A decorative graphic consisting of a thick, dark brown line that winds across the page. This line is surrounded by a series of smaller, lighter brown dots that form a path-like shape, curving from the top right towards the bottom right.

I Piani per l'Accessibilità

Una sfida per promuovere l'autonomia dei cittadini e valorizzare i luoghi dell'abitare

L'approccio spazio-temporale alla cultura dell'accessibilità

Fanny Di Cara, architetta

Montecatini, Terme Tettuccio
23 Ottobre 2012

L'approccio alla dimensione spazio-temporale della città e del territorio

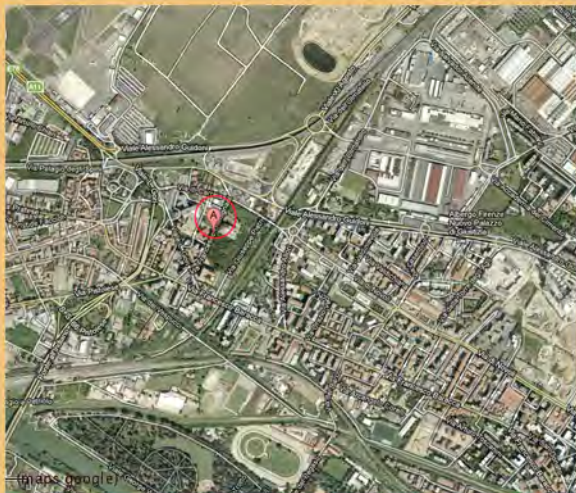
Il Piano per l'accessibilità è uno strumento di pianificazione che concorre alla qualità complessiva della vita delle persone di ogni età e di ogni condizione psico-fisica. E' uno strumento che assume la città e il territorio come sintesi fra tempo (prima di tutto quello di vita), e spazio.

Mettere in relazione tra loro qualità degli spazi e qualità dei tempi di vita, è la funzione principale del Piano per l'Accessibilità che ha come obiettivo di fondo quello di garantire a chiunque "il diritto all'auto-determinazione delle scelte" (art. 1, Legge Regione Toscana n. 1/2005, "Norme per il governo del territorio").

Il Piano per l'Accessibilità quindi è uno strumento trasversale che, come tutti i piani di settore (Piano della mobilità, Piano delle funzioni, Piano dei tempi, ecc.), occorre pensare, definire ed agire con un approccio intersettoriale per governare in modo integrato la complessità delle trasformazioni (materiali e immateriali), della città e del territorio, volte ad elevare la qualità dei tempi e degli spazi di vita degli abitanti.

E' questo approccio che garantisce l'aderenza dei diversi piani di settore agli indirizzi di base della L.R. n.1/05 e di conseguenza le scelte per armonizzare tra loro le azioni per "assicurare l'equilibrio e la integrazione dei tempi di vita quotidiana, in modo da favorire una corretta fruizione dei servizi pubblici e privati di utilità generale..... (art.37, punto 4).

La localizzazione delle funzioni e dei servizi nel territorio comunale non è mai una scelta neutra



La localizzazione di un servizio di pubblica utilità può facilitare la vita delle persone, può complicarla notevolmente o impedirne l'utilizzazione. L'esempio in questione si riferisce a Firenze e alla scelta di localizzare un ufficio postale che espleta, in particolare, il servizio di distribuzione della "posta inesitata" in una zona ai confini della città, mal collegata dal trasporto pubblico (una sola linea di bus che non si intreccia con altre linee). Il servizio è riferito ad un ampio bacino di utenza e crea un grande disagio soprattutto per le persone anziane, persone con problemi di mobilità o che non hanno l'auto che, in sostanza, rimane l'unico modo per raggiungere questo servizio (sic!), appesantendo il traffico di una zona sempre congestionata e inquinata per la sua vicinanza all'ingresso e uscita dell'autostrada, all'aeroporto e a importanti strade di collegamento con i comuni contermini.

L'approccio spazio-temporale nel governo delle trasformazioni materiali e immateriali del territorio

Nelle politiche spazio-temporali le trasformazioni che comportano un cambio di destinazione d'uso, pur mantenendo le stesse volumetrie, spesso possono avere ricadute pesanti sulla qualità della vita degli abitanti.

