto come una delle ragioni alla base di questa situazione sia una disconnessione nella legislazione: pianificazione e sviluppo, accesso ai servizi e diritti al lavoro.
L'adozione di un approccio incentrato sulle persone per la pianificazione e la progettazione dell'ambiente costruito e dei servizi aiuterebbe a gettare un ponte tra queste barriere interconnesse.

"Le persone con disabilità hanno una mancanza di accessibilità per ottenere servizi e informazioni, e ora hanno bisogno di andare dove vogliono, hanno bisogno di ottenere servizi, e se non possono andarci dovrebbero avere accesso alle informazioni in un modo che sia adatto a loro, ma non possono, e questo deve essere migliorato".

Le barriere all'accesso ai servizi in tutti i settori, compresi l'istruzione, la sanità e l'intrattenimento, contribuiscono a rendere la città inaccessibile. Queste barriere possono essere fisiche, ma anche dovute alla formazione del personale, alla consapevolezza e all'atteggiamento: "*Mi trovo sempre di fronte allo stigma. Ad esempio, quando cerco di prendere un taxi con il mio assistente personale, il tassista si ferma quando vede il mio assistente personale e se ne va dopo avermi visto*". Le persone hanno gli stessi diritti ai servizi e alle opportunità essenziali, ma un ambiente inaccessibile può violare tali diritti, in particolare per le persone con disabilità: "*l'ultimo*

Quando sono andata in ospedale non potevo entrare dalla porta, ho parlato con il mio medico dall'esterno perché la sedia a rotelle non passava dalla porta".

Approcci olistici, multisettoriali e partecipativi

Tra i partecipanti è emerso il valore dell'integrazione delle voci delle persone con disabilità. Il governo della Mongolia ha istituito una serie di 14 sottocomitati che integrano i rappresentanti delle organizzazioni delle persone con disabilità. Questo ha il potenziale per aggiungere voci preziose al processo decisionale. Tuttavia, sembra anche che la consultazione possa avvenire troppo tardi e che non ci sia un meccanismo consolidato per integrare la partecipazione.

"La ***disabilità è in ogni settore perché è un essere umano***".

Nel complesso, i partecipanti hanno indicato la necessità di un approccio olistico o sistemico agli ambienti inclusivi. Un approccio alla progettazione della città incentrato sulle persone e sull'inclusione dovrebbe tenere conto della diversità umana e permetterle di prosperare, includendo tutte le persone con disabilità. Ciò è stato espresso nella progettazione di spazi, servizi e sistemi, *"dove c'è un buon design, il servizio e il personale devono essere all'altezza"* e nella connessione tra tecnologia assistiva e ambiente costruito: "*AT e servizi sono come l'ambiente interno, gli edifici e le infrastrutture l'ambiente esterno, tutto un sistema*". L'evidenza di una buona infrastruttura inclusiva ha dimostrato che gli interventi isolati o individuali hanno un impatto limitato[116] . Un esempio di buona pratica per un approccio integrato all'inclusione che si sta sviluppando in Mongolia è un sistema elettronico per la registrazione dei reclami che consentirà al pubblico di partecipare alla pianificazione urbana, che i partecipanti hanno riferito essere in fase di sviluppo.

Design inclusivo

Barriere fisiche e componenti della progettazione inclusiva

"***Dall'esterno un edificio deve essere comprensibile e promuovere una partecipazione paritaria***".

Le porte strette costituiscono una barriera in tutto l'ambiente costruito e nelle infrastrutture della Mongolia, limitando l'accesso a ospedali, bancomat e autobus. La mancanza o l'assenza di

[116] Infrastrutture e città per lo sviluppo economico (ICED), "Delivering Disability Inclusive Infrastructure in Low Income Countries".

Anche le rampe standard e gli accessi a gradini, i marciapiedi inaccessibili e gli attraversamenti stradali creano barriere. I partecipanti hanno anche parlato dell'importanza della leggibilità del progetto, del fatto che gli edifici esistenti non sono intuitivi da navigare, creando un'altra barriera. Si comincia così a delineare l'immagine di un ambiente inclusivo come qualcosa di più della struttura fisica. Si tratta di un ambiente piacevole e facile da usare, che consente a tutti di partecipare in modo equo e paritario. Questo approccio deve tenere conto anche delle diverse disabilità (al di là dei problemi di mobilità), un aspetto che gli attuali standard di accessibilità potrebbero migliorare.

Nella biblioteca, sebbene l'edificio sia dotato di una rampa, la decisione di progettare un ingresso rialzato crea immediatamente una barriera di inclusione per le persone con disabilità.

Il design inclusivo è nei dettagli

La percezione delle soluzioni progettuali per l'accessibilità si concentra sul soddisfacimento dei requisiti tecnici e, sebbene il soddisfacimento di tali specifiche sia importante, lo è anche la qualità del design e dei materiali. Per realizzare ambienti inclusivi e non solo un design accessibile, i prodotti, gli spazi e l'infrastruttura devono garantire la parità di esperienza per utenti diversi, non solo la parità di accesso. Controllo di qualità

e la coerenza sono importanti, soprattutto quando la conoscenza dell'accessibilità tra le parti interessate è limitata: "La *realizzazione è difficile, i disegni devono essere fatti con molta attenzione e con specifiche dettagliate. Il disegno deve essere molto specifico e dettagliato*
e le specifiche tecniche del progetto costruito devono descrivere molto chiaramente gli aspetti di accessibilità e inclusione".

La scelta dei materiali è stata identificata come un'importante opportunità per la progettazione inclusiva. Le superfici scivolose sono state fonte di preoccupazione per tutti gli stakeholder e i disegni o i buchi nella pavimentazione hanno rappresentato un problema sia per le persone con disabilità motorie sia per quelle con disabilità visive. La selezione e la qualità dei materiali si sono estese anche alla progettazione di prodotti come le tecnologie assistive e all'interazione tra i materiali nell'ambiente costruito, come la pavimentazione scivolosa e il materiale che la compone.

Le cattive condizioni del manto stradale creano problemi di accessibilità e danneggiano le tecnologie assistive.

di una canna è molto importante: "*La qualità della canna è molto importante, la utilizzo per Nella vita di tutti i giorni, a volte in città i marciapiedi possono diventare scivolosi, quindi la qualità della gomma del bastone è molto importante*". Una tecnologia assistiva di qualità può consentire alle persone di accedere all'ambiente costruito e di parteciparvi, mentre una progettazione di scarsa qualità e una materiali possono essere invalidanti: "le *sedie a rotelle fornite dal servizio sociale del governo sono*
Sono facili da rompere e non soddisfano le esigenze dell'utente, quindi non le prendo. Prendo i suoi soldi e poi ne aggiungo altri per comprarmi una sedia a rotelle di alta qualità". I partecipanti hanno parlato di ausili non ben adattati agli utenti e di scarsa qualità,
dimostrando che anche la progettazione inclusiva delle tecnologie assistive è importante.

Progettazione inclusiva in contesto: Clima e geografia

Esempio di strada nelle aree Ger

La progettazione inclusiva dell'ambiente costruito dipende anche fortemente dal suo contesto ambientale e geografico. A Ulaanbaatar, la città si trova in una conca, il che significa che più ci si allontana dal centro della città, più il terreno è ripido: "*Vivo su una collina, quindi devo salire e scendere. Non c'è alcuna accessibilità*".

Il rigido clima invernale gioca un ruolo importante nell'accessibilità. I problemi vanno dalla neve, al ghiaccio e alla pioggia che causano superfici scivolose che possono essere problematiche sia per le persone che per le tecnologie assistive e possono anche essere fonte di lesioni. Anche le persone in sedia a rotelle rimangono bloccate nella neve, il che è complicato da strade poco sicure e terreni accidentati. Le persone riferiscono di sentirsi meno indipendenti e in grado di viaggiare da sole in inverno (da ottobre a marzo) a causa di queste condizioni. L'abbigliamento invernale pesante rende più difficile per gli assistenti sostenere le persone con disabilità. Il freddo rende più difficile la lettura del braille, poiché le dita delle persone perdono sensibilità. Per alcune persone con disabilità che hanno perso la sensibilità degli arti, il freddo può essere pericoloso in quanto aumenta il rischio di congelamento e le ferite possono richiedere più tempo per guarire.

Le persone che vivono nelle aree Ger devono anche tagliare la legna per il riscaldamento, cosa che può essere più difficile in condizioni di freddo, in parte a causa della quantità di legna che deve essere tagliata per sostenere il riscaldamento in condizioni di gelo. Molte persone si affidano alla combustione di carbone o di qualsiasi cosa riescano a trovare, che a sua volta crea un immediato inquinamento dell'aria interna, oltre a contribuire alla scarsa qualità dell'aria e agli alti livelli di inquinamento in tutta la città. A livello infrastrutturale, a causa di problemi di

Durante tutto l'anno il clima influisce sull'accessibilità

budget

la città non è attrezzata per lo sgombero di neve e ghiaccio, il che significa che molto tempo viene speso per cercare di rimuovere il ghiaccio dopo che si è formato. Le condizioni invernali aumentano anche l'onere finanziario, poiché le condizioni rendono più difficili gli spostamenti a piedi o le attese per i mezzi pubblici.

Il trasporto non è fattibile, costringendo le persone ad affidarsi ai taxi, che sono più costosi. Gli stakeholder riferiscono inoltre che il prolungato freddo invernale comporta un periodo di costruzione molto breve, con cifre che oscillano tra i 3 e i 6 mesi durante l'estate (aprile-settembre).

In estate può anche essere molto polveroso e le piogge abbondanti causano condizioni di fango, rese più difficili dalle cattive condizioni delle strade.

Comprendere e applicare il design inclusivo - Cosa significa design inclusivo?".

"È una filosofia e uno standard per creare un ambiente accessibile a tutti. Si applica ai prodotti di consumo quotidiano. L'ambiente di vita, il settore dell'istruzione, ecc. Non è costoso. Tutti possono usare lo stesso design".

Le risposte indicano una comprensione incoraggiante di alcuni dei principi alla base della filosofia del design inclusivo. Solo un paio di partecipanti non avevano sentito parlare né di progettazione inclusiva né di progettazione universale. I partecipanti descrivono la progettazione inclusiva come *"fornire una partecipazione equa, amichevole per tutti"; "sul diritto alla non discriminazione"; "il modo più semplice e facile di progettare"; "progettazione senza barriere".*
Un partecipante ha anche commentato che dovrebbe tenere conto della diversità. Tuttavia, la pratica, i processi o i metodi della progettazione inclusiva erano meno evidenti. È necessaria una formazione per far comprendere come gli approcci alla progettazione inclusiva possano favorire l'inclusione e come la sua pratica possa facilitare la partecipazione (alla vita sociale, al processo decisionale, alla progettazione). La progettazione inclusiva, o inclusività, è considerata un termine più ampio dell'accessibilità e si applica alla società in generale.

