

OSSERVAZIONI ALLO
“STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE” PER IL SISTEMA TPL
ELETTRIFICATO A TECNOLOGIA INNOVATIVA



MONTESILVANO

OSSERVAZIONI ALLO “STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE” PREDISTOSTO DALLA GTM spa PER IL SISTEMA TPL ELETTRIFICATO A TECNOLOGIA INNOVATIVA Pescara-Montesilvano, IN RELAZIONE ALLA PRESENZA DI BARRIERE ARCHITETTONICHE.

Considerazioni generali.

Ogni realizzazione di opera pubblica non deve prescindere dalla influenza che avrà sulla qualità della vita dei cittadini e a maggior ragione sulla vita di quelle categorie di cittadini che hanno difficoltà motorie e/o visive. Lungo tutto il tratto della ex strada parco, oggi sede della filovia Pescara-Montesilvano, la modalità di realizzazione dell’opera non rispetta le normative vigenti per quanto riguarda le barriere architettoniche (D.M. n.236 del 14 Giugno 1989).

DEFINIZIONE DI BARRIERA ARCHITETTONICA:

Viene definito barriera architettonica qualunque elemento costruttivo che impedisca, limiti o renda difficoltosi gli spostamenti o la fruizione di servizi (specialmente di persone con limitata capacità motoria o sensoriale.) WIKIPEDIA.

Sono state presi in considerazione alcuni dei tratti della strada, quelli con maggior presenza di luoghi di aggregazione come ad esempio impianti sportivi, parchi, agglomerati abitativi e punti strategici per la presenza di traffico come gli incroci, ma ad un’attenta visione generale si può affermare che le criticità si ripetono lungo tutto il percorso.

MARCIAPIEDE. (D.M.5 /11/2001 3.4.6) *“La larghezza del marciapiede va considerata al netto sia di strisce erbose o di alberature che di dispositivi di ritenuta. Tale larghezza non può essere inferiore a m.1,50....”*

In presenza di occupazioni di suolo pubblico localizzate e impegnative(edicole di giornali, cabine telefoniche, cassonetti ecc..) la larghezza minima del passaggio pedonale dovrà comunque essere non inferiore a m.2.

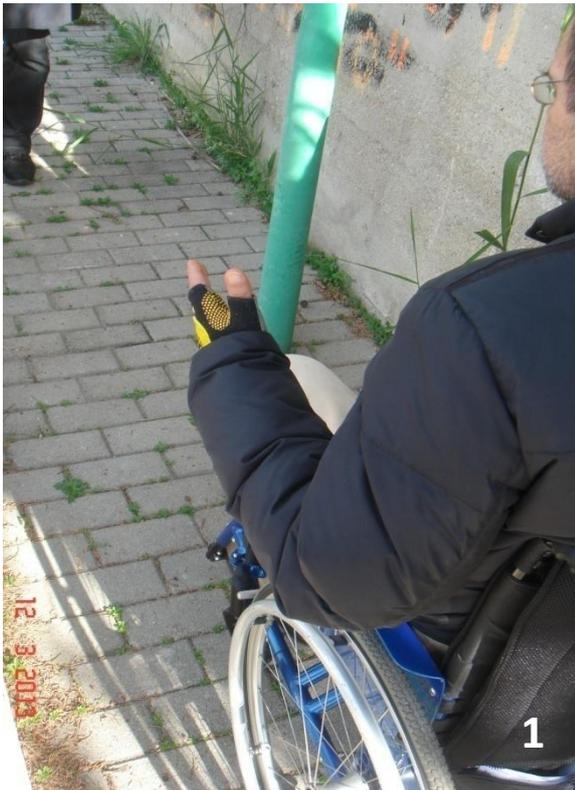


Foto n. 1 e 2.