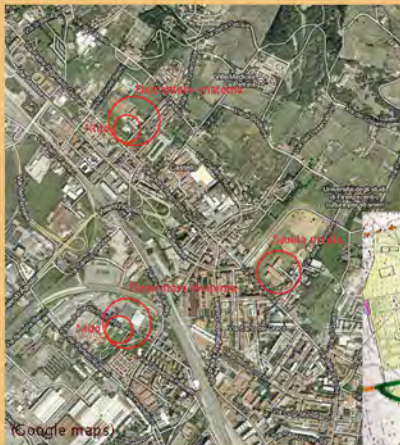
L'esempio in questione si riferisce alla trasformazione di un vecchio capannone (ultimamente utilizzato per il ricovero dei mezzi di una ditta di traslochi), in un supermercato.

Questo intervento, in una zona prevalentemente residenziale di Firenze (Castello), caratterizzata dalle ville medicee e dall'antico reticolo viario, ha avuto un impatto pesante sul traffico e sulla vivibilità dell'intera zona e ha messo in luce molti elementi di incompatibilità fra le peculiarità di un vecchio tessuto urbano e le esigenze legate alla funzionalità del centro commerciale (camion per il rifornimento delle merci che non passano dalle strade, inquinamento acustico prodotto oltre che dalle auto anche dagli impianti per la conservazione delle merci e il condizionamento aria dei locali interni, degrado per la pessima qualità funzionale ed estetica dell'edificio (una scatola che si staglia verso il verde delle colline).



Nelle politiche temporali le trasformazioni che si realizzano senza opere edilizie ("trasformazioni immateriali"), assumono una grande importanza. Se non governate adeguatamente, infatti, possono avere delle ricadute negative sul governo della mobilità, dei tempi urbani e sulla vivibilità di determinate zone urbane.

Il cambio di destinazione d'uso di un edificio o di un'area, non sempre richiede delle modifiche materiali, ma può determinare, ad esempio, un incremento del traffico e di conseguenza inquinamento, congestione, disfunzionalità e degrado complessivo di interi brani di città.



L'integrazione fra tempi, spazi e accessibilità, è un aspetto qualificante del DM 18/12/1975 sull'edilizia scolastica che, se applicato correttamente, avrebbe permesso a generazioni di bambine e bambini di muoversi in autonomia almeno nel proprio quartiere.

Le indicazioni contenute anche sui tempi di percorrenza dei percorsi casa-scuola e, in particolare, quella di realizzare gli edifici scolastici in stretta relazione tra loro e con altri centri di servizio, riflettono l'attenzione anche sulla pluralità delle esigenze legate alle diverse età di bambine e bambini (nido, materna, elementare, media) e al lavoro di cura. Accompagnare un figlio al nido e l'altro alla materna o alla scuola elementare o media, può essere un dramma se gli edifici sono sparpagliati nel quartiere e non ben collegati tra loro.



La qualità della relazione fra tempi di vita, lavoro di cura, localizzazione e orari dei servizi