"Il *design inclusivo consiste nel non discriminare nessuno e nel lasciare uguale accesso ai servizi e vivere in un ambiente sicuro, diciamo che questo è un ambiente accessibile*".

La scelta del linguaggio e della terminologia è importante, ad esempio la legge sull'edilizia si concentra sul concetto di ambiente privo di barriere. Le persone usano design inclusivo, design universale e accessibilità in modo intercambiabile e può essere più utile costruire una politica e una visione coerente se i termini sono definiti chiaramente: "*Non faccio molta differenza tra accessibilità e design universale, a volte cambio l'uso, sai, in base all'opportunità in alcune occasioni*". Tuttavia, è stato positivo vedere che i partecipanti vedono l'accessibilità come un beneficio per tutti e

ha discusso di come una migliore accessibilità comporti ulteriori vantaggi, come il sostegno alla popolazione anziana.

Alcuni partecipanti hanno compreso l'importanza di pianificare una progettazione inclusiva fin dall'inizio del progetto, ma nell'attuale processo di pianificazione l'opportunità di valutare l'accessibilità e l'inclusività prima della costruzione è limitata, poiché gli standard di accessibilità non sono obbligatori e non fanno parte del processo ufficiale di approvazione della pianificazione. I rappresentanti delle DPO sono in grado di valutare l'accessibilità solo a costruzione ultimata. Il controllo su questi aspetti sta migliorando con i progetti finanziati dal governo che ora richiedono controlli sull'accessibilità. Tuttavia, con i clienti privati il controllo è minore e spesso sono spinti da altre motivazioni, come i costi e l'estetica.

I partecipanti hanno dimostrato l'importanza di incorporare l'inclusione fin dall'inizio di un progetto: "*se non hanno alcuna informazione o conoscenza del concetto, non lo applicheranno nelle fasi successive*". Ciò suggerisce che la formazione dovrebbe concentrarsi sulla "prima fase" di un progetto. La definizione di principi di progettazione inclusiva e la definizione di una visione o di un approccio aiuterebbero la coerenza della progettazione inclusiva. Un altro partecipante ha descritto come la progettazione universale debba essere applicata a tutti gli stakeholder del progetto e all'intero processo progettuale, mostrando una comprensione della pratica della progettazione inclusiva.

A seconda degli stakeholder, sono emerse prospettive diverse su chi dovrebbe applicare il design inclusivo. Alcuni partecipanti hanno discusso di come il governo sia all'avanguardia nel rendere l'accessibilità obbligatoria per i progetti sponsorizzati dallo Stato.
Tuttavia, altri partecipanti hanno discusso su come le aziende di progettazione e costruzione dovrebbero sostenere o richiedere l'inserimento di misure di accessibilità. Un altro partecipante ha osservato che alcuni clienti stanno iniziando a richiedere l'accessibilità a causa delle dichiarazioni di missione delle loro organizzazioni: "*alcune organizzazioni stanno iniziando a attuare la loro responsabilità sociale e attrezzare servizi igienici o altri adattamenti speciali*".

Rendere visibile l'inclusione (e la progettazione inclusiva)

È chiaro che le persone devono vedere i benefici della progettazione inclusiva per comprenderla: "*se le persone vedono con gli occhi e controllano con il corpo... cosa significa una rampa o capire cosa significa usare una sedia a rotelle... le persone non immaginano le situazioni reali*". Il governo ha in programma di sviluppare progetti

esemplari che rappresentino come rendere accessibile un edificio, oltre a campagne pianificate per mostrare

buoni ambienti accessibili. Tuttavia, tra le altre parti interessate, la conoscenza di queste campagne è limitata: "*il Ministero del Lavoro e della Protezione Sociale organizza eventi come il "Determinare il miglior ambiente accessibile per le persone con disabilità" del Ministero del Lavoro e della Protezione Sociale.*

anno. L'obiettivo è diffondere le buone pratiche". Costruire prove visibili dei benefici della progettazione inclusiva aiuterebbe a promuovere il cambiamento. Attualmente, il budget per la progettazione inclusiva è visto come una spesa aggiuntiva e i costi associati non sono chiari e si ritiene che siano proibitivi.

Tecnologia assistiva e progettazione inclusiva dell'ambiente costruito

Le tecnologie assistive essenziali e che cambiano la vita e un ambiente costruito progettato in modo inclusivo, se combinate, hanno un potenziale significativo per promuovere l'inclusione equa e urbana. Tuttavia, le barriere all'accesso e alla partecipazione emergono quando questi due ambiti non lavorano insieme in modo efficace come potrebbero o se uno di essi manca.

"L'*AT è sicuramente molto importante. Ha un'ampia gamma. Un esempio è la sedia a rotelle. Quando una persona che ha una sedia a rotelle non risolve i problemi, c'è lo spazio per le sedie a rotelle e la legislazione sulla costruzione delle strade, la politica, l'ambiente fisico e altre cose che potrebbero essere incluse per parlare di AT solo della sedia a rotelle*".

Un partecipante ha affermato che le persone non dovrebbero avere bisogno di affidarsi alla tecnologia assistiva per superare le barriere nell'ambiente costruito e un altro ha pensato che fosse difficile usare la tecnologia assistiva a Ulaanbaatar: "*Se avessi una sedia a rotelle automatica sarebbe tutto più facile, ma nelle condizioni della Mongolia, specialmente nell'area Ger, è impossibile usarla. Quindi la cosa più importante è fare una buona strada secondo gli standard*".

A Ulaanbaatar, la qualità e la disponibilità di tecnologie assistive[117] e l'inaccessibilità dell'ambiente costruito sono entrambi problemi comunemente segnalati.
I partecipanti hanno sempre descritto il cattivo stato delle infrastrutture, come le strade, come un ostacolo all'accessibilità e all'utilizzo delle tecnologie assistive: "*Noi ricevere una canna una volta ogni tre anni. A volte le persone e auto l'hanno rotta accidentalmente*". Le buche, i lavori di costruzione o le strade non asfaltate sono state tutte causando danni alla tecnologia assistiva e compromettendone la durata. Anche il clima estremo ha rappresentato un ostacolo all'utilizzo delle tecnologie assistive.

Un partecipante al diario fotografico mostra come utilizza la tecnologia assistiva nell'ambiente costruito

"*È così che esco. Uso la mia sedia a rotelle come un deambulatore. Quando mi stanco, mi siedo sulla sedia a rotelle".*

Ambienti favorevoli: consapevolezza, educazione e partecipazione

Educazione e consapevolezza

"***Tutti, responsabili politici, governo, ONG, costruttori e cittadini, dovrebbero comprendere il concetto di inclusività***".

L'educazione della popolazione generale sull'accessibilità e sulle barriere all'accesso, alle opportunità e alla partecipazione è importante: "*le persone 'conoscono' l'accessibilità, ma non è chiara, deve essere spiegata in modi comprensibili a tutti, compresi i bambini*". I partecipanti hanno suggerito di inserire l'educazione alla disabilità nei programmi scolastici fin dalla giovane età. Una migliore comprensione della disabilità sarebbe un fattore importante per superare lo stigma: "*I miei genitori pensano che la sedia a rotelle e le stampelle non possano entrare in casa, pensano che porti sfortuna, ma ora vivo in modo indipendente*".

[117] OMS e Global Disability Innovation Hub: Valutazione delle capacità nazionali: Mongolia (di prossima pubblicazione)

Cosa significa partecipazione?

L'importanza della partecipazione è discussa frequentemente tra gli stakeholder, di solito riferita al diritto di partecipare alla società piuttosto che ai processi di progettazione partecipata: "*Io partecipo. Uso spesso i luoghi di intrattenimento. Ho difficoltà a partecipare alle cose, quando la struttura è inaccessibile, ma cerco di partecipare il più possibile".* Alcune persone si sentono in grado di partecipare alla vita sociale e alle attività pubbliche, ma altre ritengono che le barriere limitino la loro capacità di partecipazione: "Non riesco a *ricevere le informazioni in tempo. E poi è organizzato in luoghi inaccessibili*". Anche l'isolamento, lo stigma e la mancanza di una comunità creano ostacoli alla partecipazione e hanno un impatto sul benessere: "*Crescendo in un appartamento, in generale mi sento sola. Mia madre e mia sorella/fratello minore si occupano di me. Non ho amici*".

In termini di partecipazione alla progettazione o al processo decisionale, i partecipanti ritengono che, sebbene la partecipazione e la rappresentanza delle persone con disabilità siano garantite dalla legge, la loro realizzazione non sia così efficace: "*In generale, la partecipazione dei cittadini è considerata bassa*". Le DPO non sono coinvolte nelle discussioni su finanziamenti, negoziazioni e appalti, che sarebbero fondamentali per diventare più accessibili. Anche la tempistica della partecipazione e della consultazione è importante, e al momento spesso avviene troppo tardi per essere efficace: "La *partecipazione avviene solo al momento della consegna dell'edificio, non durante la progettazione e la costruzione, quindi le modifiche vengono richieste dal cliente dopo il completamento*".

"Possiamo migliorare qualsiasi cosa, ma per farlo dobbiamo risolvere molti problemi, come la ricerca preparatoria, la pianificazione e la prova, la preparazione dei nostri partner e la decisione sul budget. Vorrei anche dire che la partecipazione e la leadership delle ONG di disabili è molto importante. È importante perché rappresentano le persone con disabilità.
Poiché il governo e le sue agenzie non si criticano, le ONG sono apertamente critiche".

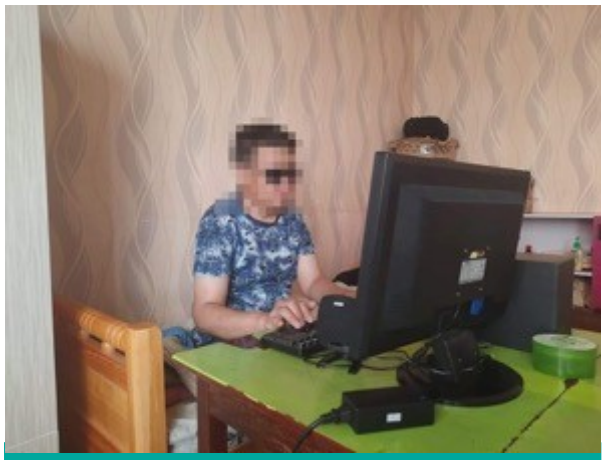
I fattori di cambiamento

"***Mi chiedo perché non si renda l'edilizia accessibile a tutti***".