Marciapiede lato mare davanti ingresso le piscine le Naiadi, la carrozzina si trova dietro la fermata, la larghezza del marciapiede è di soli 95cm. La carrozzina nelle foto è di nuova generazione, leggera e larga cm. 55. Ma non tutti possono usufruire di un mezzo con queste caratteristiche, soprattutto persone in sovrappeso e anziane. Nonostante la carrozzina maneggevole, il passeggero ha difficoltà nel percorrere il marciapiede. Non si capisce come potrebbe fare un disabile con carrozzina più ingombrante e pesante. Passare attraverso questa strettoia per una persona disabile con una carrozzina più larga comporta il rischio di ferirsi alle mani. E' chiaramente una forzatura.



Foto 3

Altro aspetto da sottolineare è la problematica dell'incrocio di due carrozzine. Qui ci troviamo all'altezza di via Lombardia.

Nelle **foto 4 e 5.** Si può vedere l'esiguo spazio, 80 cm. per il passaggio della carrozzina, dovuto alla presenza di alberi con aiuola posti nel mezzo, o quasi, di tutto il marciapiede.



Foto 6.

Qui lo spazio per il passaggio della carrozzina è praticamente inesistente. Siamo nei pressi della fermata ubicata all'altezza delle Piscine "Naiadi"





Foto 7, 8 e 9.

Siamo all'altezza di Viale Europa. Al centro del marciapiede, di ampiezza molto ridotta, oltre alla presenza di alberi, sono installati i nuovi pali della elettrificazione e della illuminazione del filobus quindi inamovibili.

Dalla foto si evince il numero dei pali a distanza ravvicinata. Sono tre.



Foto 10 e 11. La persona sulla carrozzina è costretta a scendere dal marciapiede a causa dell'ingombro del palo che gli impedisce di proseguire il suo cammino, deve farsi aiutare da qualcuno perché non c'è traccia di scivolo per tutto il lungo tratto di Viale Europa.

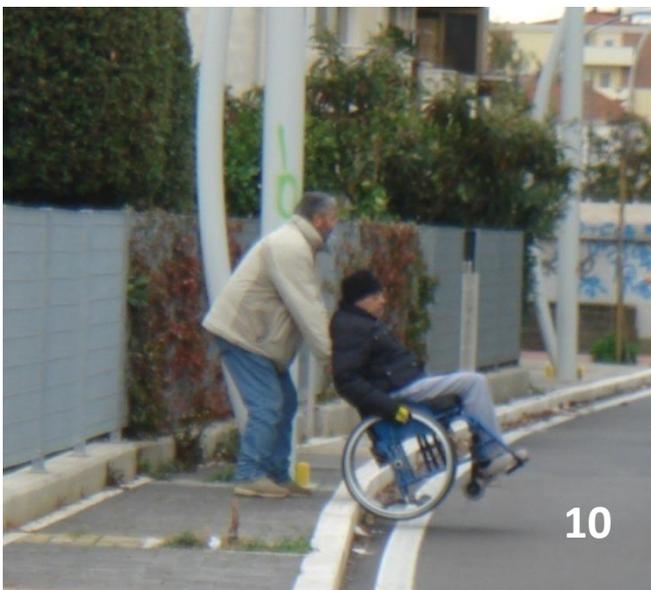


Foto 12 .Stesso tratto della foto precedente, dopo la fermata di Viale Europa andando verso sud, notare l'ingombro del palo sul marciapiede lato mare e l'inesistenza del marciapiede lato monte.



Foto 13. Si potrebbe far notare che nel tratto finale di viale Europa non ci sono fermate...Ma non si può far a meno di chiedersi cosa succederebbe se ,per qualsiasi motivo urgente, il filobus fosse costretto a fermarsi in questo tratto che somiglia ad un budello e i passeggeri, tra cui gli utenti in carrozzina, fossero costretti a scendere. Come farebbero a raggiungere luoghi sicuri se non ci sono spazi sufficientemente ampi e né scivoli?



**Le immagini 13 e 14
non hanno bisogno
di commenti !**

Foto 15. All'incrocio di via Adige è posta un'edicola che occupa quasi l'intero spazio riservato ai pedoni. Qui, secondo la normativa di cui sopra, (D.M. 5/11/2001, par. n.3,4 e 6) dovrebbe esserci uno spazio percorribile dal pedone di 2 m. Dalla foto si vede chiaramente che i 2 m. non ci sono.



Foto 15a.