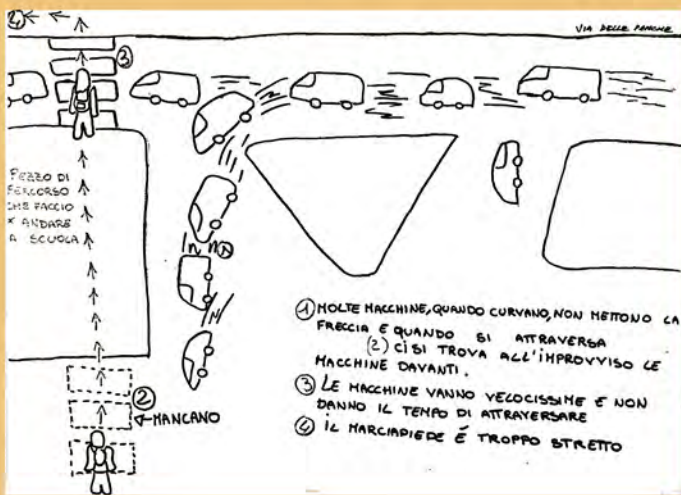
Nido

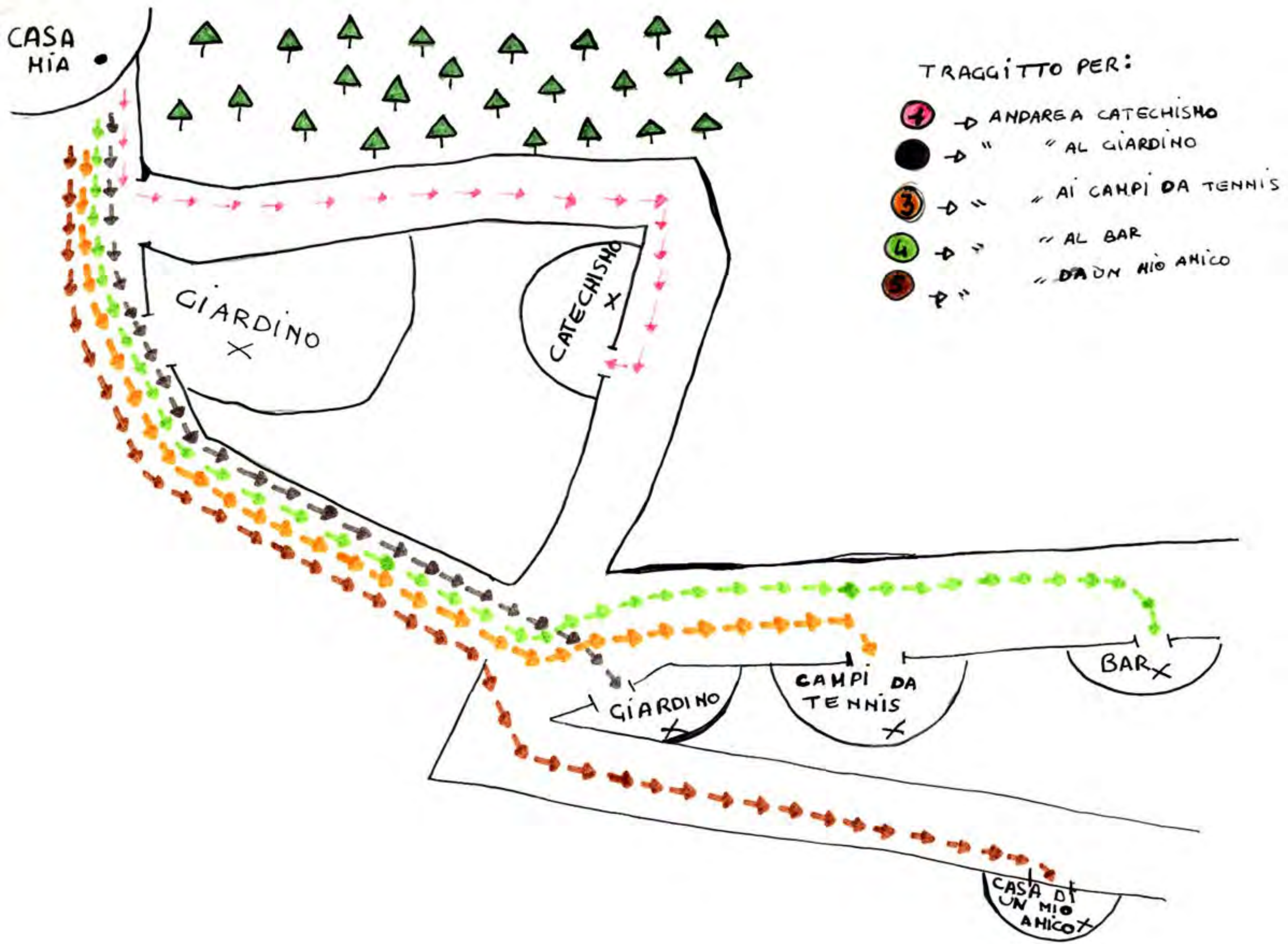
(archivio Di Cara)

La relazione fra grande e piccola scala urbana

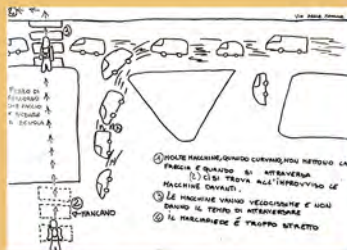


Migliorare il grado di accessibilità urbanistica









L'attraversamento che rende non sicuro andare a scuola in autonomia





Una soluzione possibile che mette in relazione localizzazione delle funzioni, settore scuola, strade, mobilità urbana e riqualificazione dello spazio urbano. Una interazione fra settori funzionali prevista dal D.M. sull'edilizia scolastica dal 1975 (!)