I fattori che motivano a migliorare l'accessibilità sembrano essere guidati da fattori esterni. Tra gli esempi c'è il miglioramento dell'accessibilità degli spazi pubblici legato a una conferenza internazionale sullo "Sviluppo inclusivo della comunità" tenutasi nel 2019.

Gli edifici che riportano livelli di accessibilità più elevati hanno influenze internazionali, come clienti internazionali (ad esempio, catene alberghiere). Tuttavia, se questi edifici

non è chiaro se sia in grado di soddisfare gli standard internazionali di accessibilità. L'industria dell'ambiente costruito è molto orientata ai costi, quindi è importante sviluppare una comprensione del business case per la progettazione inclusiva. Allo stesso tempo, l'educazione e la formazione sul valore della progettazione inclusiva e sui benefici per la qualità della vita delle persone aiuterebbero a motivare i professionisti del settore a progettare un mondo migliore: "*il il concetto di 'ambiente accessibile per tutte le persone' non viene insegnato agli studenti"*; "gli *architetti devono comprendere la prospettiva delle persone con disabilità*".



Un partecipante non vedente utilizza il suo computer per creare audiolibri

Dal punto di vista umano, le persone con disabilità vogliono che la loro voce venga ascoltata, che abbiano pari accesso ai diritti e alle opportunità e che le persone siano solidali e positive: "*Voglio che le persone seguano gli standard e le norme con l'aumento dell'urbanizzazione e che abbiano un atteggiamento positivo nei confronti della disabilità*". È chiaro che le persone con disabilità in Mongolia sentono lo stigma e sono molto motivate a cambiare la percezione della disabilità da parte della gente: "*Passo il tempo dove voglio. Se non ci proviamo non possiamo andare da nessuna parte. Quindi cerco di creare opportunità per noi stessi*".

"*Anche noi abbiamo gli stessi diritti. Anche noi sentiamo la stessa responsabilità. Anche noi dobbiamo studiare e lavorare. Non valutare qualcuno dall'esterno. La gente deve vedere il cuore di chiunque*".

Costruire un ambiente favorevole

Quando lavorano in armonia, la tecnologia assistiva e l'ambiente costruito possono lavorare insieme per costruire un ambiente favorevole. Per gli utenti di tecnologie assistive, l'una o l'altra non è sufficiente: "*Il mio bastone mi aiuta a partecipare alla vita sociale, quindi è molto importante per me".*

Il ruolo di tecnologie come computer e telefoni cellulari è importante anche per consentire l'accesso a connessioni sociali e opportunità di sostentamento, considerati entrambi un aspetto vitale della "vita quotidiana". La maggior parte dei nostri partecipanti disabili utilizzava un computer per il proprio lavoro, e per molti di

loro ciò consentiva di lavorare da casa. alcuni di loro hanno potuto utilizzare il computer come strumento di lavoro.

i vantaggi del telefono cellulare sono che può essere usato ovunque, fa risparmiare tempo, facilita la comunicazione e migliora l'interazione sociale.

Verso una città più inclusiva

A Ulaanbaatar, l'ambiente costruito è in continuo cambiamento, c'è una grande quantità di costruzioni e una rapida urbanizzazione, il clima varia in modo massiccio durante l'anno e le esigenze di accessibilità cambiano ed evolvono costantemente. Una buona progettazione inclusiva dovrebbe essere in grado di adattarsi ad ambienti più fluidi come questo e sottolinea l'importanza della formazione e della pratica della progettazione inclusiva, al di là degli standard di accessibilità che non possono tenere il passo con l'evoluzione del contesto urbano.

Ulaanbaatar non è una città accessibile e una città più inclusiva andrebbe a vantaggio di tutti

I partecipanti segnalano livelli diversi di accessibilità in tutta la città. Gli indicatori di accessibilità devono essere migliorati, poiché in molti casi gli edifici segnalati come accessibili possono avere solo una rampa di accesso, ma non sono nemmeno conformi agli standard. Gli edifici più vecchi sono considerati i meno accessibili e i partecipanti riferiscono che l'architettura di epoca sovietica è molto inaccessibile. Gli edifici più accessibili sono i nuovi progetti di costruzione internazionale, come gli hotel di fascia alta e i centri commerciali.

Laboratorio di mappatura partecipativa: In rosa i luoghi inaccessibili e in verde i luoghi accessibili

La città presenta una forte divisione tra il "centro" e le aree Ger, ed è chiaro che alcuni partecipanti non considerano le aree Ger come parte della città quando discutono di sviluppo. Si tratta di una barriera importante per un ambiente costruito accessibile, dal momento che due terzi della città risiedono nelle aree Ger e le persone con disabilità, che hanno i maggiori bisogni e provengono da famiglie a basso reddito, hanno maggiori probabilità di vivere nelle aree Ger. Un'area Ger più accessibile avrebbe anche altri benefici per la creazione di luoghi inclusivi: "*I miei figli non hanno un posto dove giocare nel quartiere Ger*". D'altra parte, rispetto alle aree rurali, la città è considerata molto più accessibile. Diversi partecipanti disabili hanno riferito di essersi trasferiti in centro città perché è più accessibile per loro, il che significa che possono vivere in modo più indipendente.

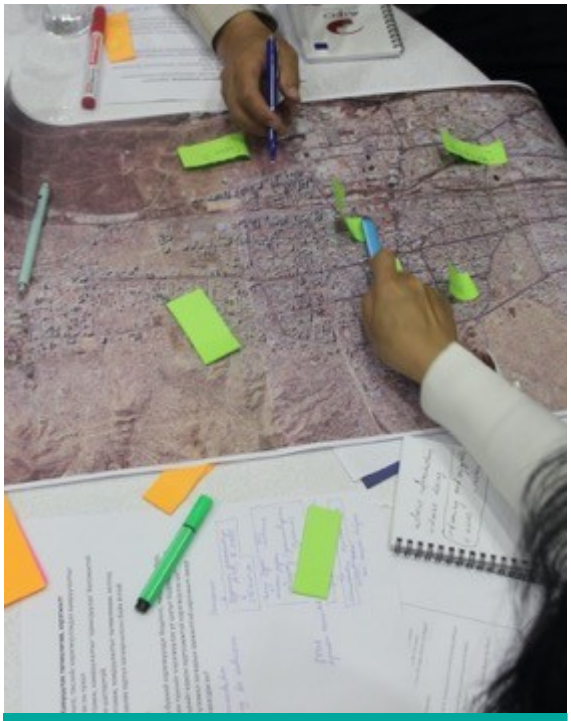
A quale standard e a cosa ci stiamo confrontando?

Ulaanbaatar ha il potenziale per stabilire lo standard per il resto del Paese: "*Atteggiamenti, accessibilità, istruzione, occupazione e così via". Ulaanbaatar rappresenta la metà della popolazione. È quindi un centro politico importante*". I partecipanti hanno suggerito che l'accessibilità in città è molto migliore rispetto alle aree rurali e forse la strada da seguire è che la città dia l'esempio.
Il design inclusivo è descritto come "standard internazionale" e la Mongolia guarda agli standard internazionali per sviluppare una politica più inclusiva. Le influenze giapponesi e coreane sono evidenti nelle attuali misure di accessibilità: "*Un nuovo centro commerciale, che chiamiamo emart, è stato finanziato dalla Corea. Pertanto, è stato realizzato in Corea.*
standard di accessibilità. Quindi ci sono i servizi igienici accessibili e gli ascensori". Il Paese potrebbe anche trarre beneficio dall'esame degli standard di accessibilità di Paesi con climi simili, per risolvere alcuni problemi legati al freddo. La Mongolia è considerata un sistema di assistenza sociale ben sviluppato rispetto ad altri Paesi asiatici e c'è l'opportunità che Ulaanbaatar e la Mongolia diano l'esempio anche per quanto riguarda gli standard di progettazione inclusiva, soprattutto se la collaborazione e la partecipazione tra le parti interessate possono aprire la strada.

Lezioni apprese

Le maggiori opportunità di apprendimento nello studio di caso sono state lo sviluppo di una comprensione più profonda dell'esperienza vissuta della disabilità a Ulaanbaatar, la costruzione di un quadro dell'intero "sistema" di esigenze di accessibilità e inclusione nella città e l'avvio di conversazioni tra diversi soggetti interessati. I partecipanti hanno riferito che le attività collaborative dei workshop hanno stimolato la discussione tra le persone con disabilità e gli stakeholder governativi e hanno offerto idee da cui partire.

Il lavoro di advocacy delle organizzazioni di persone con disabilità si è concentrato prevalentemente sugli stakeholder governativi, facendo sì che i responsabili politici comprendessero gli standard di accessibilità. Le attività partecipative hanno mostrato come anche altri gruppi di stakeholder possano svolgere un ruolo prezioso e come gli sforzi di collaborazione tra industrie, comunità e governo possano amplificare l'impatto di qualsiasi campagna di advocacy e sensibilizzazione.



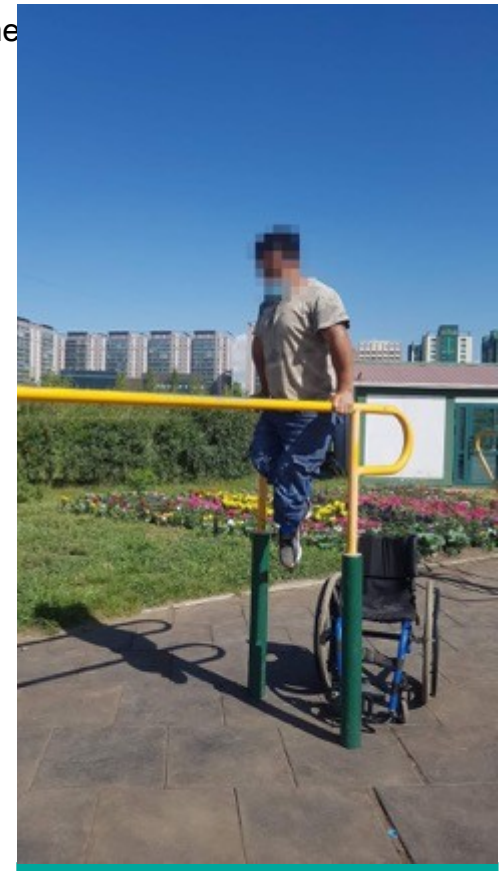
La collaborazione è essenziale per identificare azioni inclusive

L'accessibilità non è solo appannaggio delle persone con disabilità e delle organizzazioni di disabili. Tutti sono colpiti dall'inaccessibilità dell'ambiente costruito, come illustrato dalle opinioni dei partecipanti sullo stato delle infrastrutture stradali, che limitano la mobilità e causano lesioni. Un altro
L'esempio evidenziato dai nostri partner di ricerca è che l'industria del turismo può offrire l'opportunità di promuovere luoghi più inclusivi. Attualmente gli alberghi di nuova costruzione sono una delle tipologie di edifici più accessibili e, colmando il divario tra gli standard internazionali e locali di accessibilità, Ulaanbaatar può essere più inclusiva sia per le comunità locali che per i visitatori nazionali/internazionali, il che si allineerebbe con le priorità del piano regolatore della città e potenzialmente spingerebbe a impegnarsi in una progettazione più inclusiva.