Lungo tratto di marciapiede (Pescara) da cui si evince la non osservanza della normativa in materia

Foto 15b.

Lungo tratto di marciapiede (Montesilvano) promiscuità tra pista ciclabile e marciapiede sempre più ridotto



OSTACOLI FISICI. (D.M. 236 del 14 Giugno 1989) *“Sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque ed in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria e/o visiva ridotta o impedita in forma permanente o temporanea.”*



Foto 16, 17, e 18 . In queste foto scattate nei pressi della fermata di viale Europa si può vedere che in questo tratto di strada ad una persona in carrozzina che voglia raggiungere la fermata lato mare è preclusa la possibilità di attraversare la corsia del filobus in corrispondenza del sottopassaggio che attraversa il muro della ferrovia, per la presenza di un alto cordolo in cemento preceduto da una larga aiuola e per l'assenza di scivoli. Da notare poi che lo stretto marciapiede esistente è contemporaneamente adibito a pista ciclabile e a passaggio di pedoni.



In molti casi i marciapiedi presentano alberi con aiuola posti al centro del percorso. Ci si chiede se quest'ultimi verranno tolti...



Foto 19, 20, 21 e 22
Altri ostacoli che impediscono alla carrozzina di muoversi senza rischio di cadere: Scalini, tombini, pali, alberi, scivoli inadeguati.



21



22



22a

Foto 22a
Angolo via Gioberti (Pescara)
Marciapiede senza scivolo

RAMPE E SCIVOLI. (D.M. 236 del 14 Giugno 1989) *“Ogni 10 m di lunghezza ed in presenza di interruzioni mediante porte, la rampa deve prevedere un ripiano orizzontale di dimensioni minime pari a 1,50 x 1,50 m, ovvero 1,40 x 1,70 m in senso trasversale e 1,70 m in senso longitudinale al verso di marcia, oltre l'ingombro di apertura di eventuali porte.*

Qualora al lato della rampa sia presente un parapetto non piano, la rampa deve avere un cordolo di almeno 10 cm di altezza.

La pendenza delle rampe non deve superare l'8%.”

Foto 23. Davanti alle piscine le Naiadi presenza di scivoli con pendenza superiore all'8%. Dalle foto si può leggere la misura indicata dal metro. La lunghezza della rampa è di 1,20 m. l'altezza della rampa, (secondo il calcolo matematico $120 : 0,8 = 15$), dovrebbe essere di 15 cm e non di 17 cm. Si sottolinea che la tendenza attuale da parte di tecnici progettisti esperti nel campo delle problematiche legate alla disabilità, è quella di rivedere la legge 13 dell'89 sulle barriere architettoniche (e sue modifiche) per ridimensionare in difetto la quota massima delle rampe e portarla al 4% o 5%.



Foto 24. Particolare della misurazione dell'alzata del marciapiede da cui si evince l'errata progettazione della rampa.

Foto 25. Nell'immagine, due rampe che confluiscono al centro dove non c'è un tratto di marciapiede pianeggiante ma con un'inclinazione che conduce la carrozzina verso la corsia del filobus creando una doppia pendenza del sedime pavimentato, con il rischio di ribaltamento, senza nessuna possibilità di correggere la traiettoria appoggiandosi ad esempio ad un corrimano.



Foto 26 e 27. In queste immagini è evidente la difficoltà dell'utente in carrozzina a percorrere l'esiguo spazio, tra l'altro interrotto da un tombino, quindi con un dislivello se pur minimo, a causa della variazione di pendenza che proseguendo, come si può vedere nella foto 27, provoca un'improvviso e incontrollabile sollevamento della ruota posteriore della carrozzina con palese rischio di ribaltamento.



Foto 28. Zona Viale Europa lato monte, rampa che conduce al sottopasso della ferrovia di collegamento con la Nazionale Adriatica: la pendenza della rampa supera di gran lunga quella prevista dalla normativa. La lunghezza dello scivolo è di 3,20m. ma ha un dislivello di 65 cm a fronte dei 40 cm che dovrebbe avere secondo il calcolo. ($320 : 0,8 = 40$ cm).