Il rafforzamento delle persone con disabilità nella difesa della progettazione inclusiva aiuterà anche a migliorare la conoscenza delle problematiche e

l'atteggiamento dell'opinione pubblica da parte degli enti statali. Un grande sforzo è

si è concentrata sull'accessibilità fisica e sulle modifiche tecniche attraverso attività come gli audit di accesso. Si tratta di meccanismi importanti e collaudati per rendere la città più inclusiva. Tuttavia, potrebbero essere utili anche approcci più creativi e incentrati sulle persone, come la co-progettazione di campagne di sensibilizzazione e l'educazione alla pratica e alla filosofia del design inclusivo. Le persone con disabilità devono essere viste per capire le barriere all'accessibilità e all'inclusione, quindi il cambiamento culturale e il pensiero creativo sono altrettanto importanti.



Gli spazi accessibili per l'esercizio fisico all'aperto sono importanti

Cosa funziona e cosa conta ?

La costruzione di conoscenze su "ciò che funziona" è un aspetto fondamentale per rendere gli ambienti più accessibili e inclusivi. A Ulaanbaatar, questo significa capire quali luoghi stanno attualmente facendo meglio in termini di ambienti inclusivi, quali politiche e attività sono state efficaci nell'incoraggiare il cambiamento e capire chi può farsi promotore di azioni verso una città più inclusiva.

È altrettanto importante costruire un quadro solido di **ciò che conta per le persone**. I partecipanti hanno identificato le componenti fisiche dell'accessibilità, i luoghi importanti, gli atteggiamenti, la consapevolezza e l'educazione come aspetti importanti di un ambiente costruito inclusivo. I luoghi o le infrastrutture importanti comprendono i trasporti pubblici, i servizi pubblici come l'istruzione e la sanità, gli spazi ricreativi come cinema, karaoke e palestre, gli spazi verdi come i parchi, le infrastrutture stradali e le abitazioni. Le componenti fisiche dell'accessibilità comprendono rampe, accessi senza gradini, porte più larghe, pavimentazioni tattili, servizi igienici accessibili e accessibilità alle informazioni, ma tutti questi elementi devono essere progettati e costruiti secondo gli standard. Sono necessari atteggiamenti, consapevolezza ed educazione da parte di tutti i gruppi di stakeholder.

Gli stakeholder del governo e dell'industria devono migliorare la loro comprensione dell'esperienza vissuta della disabilità e del valore e del potenziale della progettazione inclusiva. Devono inoltre comprendere il loro ruolo di advocacy e di

promozione di ambienti più inclusivi. La sensibilizzazione e l'educazione del pubblico sono necessarie per contribuire a rimuovere le barriere architettoniche.

stigmatizzare e incoraggiare la partecipazione delle persone con disabilità. Le persone con disabilità hanno anche bisogno di creare consapevolezza sullo spettro di abilità e sui diversi bisogni delle persone al di là della propria esperienza. La consapevolezza di ciò che le persone con disabilità possono fare per contribuire a costruire una società più inclusiva incoraggerebbe un cambiamento positivo e migliorerebbe gli atteggiamenti e la partecipazione delle persone.

La conoscenza del design inclusivo è scarsa e anche la comprensione dei requisiti di base dell'accessibilità può essere minima, come dimostra l'incoerenza nell'adesione agli standard. Le persone devono vedere il potenziale di una buona progettazione inclusiva per poterla sostenere. Incorporando le migliori pratiche di progettazione inclusiva in luoghi popolari o frequentemente visitati della città, il pubblico può iniziare a vedere i benefici della progettazione inclusiva nella propria vita quotidiana. Sviluppando esempi di buone pratiche di progettazione inclusiva in città e monitorando e valutando il processo di progettazione e costruzione, i decisori e i finanziatori possono vedere come la progettazione inclusiva viene attuata in pratica, capire quanto costa e apprezzare il valore più ampio per la società.

C'è anche l'opportunità di guardare a dove si sta verificando l'innovazione nella progettazione in città. Nelle aree di Ger, il Ger Innovation Hub, uno spazio comunitario sviluppato da una ONG locale, "GerHub", offre un esempio di innovazione edilizia, di progettazione sensibile al clima e di coinvolgimento della comunità che si fondono in modo elegante. Sviluppato al di fuori dei processi formali di pianificazione della città, il GerHub offre un potenziale creativo per pensare a un'inclusione culturalmente sensibile, adattando e reinventando il modello del Ger come nesso tra comunità, ricerca e innovazione[118] .

La Mongolia e Ulaanbaatar stanno attraversando un periodo di rapidi cambiamenti, che stanno sia guidando che rafforzando le persistenti sfide dello sviluppo urbano, come lo sviluppo non pianificato, la mancanza di infrastrutture e la migrazione dalle campagne alle città. Tutte queste sfide rendono più difficile la vita delle persone con disabilità in città, poiché l'accesso ai beni di prima necessità, come l'acqua o il calore in inverno, è più difficile e la protezione e il sostegno per accedere alla città in modo sicuro e piacevole attraverso un ambiente edificato regolamentato sono limitati. L'agenda per l'inclusione delle persone con disabilità non deve essere persa tra queste sfide infrastrutturali e di sviluppo su larga scala e deve essere vista come un'opportunità. Inserire la voce delle persone con disabilità nel processo decisionale relativo allo sviluppo urbano aiuterebbe a dare forma a un ambiente costruito più accessibile e inclusivo, contribuendo a soddisfare le priorità stabilite nel Master Plan 2030 di Ulaanbaatar.

[118] Per maggiori informazioni sulle varie iniziative condotte da GerHub, visitare il sito: https://gerhub.org/.

e guidare i progressi verso la visione della Mongolia per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile.

Cosa abbiamo imparato sull'accesso alle tecnologie assistive e sull'ambiente costruito?

Le intuizioni condivise nel caso di studio illustrano l'intima connessione tra la possibilità di accedere e utilizzare le tecnologie assistive e un ambiente costruito accessibile e inclusivo. Un ambiente costruito accessibile deve considerare l'uso delle tecnologie assistive nella sua progettazione e, per essere inclusivo, deve anche supportare l'uso delle tecnologie assistive in modo continuo. Come descritto dai partecipanti allo studio di caso, un ambiente costruito inaccessibile può limitare l'uso della tecnologia assistiva e persino causare danni. I partecipanti considerano la tecnologia assistiva come un fattore abilitante e un fattore di partecipazione che dovrebbe essere celebrato all'interno di una città inclusiva.

Definizione delle priorità di

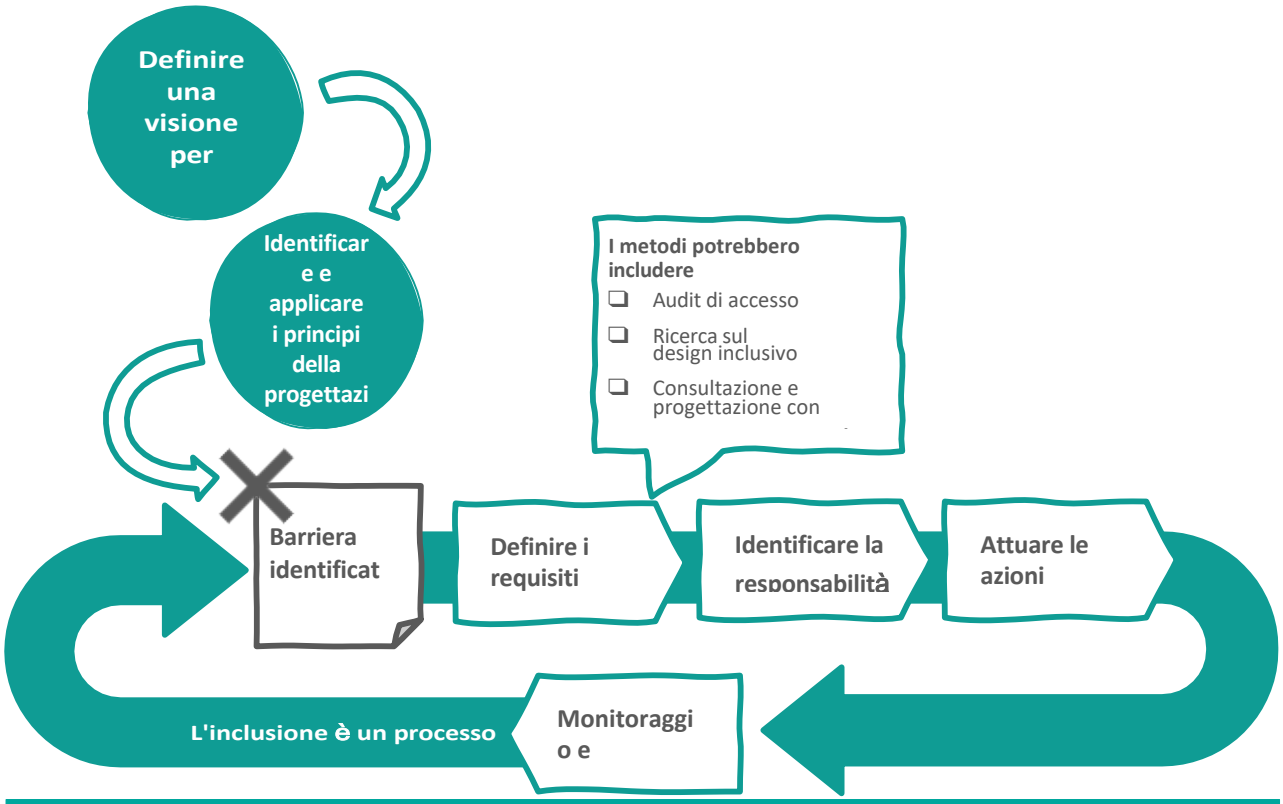
Diventare una città più inclusiva non può avvenire da un giorno all'altro e i cambiamenti dovranno essere realizzati gradualmente e nel rispetto dei limiti delle risorse. Per questo motivo, è molto importante capire le priorità e le aree di opportunità delle persone. I partecipanti alle interviste hanno suggerito che i trasporti pubblici, l'accesso agli spazi pubblici, le rampe, gli ambienti di vita, gli ambienti legali e l'accesso all'occupazione sono aree chiave a cui prestare attenzione. Molti partecipanti hanno anche discusso di come la ricerca e il budget siano necessari per apportare miglioramenti, dato che attualmente le persone non hanno una buona consapevolezza dei costi della progettazione inclusiva e pensano che si tratti di un onere finanziario. A livello industriale e di implementazione, il processo di progettazione e disegno per i nuovi edifici deve incorporare standard di progettazione inclusiva e di accessibilità fin dall'inizio, e tutti gli stakeholder del progetto devono sostenere questa attività.