Foto 29. Scivolo che conduce in via Sila e che finisce con un gradino.

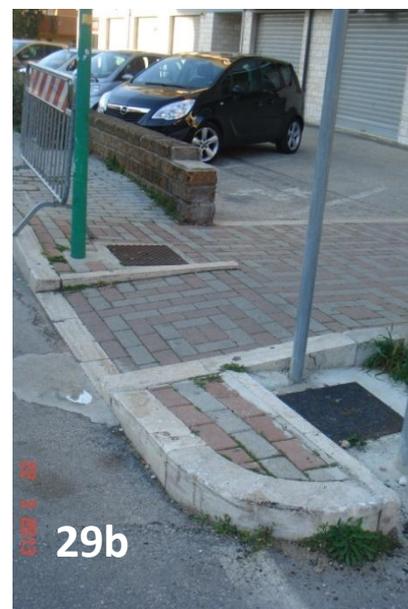
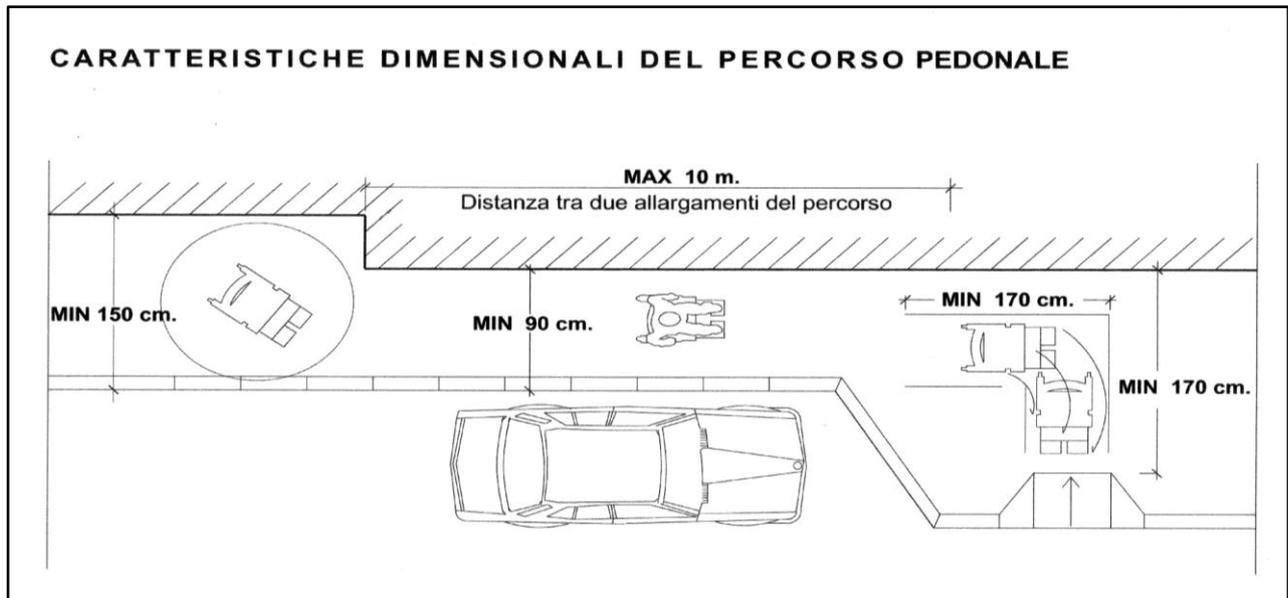


Foto 29a e 29b

Pescara, incrocio con via Milite Ignoto scivolo a doppia pendenza e marciapiede con rampa realizzata senza spazio di manovra

PERCORSI. (D.M. 236 del 14 Giugno 1989) *“Negli spazi esterni e sino agli accessi degli edifici deve essere previsto almeno un percorso preferibilmente in piano con caratteristiche tali da consentire la mobilità delle persone con ridotte o impedito capacità motorie, e che assicuri loro la utilizzabilità diretta delle attrezzature dei parcheggi e dei servizi posti all'esterno, ove previsti.*



SCHEMA TRATTO DAL LIBRO: Argentin – Clemente – Emler, *“Eliminazione barriere architettoniche”*

I percorsi devono presentare un andamento quanto più possibile semplice e regolare in relazione alle principali direttrici di accesso ed essere privi di strozzature, arredi, ostacoli di qualsiasi natura che riducano la larghezza utile di passaggio o che possano causare infortuni. La loro larghezza deve essere tale da garantire la mobilità nonché, in punti non eccessivamente distanti fra loro, anche l'inversione di marcia da parte di una persona su sedia a ruote...