Identificare azioni tangibili

Durante i workshop i partecipanti hanno lavorato in tre gruppi per identificare le aree chiave di intervento. In tutti i gruppi, i partecipanti hanno identificato una serie di interventi diversi per l'inclusione, tra cui interventi sull'ambiente costruito, sui servizi e sulle politiche. Queste azioni sono state poi classificate in ordine di priorità e sono stati esaminati i primi passi da compiere per agire, insieme all'identificazione delle parti interessate responsabili.

Un'area di intervento individuata è stata la necessità di rendere più accessibile il trasporto pubblico. I partecipanti hanno proposto che la semplice assegnazione di una percentuale di trasporto pubblico che deve essere accessibile non è sufficiente. Le persone con disabilità devono essere coinvolte nella commissione per l'appalto e l'acquisto delle infrastrutture di trasporto e l'implementazione delle infrastrutture deve essere accompagnata dalla formazione dei fornitori di servizi e di tutto il personale che lavora sui trasporti pubblici.

Gli esempi condivisi sono stati utilizzati per elaborare un meccanismo di identificazione delle azioni per migliorare l'accessibilità. Questo meccanismo può essere applicato ai processi di miglioramento dell'accessibilità in diversi settori e non si limita all'implementazione di modifiche alla progettazione fisica. L'idea è che, una volta identificata una barriera, si debbano definire i requisiti per superarla, identificare i responsabili o i campioni e quindi attuare le azioni in base ai requisiti. Queste azioni possono essere più efficaci se si applica una visione più ampia per la realizzazione di città più inclusive e una serie di principi guida.



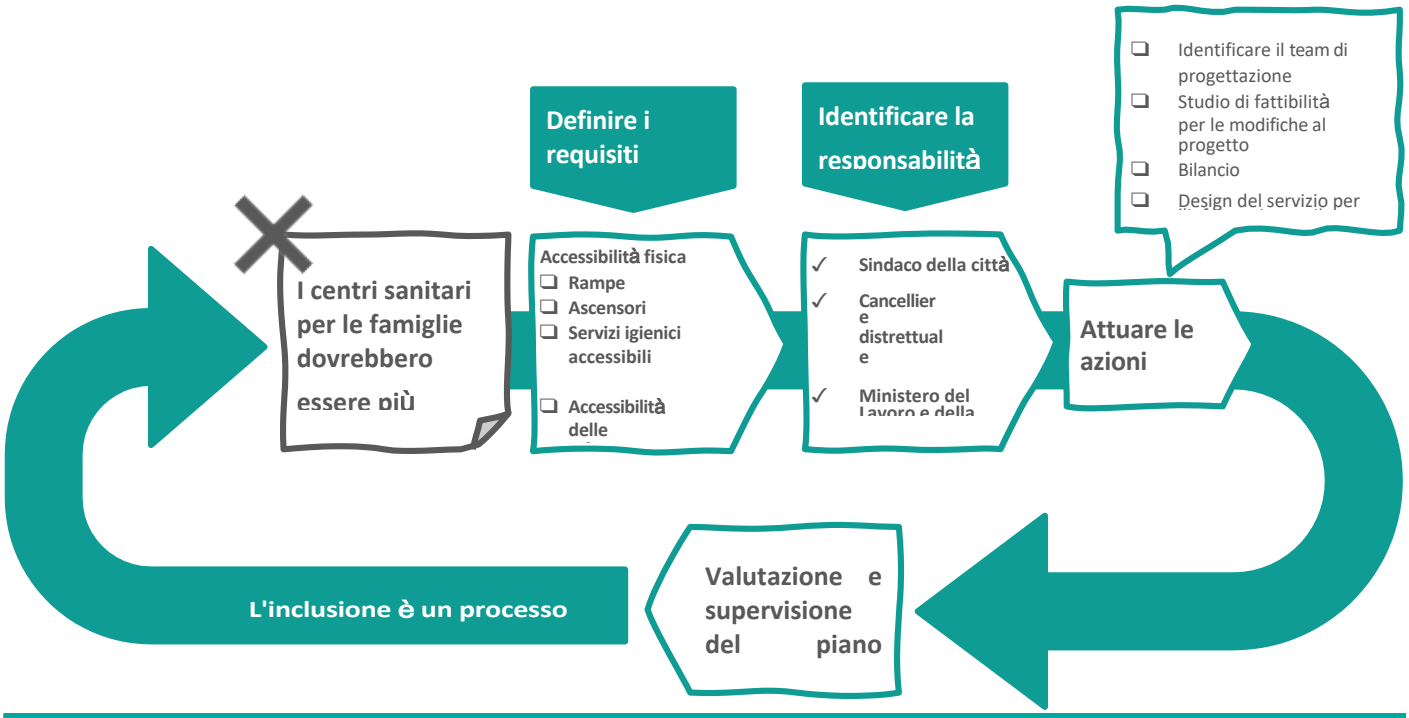
Meccanismo per la redazione dei

Un esempio condiviso dai partecipanti riguarda il fatto che i centri sanitari familiari, il primo punto di assistenza per i servizi sanitari, non sono accessibili. Questi centri sono situati presso il quartiere "Khoroo", l'ufficio del governo locale, ma il centro si trova sempre al secondo piano e non c'è un ascensore.

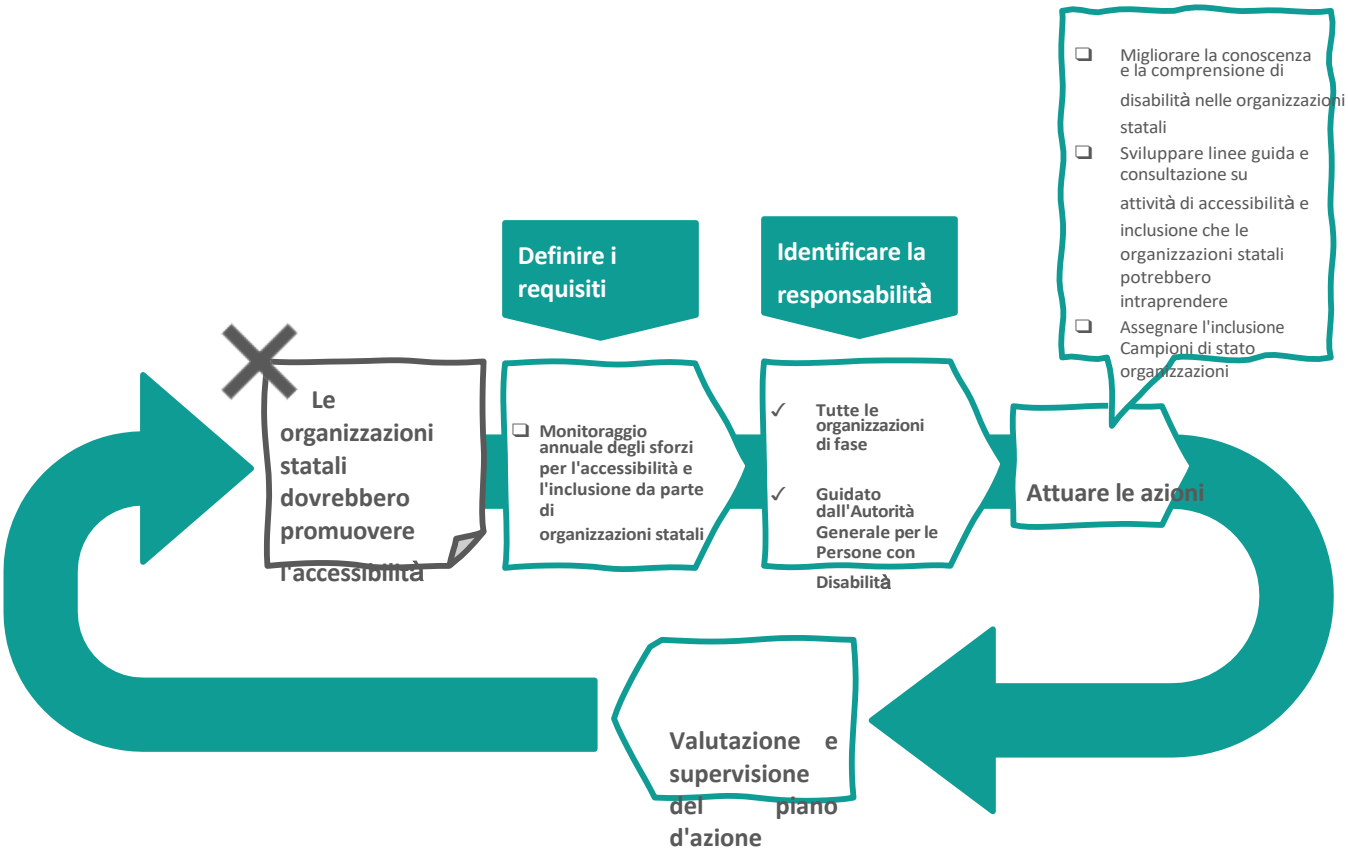
"Agenzia per il lavoro e la previdenza sociale" in un distretto.

: i servizi offerti non sono chiari per le persone con disabilità,

Inoltre, uno dei nostri partecipanti ha spiegato che per una persona sorda è molto difficile accedere alle informazioni sui servizi pubblici disponibili. In questo esempio, i partecipanti stavano identificando le modifiche fisiche necessarie per migliorare l'accessibilità.



Piano d'azione per rendere più accessibili i centri sanitari



Piano d'azione per incoraggiare l'accessibilità nelle organizzazioni statali

Un altro esempio condiviso dai partecipanti riguarda la responsabilità e la cooperazione all'interno delle organizzazioni statali attraverso il monitoraggio e il sostegno degli sforzi di accessibilità delle diverse organizzazioni.

Sulla base dei risultati sono state individuate anche le seguenti azioni più generali:

Valore:

- È necessaria una definizione di design inclusivo per la Mongolia per definire una visione chiara per gli sforzi di advocacy.
- È necessario che i costi della progettazione inclusiva siano chiari, per consentire di stanziare budget per la progettazione inclusiva. La percezione pubblica è che sia costoso. Dobbiamo dimostrare che non è necessario che lo sia.
- Definire una visione e incoraggiare standard di progettazione che vadano oltre i requisiti minimi.
- Identificare come le diverse parti interessate possono utilizzare le prove (come questo caso di studio) per sostenere la progettazione inclusiva.
- Motivare i clienti a dare valore alla progettazione inclusiva

Responsabilità e rendicontazione:

- Nominare campioni di progettazione inclusiva a diversi livelli
- Gli standard devono essere obbligatori
- La lista di controllo per la progettazione inclusiva e l'accessibilità deve essere più completa. Gli attuali audit sull'accesso utilizzano criteri diversi, il che significa che i dati sull'accessibilità sono incoerenti.
- La legislazione deve essere accompagnata da meccanismi di responsabilità e da parti interessate responsabili.

Processi:

- L'inclusione deve iniziare fin dall'inizio, con l'educazione inclusiva nelle scuole, la sensibilizzazione sull'inclusione della disabilità
- La progettazione e il budgeting non devono essere separati
- Per gli edifici più vecchi, le modifiche incrementali con un budget distribuito su un periodo più lungo possono aiutare ad affrontare i vincoli di risorse.

Consultazione e collaborazione:

- Istituire solidi meccanismi di consultazione
- Le persone con disabilità devono essere consultate nella fase di progettazione e durante le trattative sul budget, altrimenti la progettazione inclusiva viene esclusa dai costi.
- Consultare le persone con disabilità fin dall'inizio

Comprensione:

- Aumentare la consapevolezza del pubblico sui benefici più ampi della progettazione inclusiva.
- Gli sforzi devono tenere conto di uno spettro di abilità e in particolare considerare la neurodiversità e le difficoltà di apprendimento.
- Le persone con disabilità comprendono molto bene le sfide che devono affrontare, ma non sempre sanno come risolverle. La formazione sulla progettazione inclusiva dovrebbe aiutare le persone con disabilità a co-progettare soluzioni con i responsabili politici e i professionisti dell'ambiente costruito.
- Un manuale chiaro e illustrato su come condurre una progettazione inclusiva sarebbe utile: le immagini sono importanti.

Limiti e aree da esplorare ulteriormente

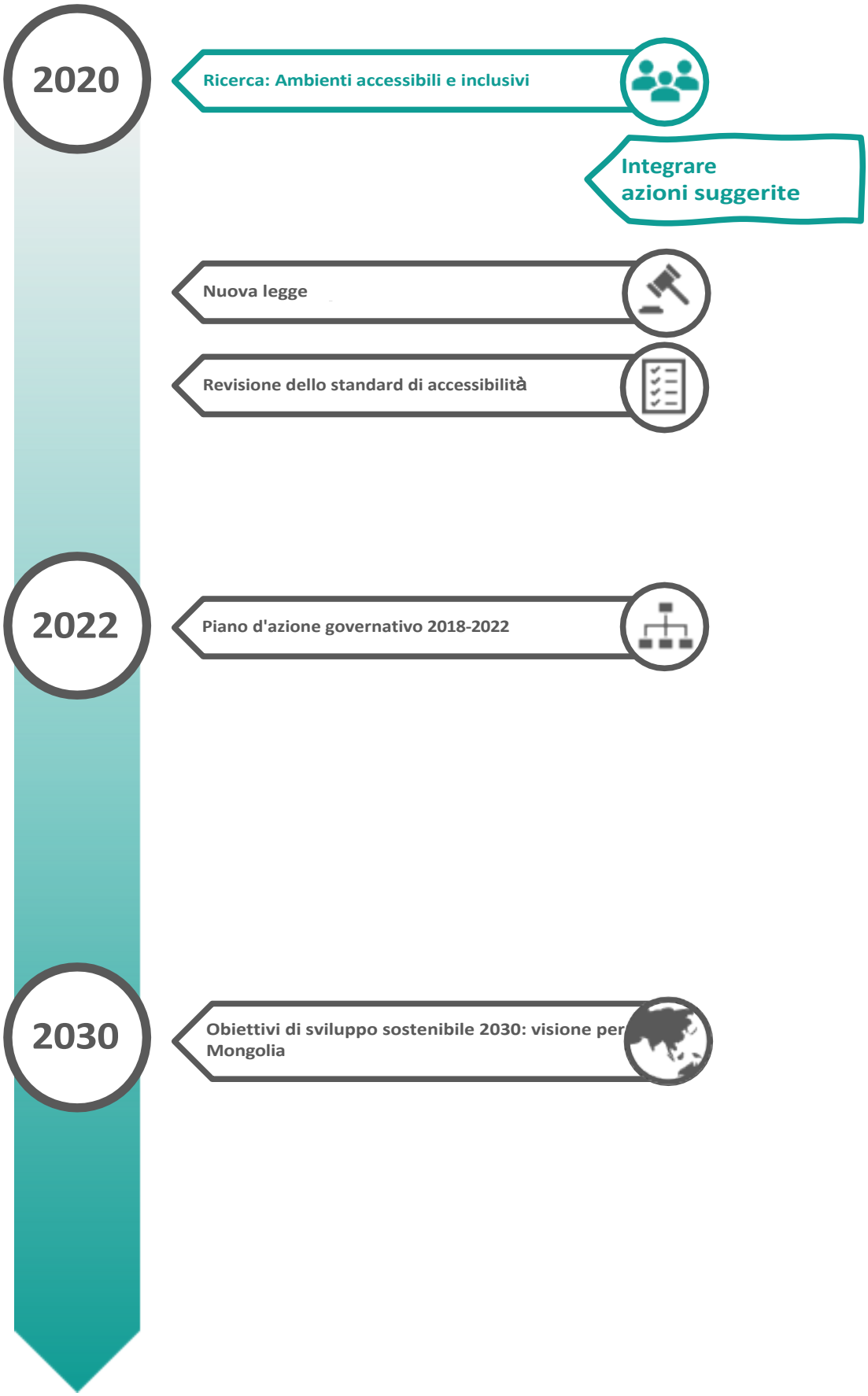
In relazione a questo studio sono state identificate le seguenti limitazioni:

- Il team di ricerca ha dovuto adattarsi alla pandemia di coronavirus in corso, il che ha significato adattare e limitare alcune attività sul campo. Sebbene la collaborazione online sia possibile, è importante rimanere consapevoli dei limiti che può avere in termini di impegno e consenso.
- I partecipanti rappresentavano tre grandi gruppi di disabilità, ma sarebbe importante coinvolgere anche partecipanti diversi con altre disabilità, come quelle cognitive o sensoriali, in un ulteriore impegno e consultazione sulla progettazione inclusiva.
- Il team di ricerca non ha potuto effettuare visite in loco e alcuni progetti di collaborazione dal vivo sono stati ritardati a causa della pandemia di coronavirus, limitando la quantità di progetti presentati in questo rapporto.
- La ricerca si è deliberatamente concentrata sull'accessibilità e sull'inclusione dal punto di vista della disabilità. È importante notare che la progettazione inclusiva considera anche i gruppi che possono essere esclusi dalla partecipazione per altre ragioni, come la razza, la classe, il genere o lo status socio-economico.

Le aree prioritarie per ulteriori ricerche, che aiuterebbero alcune delle azioni suggerite nel presente rapporto, includono:

- Ricerca sui fattori socio-culturali associati all'inclusione della disabilità o ricerca sui fattori socio-culturali negli approcci di progettazione inclusiva
- Per orientare le politiche, sarebbe utile sviluppare dati più solidi su come si intersecano i diversi aspetti dell'esclusione, come il genere e la disabilità, la classe e la disabilità e la razza e la disabilità. Questa ricerca ha toccato alcuni aspetti in termini di esperienze di persone residenti nell'area Ger e di donne, ma uno studio più mirato su questo tema potrebbe essere utile.
- Ricerca e partecipazione con le persone con disabilità ai piani di riqualificazione e rialloggiamento in città
- Ricerca sull'accessibilità e sull'inclusione dell'ambiente costruito nelle aree rurali, poiché le statistiche mostrano che una percentuale maggiore di persone con disabilità vive nelle aree rurali e può essere più difficile da raggiungere.
- Sarebbe utile una ricerca sul ruolo del design inclusivo nelle priorità dello sviluppo sostenibile, come la relazione tra le misure di adattamento al clima e il design inclusivo e l'accessibilità.

Percorso di inclusione - dove vanno ?



Conclusione: Azioni verso l'inclusione

"Una Ulaanbaatar inclusiva e accessibile è un luogo che può essere vissuto da tutti in modo equo e paritario. Creando ambienti sicuri e accessibili per tutti i membri della comunità, la città può permettere a tutti di accedere e partecipare alle opportunità che desiderano".

La definizione di una visione globale e di un piano d'azione per una Ulaanbaatar più inclusiva dovrebbe essere completata dalla formazione e dall'educazione all'inclusione della disabilità e alla progettazione inclusiva di tutte le parti interessate. Questi passi consentirebbero alla progettazione e allo sviluppo della città di accogliere e celebrare la diversità migliorando la vita di tutti, comprese le persone con disabilità. La progettazione inclusiva deve essere intesa come una mentalità e una metodologia al di sopra degli standard tecnici, per consentire una progettazione reattiva e adattabile in una città in rapida evoluzione. Questa mentalità adattativa nella progettazione ha il potenziale per impegnarsi più efficacemente con la ricca storia della città nei modi di vita nomadi, considerare i diversi modi in cui le persone vogliono vivere in una città e rispondere alle sfide dello sviluppo sostenibile, compresi gli stress legati al clima.

L'applicazione delle buone prassi e l'azione per l'inclusione sono responsabilità di tutte le parti interessate. A livello politico, le leggi devono essere accompagnate da standard obbligatori. A livello industriale, devono essere adottate buone pratiche di progettazione, revisioni e ispezioni. Le comunità devono comunicare le loro esigenze attraverso la conduzione di audit sull'accessibilità e il lavoro di advocacy[119] .

Aree prioritarie di intervento:

- Scoprire cosa conta per le persone
- Le parti interessate della città devono stabilire una visione e un'ambizione condivisa per una Ulaanbaatar inclusiva e accessibile.
- La sensibilizzazione e l'educazione sono fondamentali. Può insegnare alle parti interessate come la progettazione inclusiva sia vantaggiosa per tutti e contribuire a creare una cultura dell'inclusione.
- L'accessibilità nell'ambiente costruito non riguarda solo gli standard tecnici. Il design inclusivo può essere bello e aspirazionale. Il design inclusivo è un buon design.
- Il clima, la cultura e la geografia unici di Ulaanbaatar richiedono una strategia di progettazione inclusiva che risponda a questi contesti.