Quando un percorso pedonale sia adiacente a zone non pavimentate, è necessario prevedere un ciglio da realizzare con materiale atto ad assicurare l'immediata percezione visiva nonché acustica se percorso con bastone.

Le eventuali variazioni di livello dei percorsi devono essere raccordate con lievi pendenze ovvero superate mediante rampe in presenza o meno di eventuali gradini ed evidenziate con variazioni cromatiche.

In particolare, ogni qualvolta il percorso pedonale si raccorda con il livello stradale, o è interrotto da un passo carrabile, devono predisporre rampe di pendenza contenute e raccordate in maniera continua col piano carrabile, che consentano il passaggio di una sedia a ruote. Le intersezioni tra percorsi pedonali e zone carrabili devono essere opportunamente segnalate anche ai non vedenti.”

Foto 30

Vediamo il tombino che occupa l'intero spazio percorribile.





Foto 31.
Marciapiede senza scivolo lato mare via Arno.



Foto 32.
Sempre via Arno se si vuole andare verso il mare, appena scesi dalla fermata, non si riesce a proseguire per presenza di gradini. Ricordiamo che questo è uno dei 22 incroci regolati con il semaforo pedonale.



Foto 33 e 34.
Marciapiede interrotto da recinzione di un'abitazione



Foto 35, 36 e 37. Foto 35. Il percorso tattile per i non vedenti si interrompe bruscamente prima di una piazzola di sosta e non permette di localizzare lo scivolo di discesa dalla banchina. Questa situazione di pericolo per i non vedenti si riscontra in tutte le banchine delle fermate. Foto 36. Marciapiede completamente occupato da una aiuola con una pianta e dal nuovo palo della elettrificazione della filovia. Ci sorprende e ci stupisce come si possano realizzare nel 2013 delle opere pubbliche con ostacoli così insormontabili da impedire la libera circolazione da parte dei disabili e non solo. E' assolutamente palese la difficoltà di chiunque nel percorrere questo lungo tratto di marciapiede in cui sono installati numerosi pali in questa maniera. Foto 37. Marciapiede interrotto all'altezza di via Lombardia. Invalicabile.



FERMATE

“Lungo il tracciato sono presenti 22 fermate tra i due capolinea. Le fermate sono riepilogate, unitamente alla localizzazione dei parcheggi, delle sottostazioni e dei principali servizi...” (Rapporto preliminare ambientale. GTM S.P.A. pag.30)

La fermata davanti alle piscine “Naiadi” lato mare non presenta elementi, come scivoli e attraversamenti pedonali che permettano di accedere sull’altro lato della strada dove sono ubicati un parco giochi e il parcheggio “Parco della Vittoria”. Se si vuole raggiungere questi luoghi, venendo da sud, una volta scesi dal mezzo, si è costretti a percorrere sia verso nord che verso sud circa 50/60 m. prima di trovare uno scivolo e un attraversamento pedonale, per poi ripercorrere altri 50/60 m. circa in senso opposto e quindi raggiungere il parco e il parcheggio.

“...La pista ciclabile...verrà interrotta in prossimità delle fermate per consentire il passaggio degli utenti dai marciapiedi verso il mezzo di trasporto pubblico.” (Rapporto preliminare ambientale. GTM S.P.A. pag.29)



Le fermate lungo il lato monti sono tutte senza marciapiede. La persona in carrozzina, ma anche chi deambula normalmente, una volta scesa dal filobus è costretta ad attraversare la pista ciclabile per accedere all’area pedonale con un evidente rischio di impatto tra ciclisti e passeggeri.

Foto 38 e 39 La pista ciclabile dove è stata, o sarà interrotta? E in che modo?

“La pavimentazione delle banchine di fermata sarà integrata con mattonelle tattili di ausilio agli ipovedenti.” (Rapporto preliminare ambientale. GTM S.P.A. pg. 31)



Foto 40, 41 e 42 Nelle foto si può osservare come il percorso tattile si interrompe dopo la banchina, cosa succede dopo? Il non vedente non solo non avrà più una guida per orientarsi, ma può correre il rischio di impattare pericolosamente su ostacoli posti in diretta prosecuzione della pista tattile. Per quale misterioso motivo il percorso non è stato prolungato per tutto il marciapiede?

“ Fermate in sede promiscua: in cui le strutture di fermata saranno realizzate direttamente in analogia a quanto avviene per i tradizionali sistemi di trasporto pubblico”. (Rapporto preliminare ambientale. GTM S.P.A. pg. 31)



Foto 43 e 44

Le fermate “Foscolo”, “Portogallo” e “Portogallo/Aldo Moro” corrispondono alle attuali fermate degli autobus cittadini su via Foscolo e via Portogallo. L’altezza del marciapiede non corrisponde a quella delle banchine, che è di 30 cm.

“ Inoltre, un particolare sistema di sterzata che utilizza tutte le ruote consente al mezzo, nelle manovre di accostamento alle fermate svolte in modalità automatica, di muoversi parallelamente ai marciapiedi poiché tutte le ruote sterzano nella stessa direzione. Questo, unitamente al pianale ribassato, consente un più agevole ingresso/uscita dal mezzo dei passeggeri nonché la possibilità di accesso autonoma per passeggeri disabili. “(Rapporto preliminare ambientale. GTM S.P.A. pg. 41)

Appurato che il marciapiede nelle fermate su citate hanno l’altezza di 17/18 cm. in che modo il pianale ribassato si allinea all’altezza del marciapiede consentendo la normale entrata e uscita dal mezzo diversamente abili?

ELETTROMAGNETISMO

Il sistema TPL proposto prevede oltre alla elettrificazione aerea sospesa, l'installazione di boe magnetiche annegate nell'asfalto al servizio della guida elettronica in dotazione al Phileas. Questo dettaglio tecnico genererebbe la formazione di un campo magnetico circolare che investe la cabina passeggeri del filobus e quindi potrebbe risultare incompatibile per la salute dei passeggeri portatori di pacemaker.

Lo stesso Ministero di trasporti prescrive che il rilascio del nulla- osta definitivo per la sicurezza sia subordinato alla verifica della compatibilità elettromagnetica del sistema TPL proposto, da affidare a qualificati centri di ricerca universitaria.

Si chiede pertanto che venga approfondito lo studio sulla compatibilità elettromagnetica dell'intero sistema e che siano fornite assicurazioni al riguardo.

Collegamenti video esplicativi:

TRACCIATO DI PESCARA

TRACCIATO DI MONTESILVANO

Montesilvano, 26/03/2013

Associazione Carrozine Determinate – Montesilvano
Via Leopardi, n. 31
65015 Montesilvano (PE)

In collaborazione con:

Arch. Di Simone Maria Assunta
Arch. Amura Alessia

CONVENZIONE ONU PER I DIRITTI DELLE PERSONE CON DISABILITA'

La **Convenzione ONU** è il primo trattato internazionale globale e vincolante per i diritti, la dignità e le pari opportunità delle persone con qualsiasi tipo di disabilità.

La Convenzione è nata dalla constatazione che le persone con disabilità sono soggette a continue violazioni di quei diritti umani già sanciti nel 1948 dalla **Dichiarazione Universale dei diritti dell'uomo** che garantisce ad ogni persona il godimento di tutti i diritti umani e delle libertà universali.