[119] Organizzazione Mondiale della Sanità, "Rapporto mondiale sulla disabilità".

- Incorporare la progettazione inclusiva fin dall'inizio di un progetto e prevedere un budget per questo, un'integrazione più precoce è più efficace.
- Iniziare da qualche parte. Le persone devono scoprire da sole come il design inclusivo possa rendere la città un posto migliore in cui vivere.

Ulteriori aree in cui considerare l'azione:

- Sviluppare dati coerenti sullo stato dell'accessibilità; una lista di controllo standardizzata per l'audit dell'accesso può creare prove coerenti e solide per apportare miglioramenti. Ove possibile, questo dovrebbe includere un'analisi finanziaria dei costi dell'accessibilità *(quando viene installata dopo la costruzione)*.
- Iniziare con cambiamenti incrementali per dimostrare che la progettazione inclusiva funziona, costruire prove sui benefici e chiarezza sui costi, con particolare attenzione all'accessibilità economica se integrata fin dall'inizio del progetto.
- Utilizzare i progetti esemplari iniziali per definire i meccanismi di bilancio e le evidenze
- Mobilità in città attraverso i trasporti e le infrastrutture stradali
- Collaborazione multisettoriale tra i settori delle infrastrutture e dei servizi, in coordinamento con gli sforzi per ampliare l'accesso alle tecnologie assistive.
- Formazione sulla pratica del design inclusivo e sulle sue applicazioni per gli stakeholder del governo e dell'industria.
- Formazione o sensibilizzazione dei professionisti dell'ambiente costruito sull'importante relazione tra tecnologia assistiva e ambiente costruito inclusivo.
- Meccanismi di applicazione degli standard di accessibilità e coerenza tra gli standard e le liste di controllo di audit
- Approcci decentralizzati - concentrandosi sui quartieri e sulle zone di prossimità per le esigenze di accesso[120]
- Le pratiche di progettazione inclusiva dovrebbero essere applicate in tutti i settori e considerare la pianificazione e la manutenzione a lungo termine.
- Incorporare la progettazione inclusiva fin dalle prime fasi, per massimizzare i benefici economici se integrata fin dall'inizio.
- La progettazione inclusiva e gli standard di accessibilità dovrebbero essere integrati nelle iniziative di pianificazione urbana e far parte del processo di approvazione per ottenere i permessi di costruzione.
- Un approccio olistico alla progettazione inclusiva potrebbe offrire un ponte per superare le attuali lacune tra politica e attuazione.

[120] UN-Habitat, "Programma faro 1: quartieri e comunità inclusivi e vibranti".

Raccomandazioni per i politici e i decisori:

- Coinvolgere le persone con disabilità nei processi di approvvigionamento e nel processo decisionale finanziario, come l'elaborazione di budget per lo sviluppo di infrastrutture o la commissione di un nuovo edificio.
- Stabilire la visione e l'intento progettuale per i progetti edilizi sponsorizzati dal governo.
- Gli audit e le consultazioni con le RPD devono essere programmati per consentire il coordinamento con i piani di spesa annuali.
- Le politiche e le legislazioni nazionali devono tradursi in politiche e piani locali, integrando una visione di design inclusivo nella pianificazione urbana.

Raccomandazioni per l'industria:

- Istruzione e formazione in materia di progettazione inclusiva e standard di accessibilità esistenti a livello nazionale e internazionale.
- Stabilire meccanismi per la progettazione inclusiva e la consultazione delle persone con disabilità.
- Le linee guida per la progettazione inclusiva devono essere disponibili in formati pratici e digeribili.
- Pianificare l'accesso e l'inclusione attraverso i percorsi degli utenti, evidenziando che l'esigenza di accessibilità non si esaurisce all'ingresso principale.

Raccomandazioni per la comunità:

- Identificare campioni o visionari per il progresso verso l'inclusione.
- Verificare e valutare l'ambiente costruito
- Diffondere la consapevolezza del valore degli ambienti inclusivi attraverso attività culturali e di advocacy.
- Partecipare al processo decisionale, ai processi di progettazione e alle valutazioni, e chiedere di partecipare se non viene offerto.

Creare ambienti abilitanti

Un ambiente favorevole alle persone con disabilità dovrebbe integrare: un ambiente legislativo favorevole, la partecipazione alla progettazione e al processo decisionale, un cambiamento culturale positivo, un ambiente costruito accessibile e inclusivo e l'accesso a tecnologie assistive di buona qualità e a prezzi accessibili.

Come potrebbe essere una Ulaanbaatar inclusiva?

- Standard di accessibilità obbligatori che tengano conto di uno spettro di abilità e disabilità diverse.
- Luoghi e servizi pubblici accessibili e accoglienti che le persone possano vivere in modo paritario
- Accesso a tecnologie assistive di buona qualità e a prezzi accessibili
- Una cultura di consapevolezza, comprensione e supporto per le persone con disabilità
- Equità di accesso, opportunità e partecipazione per tutti

Qual è la prossima tappa di ?

Il presente rapporto illustra i risultati principali di uno studio di quattro mesi sulla città di Ulaanbaatar. È il primo di sei studi di caso sulla progettazione inclusiva e l'ambiente costruito nei Paesi a reddito medio-basso, e sarà sviluppato attraverso i successivi studi di caso per informare le azioni globali sulla progettazione inclusiva.

I risultati di questo rapporto saranno condivisi con il pubblico locale e internazionale attraverso una serie di attività, tra cui il coinvolgimento diretto delle parti interessate con la ricerca e la formazione sulla progettazione inclusiva. GDI Hub continuerà ad avere un ruolo attivo in Mongolia attraverso una partnership in via di sviluppo con la Banca asiatica di sviluppo, dove il team fornirà supporto alla progettazione inclusiva per i progetti attivi nella città.
Il team continuerà inoltre a supportare i nostri partner di ricerca in attività come la consultazione sulla nuova legge sull'accessibilità, che i risultati di questo studio di caso contribuiranno a informare.

Riferimenti

Agarwal, Anjlee e Andre Steele. Considerazioni sulla disabilità per i programmi infrastrutturali. Evidence on Demand, 8 marzo 2016. https://doi.org/10.12774/eod_hd.march2016.agarwaletal.

Amgaabazar, Gerelmaa e Kate Lapham. La disabilità non è più invisibile in Mongolia". Open Society Foundations, 12 giugno 2014. https://www.opensocietyfoundations.org/voices/disability- no-longer-invisible-mongolia.

Amnesty International. Falling Short: il diritto a un alloggio adeguato a Ulaanbaatar, Mongolia". Amnesty International, 2016.

Anderson, Raven, Michael Hooper e Aldarsaikhan Tuvshinbat. 'Torri nella steppa: piani di città compatte e percezioni locali della densificazione urbana a Ulaanbaatar, Mongolia'. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability* 10, no. 2 (3 aprile 2017): 217–30. https://doi.org/10.1080/17549175.2016.1223739.

Banca asiatica di sviluppo. ADB aiuterà Ulaanbaatar a trasformare le aree Ger in eco-distretti". Banca asiatica di sviluppo, 28 agosto 2018. https://www.adb.org/news/adb-help-ulaanbaatar- transform-its-ger-areas-eco-districts.

---. Città inclusive: Kit di strumenti per lo sviluppo urbano inclusivo". Manila, Filippine: Banca asiatica di sviluppo, 1 dicembre 2016. https://doi.org/10.22617/TIM157428.

---. Vivere con la disabilità in Mongolia: Progressi verso l'inclusione". Manila, Filippine: Banca asiatica di sviluppo, dicembre 2019. https://doi.org/10.22617/TCS190596-2.

Baker, Judy L. e Gauri U. Gadgil, eds. Le *città dell'Asia orientale e del Pacifico: Expanding Opportunities for the Urban Poor*. Banca Mondiale, 2017. https://doi.org/10.1596/978-1-4648-1093-0.

Cosgrave, Dott.ssa Ellie. Il ruolo dell'ingegnere nella creazione di città inclusive", n.d., 16.

Dahiya, Bharat e Ashok Das. Nuova agenda urbana in Asia-Pacifico: Governance per città sostenibili e inclusive". In *New Urban Agenda in Asia-Pacific*, a cura di Bharat Dahiya e Ashok Das, 3-36. Advances in 21st Century Human Settlements. Singapore: Springer Singapore, 2020. https://doi.org/10.1007/978-981-13-6709-0_1.

Dawson, Richard. Delivering Effective and Inclusive Infrastructure". ESRC Evidence Briefings. Economic and Social Research Council, marzo 2018. https://esrc.ukri.org/news-events-and-publications/evidence-briefings/delivering-effective-and-inclusive-infrastructure/.

Deepak, Sunil. Barriere affrontate dai giovani adulti con disabilità a Ulaanbaatar, Mongolia: Report of a Community-Based Emancipatory Disability Research (CB-EDR)". Ulaanbaatar, Mongolia: Tegsh Niigem, n.d.

Dipartimento per lo Sviluppo Internazionale, Governo del Regno Unito. Disabilità, povertà e sviluppo". Dipartimento per lo Sviluppo Internazionale, 2000.

Diener, Alexander C. e Joshua Hagen. Città di feltro e cemento: negoziare l'ibridazione culturale nella capitale della Mongolia, Ulaanbaatar". *Nationalities Papers* 41, no. 4 (luglio 2013): 622–50. https://doi.org/10.1080/00905992.2012.743513.

Disability Inclusive and Accessible Urban Development Network (DIAUD), World Enabled e CBM. L'imperativo dell'inclusione: Towards Disability-Inclusive and Accessible Urban Development. Raccomandazioni chiave per un'agenda urbana inclusiva", 2016, 40.

Dorjbal, Delgerjargal, Birgit Prodinger, Claudia Zanini, Baljinnyam Avirmed, Gerold Stucki e Sara Rubinelli. Vivere con una lesione al midollo spinale in Mongolia: Uno studio qualitativo sulle barriere ambientali percepite". *The Journal of Spinal Cord Medicine* 43, no. 4 (3 luglio 2020): 518-.
31. https://doi.org/10.1080/10790268.2019.1565707.

Fabian, Herbert, Sudhir Gota, Alvin Mejia e James Leather. La pedonabilità e le strutture pedonali nelle città asiatiche: Stato e problemi". ADB Sustainable Development Working Paper Series.
Banca asiatica di sviluppo, 2010.
http://www.indiaenvironmentportal.org.in/files/Walkability_Final_Report_15Oct2010.pdf.