Parlare di disabilità, o meglio, di persone con disabilità in termini di diritti umani e di violazione degli stessi, ha una portata culturalmente molto significativa, poiché supera definitivamente le visioni precedenti, che attribuivano la disabilità ad una dimensione soggettiva (di malattia) dell'individuo e che consideravano spesso le persone con disabilità quali soggetti che non possiedono alcune caratteristiche dell'essere umano, dando quindi adito a trattamenti differenziati, separati e segreganti. Tale nuovo approccio, infatti, riconoscendo il valore e la dignità di ogni persona umana e la necessità che tutti, nessuno escluso, godano di **pari opportunità** e siano pienamente **inclusi nella società**, ricolloca la questione nell'ambito dell'universalità di quei diritti fondamentali di cui ogni persona è titolare in quanto essere umano.

Tale nuovo approccio, infatti, riconoscendo il valore e la dignità di ogni persona umana e la necessità che tutti, nessuno escluso, godano di **pari opportunità** e siano pienamente **inclusi nella società**, ricolloca la questione nell'ambito dell'universalità di quei diritti fondamentali di cui ogni persona è titolare in quanto essere umano. Ciò è perfettamente coerente, inoltre, con quanto ribadito dalla **Classificazione Internazionale del Funzionamento, Disabilità e Salute (ICF, 2001)** dell'OMS che ha promosso il **modello bio-psico-sociale** della disabilità il quale, superando il vecchio modello medico e sanitarizzante (che attribuiva alla condizione soggettiva ed alla malattia la condizione di svantaggio della persone con disabilità) ha posto al centro dell'attenzione l'interazione tra i fattori personali, ambientali e sociali: **quanto più la società include le caratteristiche delle persone (nel rispetto della diversità umana) e ne sviluppa le capacità tanto più è capace di rimuovere barriere, ostacoli e pregiudizi.**

Il riconoscimento che le persone con disabilità sono discriminate e hanno mancanza di pari opportunità a causa del pregiudizio e della visione negativa che le accompagna e che nella società vi sono sovente ostacoli e barriere al godimento dei loro diritti umani è la base sulla quale si costruisce la Convenzione, sviluppando un impianto che si propone di intervenire affinché vi sia per queste persone eguaglianza di trattamento e di opportunità, anche con l'utilizzo di "accomodamenti ragionevoli", ovvero di soluzioni adeguate (seppur ragionevolmente contemperanti le esigenze dei singoli e quelle dello Stato Parte), in tutti gli ambiti della vita e della comunità.

La Convenzione infatti vuole combattere proprio gli ostacoli, barriere e pregiudizi, spesso **profondamente radicati nella cultura, nelle pratiche e nelle politiche delle Comunità**, definendo una nuova politica per le persone con disabilità ed intervenendo in tutti i campi della vita (dal diritto alla vita, alla partecipazione a tutti i contesti sociali in condizioni di inclusione sociale, fino al diritto alla vita privata, autonoma ed indipendente).

Ciò che dovrebbe verificarsi, quindi, è soprattutto un vero e proprio cambiamento culturale al quale dare sostanza con azioni concrete.

I Contenuti

La Convenzione Onu garantisce il pieno godimento di tutti i diritti umani, richiede di praticare il principio di uguaglianza delle opportunità, di cambiare l'approccio dal modello medico e assistenzialistico a quello sociale, di rimuovere lo stigma, il pregiudizio e impegna la comunità internazionale verso questi obiettivi.

Con la legge 3 marzo 2009, n. 18 (pubblicata in G.U. n. 61 del 14 marzo 2009) il Parlamento ha autorizzato la ratifica della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità e del relativo protocollo opzionale, sottoscritta dall'Italia il 30 marzo 2007.

Articolo 1

Scopo

1. Scopo della presente Convenzione è promuovere, proteggere e garantire il pieno ed uguale godimento di tutti i diritti umani e di tutte le libertà fondamentali da parte delle persone con disabilità, e promuovere il rispetto per la loro intrinseca dignità.

2. Per persone con disabilità si intendono coloro che presentano durature menomazioni fisiche, mentali, intellettive o sensoriali che in interazione con barriere di diversa natura possono ostacolare la loro piena ed effettiva

partecipazione nella società su base di uguaglianza con gli altri.

I principi generali indicati all'articolo 3 sono:

1. il rispetto per la dignità intrinseca, l'autonomia individuale, compresa la libertà di compiere le proprie scelte, e l'indipendenza delle persone;
2. a non discriminazione;
3. la piena ed effettiva partecipazione ed inclusione nella società;
4. il rispetto per la differenza e l'accettazione delle persone con disabilità come parte della diversità umana e dell'umanità stessa;
5. le pari opportunità;
6. l'accessibilità
7. la parità tra uomini e donne;
8. il rispetto dello sviluppo delle capacità dei minori con disabilità e il rispetto del diritto dei minori con disabilità a preservare la propria identità.

Articolo 9

Accessibilità

1. Al fine di consentire alle persone con disabilità di vivere in maniera indipendente e di partecipare pienamente a tutti gli aspetti della vita, gli Stati Parti adottano misure adeguate a garantire alle persone con disabilità, su base di uguaglianza con gli altri, l'accesso all'ambiente fisico, ai trasporti, all'informazione e alla comunicazione, compresi i sistemi e le tecnologie di informazione e comunicazione, e ad altre attrezzature e servizi aperti o forniti al pubblico, sia nelle aree urbane che in quelle rurali. Queste misure, che includono l'identificazione e l'eliminazione di ostacoli e barriere all'accessibilità,

si applicano, tra l'altro, a:

(a) edifici, viabilità, trasporti e altre strutture interne ed esterne, comprese scuole, alloggi, strutture sanitarie e luoghi di lavoro;

(b) ai servizi di informazione, comunicazione e altri, compresi i servizi informatici e quelli di emergenza.

2. Gli Stati Parti inoltre adottano misure adeguate per:

(a) sviluppare ed emanare norme nazionali minime e linee guida per l'accessibilità alle strutture ed ai servizi aperti o forniti al pubblico e verificarne l'applicazione;

(b) garantire che gli organismi privati, che forniscono strutture e servizi aperti o forniti al pubblico, tengano conto di tutti gli aspetti dell'accessibilità per le persone con disabilità;

(c) fornire una formazione relativa ai problemi di accesso con cui si confrontano le persone con disabilità a tutti gli interessati;

(d) dotare le strutture e gli edifici aperti al pubblico di segnaletica in caratteri Braille e in formati facilmente leggibili e comprensibili;

(e) mettere a disposizione forme di assistenza da parte di persone o animali e servizi di mediazione, incluse guide, lettori e interpreti professionisti esperti nella lingua dei segni, allo scopo di agevolare l'accessibilità a edifici ed

altre strutture aperte al pubblico;

(f) promuovere altre forme idonee di assistenza e di sostegno a persone con disabilità per garantire il loro accesso all'informazione;

(g) promuovere l'accesso delle persone con disabilità alle nuove tecnologie ed ai sistemi di informazione e comunicazione, compreso internet;

(h) promuovere alle primissime fasi la progettazione, lo sviluppo, la produzione e la distribuzione di tecnologie e sistemi di informazione e comunicazione, in modo che tali tecnologie e sistemi divengano accessibili al minor costo.

Le barriere architettoniche rappresentano una violazione dei diritti umani perché contrastano tutti i principi sanciti dagli articoli della convenzione ONU

La **disabilità** viene definita come la conseguenza o il risultato di una complessa relazione tra la **condizione di salute** di un individuo e i **fattori personali**, e i **fattori ambientali** che rappresentano le circostanze in cui vive l'individuo.

Questo concetto è riportato nella **Classificazione Internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute**, dell'Organizzazione Mondiale della Sanità.

Secondo tale classificazione, nota come ICF (International Classification Functioning) l'**ambiente** ha un ruolo importante nel determinare la **disabilità**: un ambiente con **barriere** o senza **facilitatori** può limitare le attività di un individuo, mentre un **ambiente accessibile e con facilitatori** le può favorire. La società può quindi ostacolare le attività di un individuo con spazi ed edifici inaccessibili e con la mancanza di **ausili**.

In sintesi si arriva alla **definizione di disabilità** intesa come una condizione di salute in un ambiente sfavorevole: ogni essere umano può avere un problema di salute e l'**ambiente ha un ruolo fondamentale nel determinare la disabilità**.