Fan, Peilei, Jiquan Chen e Ranjeet John. Urbanizzazione e cambiamento ambientale durante la transizione economica sull'altopiano mongolo: Hohhot e Ulaanbaatar". *Environmental Research* 144 (gennaio 2016): 96–112. https://doi.org/10.1016/j.envres.2015.09.020.

Federazione delle organizzazioni per la vita indipendente della Mongolia (MIL) e Tegsh Niigem. Presentazione delle organizzazioni di persone con disabilità della Mongolia per informare lo sviluppo della lista delle persone con disabilità della Mongolia.

Issues Prior to Reporting for a 2nd Periodic Review of Mongolia under the Convention on the Rights of the Persons with Disabilities", 29 luglio 2018.
Global Disability Innovation Hub, Queen Elizabeth Olympic Park e London Legacy Development Corporation. Standard di progettazione inclusiva", maggio 2019.
Governo della Mongolia e Fondazione Asia. Ulaanbaatar Master Plan 2020 and Development Approaches for 2030: Technical Summary", 2014. https://asiafoundation.org/publication/ulaanbaatar-city-master-plan-technical-summary/.
Governo della Mongolia e JICA. Libro bianco sulla disabilità in Mongolia 2019. Governo della Mongolia: Ministero del Lavoro e della Protezione sociale, 2019.
Hamiduddin, Iqbal. Viaggi ed equità sociale nei distretti Ger di Ulaanbaatar: Il caso di Khoroo 31". 2019. www.unaa-project.org.
Hamiduddin, Iqbal, Rebekah Plueckhahn, Daniel Fitzpatrick, GerHub e PublicLab Monglia. Progetto UNAA: Ulaanbaatar Accessibility Appraisal", n.d. https://www.unaa-project.org/.
Hamraie, Aimi. Progettare l'accesso collettivo: Una teoria femminista della disabilità nella progettazione universale". *Disability Studies Quarterly* 33, no. 4 (5 settembre 2013). https://doi.org/10.18061/dsq.v33i4.3871.
Higashida, Masateru. Consolidamento delle informazioni sulle politiche inclusive per la disabilità: A Case Study on White Papers in Mongolia from the Perspective of International Technical Cooperation". *Asia Pacific Journal of Social Work and Development* 30, no. 2 (2 aprile 2020): 122-30. https://doi.org/10.1080/02185385.2020.1713208.
Infrastrutture e città per lo sviluppo economico (ICED). Realizzare infrastrutture inclusive per la disabilità nei Paesi a basso reddito. Rapporto iniziale: Sintesi, 2019.
Jadambaa, Amarzaya, Jeffery Spickett, Burmaajav Badrakh e Rosana E. Norman. L'impatto dell'ambiente sulla salute in Mongolia: Una revisione sistematica". *Asia Pacific Journal of Public Health* 27, no. 1 (gennaio 2015): 45–75. https://doi.org/10.1177/1010539514545648.
Kamata, Takuya, James A. Reichert, Tumentsogt Tsevegmid, Yoonhee Kim e Brett Sedgewick. *Gestire l'espansione urbana in Mongolia: Best Practices in Scenario-Based Urban Planning*. Banca Mondiale, 2010. https://doi.org/10.1596/978-0-8213-8314-8.
Khan, F, B Amatya, B Avirmed, Y Yi, B Shirmen, G Abbott e M Galea. Piano d'azione globale per la disabilità dell'Organizzazione Mondiale della Sanità: La prospettiva della Mongolia". *Journal of Rehabilitation Medicine* 50, no. 4 (2018): 388–366. https://doi.org/10.2340/16501977-2207.
Larkin, John e Gantuya Ganzorig. "Caso di studio: Can Better Urban Planning Help Ulaanbaatar Glimpse a Brighter Future?". Banca asiatica di sviluppo, 16 agosto 2018. https://www.adb.org/results/can-better-urban-planning-help-ulaanbaatar-glimpse-brighter-futuro.
Lhamsuren, Khandsuren, Tserendolgor Choijiljav, Enkhtuya Budbazar, Surenchimeg Vanchinkhuu, Diana Blanc e John Grundy. Intervenire sui determinanti sociali della salute: Improving Health Access for the Urban Poor in Mongolia". *International Journal for Equity in Health* 11, no. 1 (2012): 15. https://doi.org/10.1186/1475-9276-11-15.
Menard, Aubrey. Il paradosso urbanistico della Mongolia". New America Weekly, 31 agosto 2020. https://www.newamerica.org/weekly/mongolias-urban-planning-paradox/.
---. *Giovani mongoli: Forging Democracy in the Wild, Wild East*. Penguin Random House SEA, 2020.
Mitlin, Diana e David Satterthwaite. Sull'impegno dei gruppi esclusi nelle città inclusive: Highlighting Good Practices and Key Challenges in the Global South". Documenti di conoscenza della serie Sviluppo urbano. Banca Mondiale, 2016.
Ufficio nazionale di statistica della Mongolia. Risultati principali del censimento della popolazione e delle abitazioni del 2010", 2010. it.ubseg.gov.mn/content/49.
Servizio di informazione statistica della Mongolia. Popolazione e abitazioni 2015. Censimento della Mongolia, 1 gennaio 2016. www.1212.mn.
Morante, Danielle. Terapia occupazionale emergente in Mongolia: A Case Study". *World Federation of Occupational Therapists Bulletin* 73, no. 2 (3 luglio 2017): 88–93. https://doi.org/10.1080/14473828.2017.1281870.
Ufficio nazionale di statistica della Mongolia", 2020.
https://www.en.nso.mn/. Nuova Agenda urbana. Nazioni Unite, 2017.
Pineda, Victor Santiago. Giustizia abilitante: Spatializing Disability in the Built Environment", n.d., 14.

Pinilla-Roncancio, Monica e Sabina Alkire. Quanto sono povere le persone con disabilità? Evidenze basate sull'Indice globale di povertà multidimensionale". *Journal of Disability Policy Studies*, 17 maggio 2020, 104420732091994. https://doi.org/10.1177/1044207320919942.

Plueckhahn, Rebekah e Terbish Bayartsetseg. Negoziazione, indebitamento sociale e creazione di economie urbane a Ulaanbaatar". *Central Asian Survey* 37, no. 3 (3 luglio 2018): 438–56. https://doi.org/10.1080/02634937.2018.1442318.

So, Yeonghwa, Naae Lee, Seyeon Kim, Youngji Lee, Chimedsuren Ochir e Kiyoung Lee. Caratteristiche dello stile di vita e dell'ambiente di vita dei residenti del distretto Ger di Ulaanbaatar, Mongolia". *The Korean Journal of Public Health* 55, no. 2 (31 gennaio 2019): 12–21. https://doi.org/10.17262/KJPH.2018.12.55.2.12.

Stol, Ilana e Enkhjargal Adiya. Relazioni intergenerazionali in Mongolia: L'unione come unità familiare". *Journal of Intergenerational Relationships* 8, no. 1 (4 marzo 2010): 83–89. https://doi.org/10.1080/15350770903520783.

Sugimoto, Hirofumi, Umekazu Kawagishi, Koki Kitano, Ishjamts Gonchigbat e Naoyuki Hirota. L'ambiente di vita dei nomadi che risiedono nella periferia di Ulaanbaatar, Mongolia - caratteristiche dispositive dal punto di vista di un confronto tra nomadi e persone che vivono in residenze fisse in città -". *Journal of Asian Architecture and Building Engineering* 6, no. 2 (novembre 2007): 283–90. https://doi.org/10.3130/jaabe.6.283.

Szilágyi, Zsolt. Ideologia nomade persistente nella Mongolia del XXI secolo". *Acta Ethnographica Hungarica* 61, no. 1 (giugno 2016): 197–211. https://doi.org/10.1556/022.2016.61.1.9.

Terbish, Bayartsetseg e Margot Rawsthorne. 'Esclusione sociale nella città di Ulaanbaatar in Mongolia'. *Asia Pacific Journal of Social Work and Development* 26, no. 2-3 (2 luglio 2016): 88–101. https://doi.org/10.1080/02185385.2016.1199324.

Banca Mondiale. Documento sull'approccio alle città inclusive nel mondo. Banca Mondiale, maggio 2015.

Organizzazione Mondiale della Sanità. Rapporto mondiale sulla disabilità. Organizzazione mondiale della sanità, 2011. Uddin, Sayed Mohammad Nazim, Zifu Li, J.C. Gaillard, Pauley F. Tedoff, Heinz-Peter Mang, Jean Lapegue, Elisabeth Maria Huba, Olivia Kummel ed Eric Rheinstein. Esposizione a WASH-Rischi trasmessi: Uno studio esplorativo sulle aree Ger periurbane di Ulaanbaatar, Mongolia". *Habitat International* 44 (ottobre 2014): 403–11. https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2014.08.006.

UN-Habitat. Programma faro 1: quartieri e comunità inclusivi e vivaci. UN-Habitat. Consultato il 19 settembre 2020. https://unhabitat.org/programme/inclusive-vibrant- neighbourhoods-and-communities.

Upton, Caroline. Capitale sociale, azione collettiva e formazione di gruppi: Traiettorie di sviluppo nella Mongolia post-socialista". *Human Ecology* 36, no. 2 (aprile 2008): 175–88. https://doi.org/10.1007/s10745-007-9158-x.

Venter, Christoffel J., Thomas E. Rickert e David A. C. Maunder. Dai diritti di base all'accesso completo: Elements of Current Accessibility Practice in Developing Countries". *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 1848, no. 1 (gennaio 2003): 79–85. https://doi.org/10.3141/1848-11.

Forum economico mondiale: Strategic Intelligence. Tema globale: Design inclusivo. A cura della Smithsonian Institution". Forum economico mondiale: Strategic Intelligence. Accesso al 12 settembre 2020. https://intelligence.weforum.org/topics/a1G0X0000057IniUAE?tab=publications.

Wu, Yun, Arto Emerik Nuorkivi, Pekka Kalevi Salminen, Peter Johansen e Rong Cui. Paving the Way to a Sustainable Heating Sector A Roadmap for Ulaanbaatar Urban Heating". Programma di assistenza alla gestione del settore energetico (ESMAP). The World Bank, 2019. https://documents.worldbank.org/pt/publication/documents-reports/documentdetail/361331554753311754/paving-the-way-to-a-sustainable-heating-sector-a-roadmap-for-ulaanbaatar-urban-heating.

Progettazione inclusiva e accessibilità dell'ambiente costruito a Ulaanbaatar, Mongolia

Un caso di studio AT2030 www.AT2030.org

Settembre 2020