La partecipazione degli abitanti alla ricerca della qualità urbana contribuisce, fra le altre cose, ad orientare tecnici e amministratori verso scelte che ne rispecchiano esigenze, bisogni e desideri





La trasformazione di un giardino spezzettato



La vendetta del pedone



Osservare come le persone di ogni età e condizione psico-fisica abitano gli spazi, aiuta tecnici e amministratori ad evitare di “progettare per sé”. La partecipazione degli abitanti alla ricerca della qualità urbana contribuisce a rendere la città più aderente ai bisogni, esigenze e desideri di chi la abita in ogni tempo e condizione della vita. La partecipazione è un percorso di cittadinanza che si riflette in tutte quelle scelte che concorrono a rendere più bella, sicura, solidale e ottimista la città.

(archivio Bitorsoli)

Scenari critici: spigolature sullo spazio urbano





La mobilità non pensata





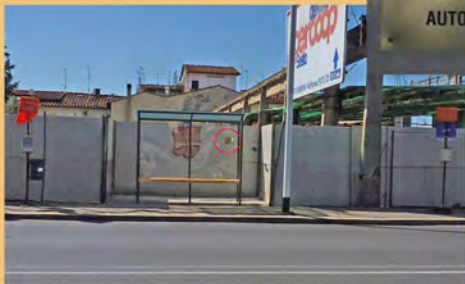
Quale accessibilità?
Quale sicurezza?



La “mobilità non pensata”:
suggerimenti di chi sceglie di
muoversi in modo più sostenibile



**PENSILINA COSTRUITA
DAGLI ABITANTI
DEL QUARTIERE
AUTORGANIZZATI**





Per incentivare la scelta di muoversi in modo sostenibile, occorre valorizzare ogni elemento che concorre alla funzionalità dell'intero sistema della mobilità urbana (mobilità pedonale e ciclabile, mezzi di trasporto accessibili, loro frequenza e relazione con la localizzazione di servizi e delle funzioni, parcheggi scambiatori, ecc.). Occorre inoltre curare oltre all'aspetto funzionale anche quello relativo alla sicurezza, all'estetica e all'educazione per sviluppare cultura sulla mobilità sostenibile.

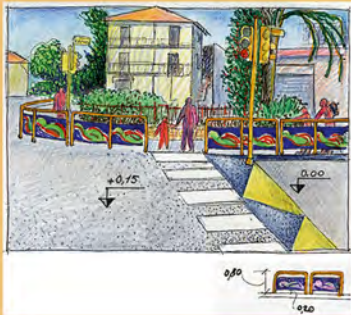




Spesso bastano piccoli accorgimenti per facilitare e rendere sicuro per tutti un attraversamento, evitando così che si trasformi in un ostacolo per l'ansia di non riuscire a percorrerlo in tempo e di rimanere esposti all'aggressività del traffico. Questo pericolo porta molte persone a rinunciare a brani di città, in altre parole ad essere costretti a condizionare la propria vita quotidiana.



Rendere sicuro un attraversamento, facilitare l'orientamento di bambine e bambini e di chi cammina lento, contribuisce alla loro autonomia e riduce il tempo del lavoro di cura "non scelto", ma imposto dalle carenze dell'ambiente urbano.



Alcune conclusioni

La città è una sintesi di tempi e spazi e ogni trasformazione (materiale e immateriale), dello spazio ha, inevitabilmente, una ricaduta sulla quotidianità delle persone di ogni età e di ogni condizione psico-fisica. Una ricaduta che può migliorarne l'esistenza o, viceversa, peggiorarla. Occorre quindi averne consapevolezza orientando e verificando sempre le nostre scelte (tecnico-politiche) e i nostri modi di abitare per garantire veramente una organizzazione dei tempi e degli spazi volta ad armonizzare i diversi della vita.

Ma quali tempi e quali spazi?

L'approccio alla stesura di un qualunque strumento volto ad elevare la qualità complessiva dell'ambiente costruito, racchiude sempre e necessariamente la domanda iniziale "per chi?" e, nel contempo, allude anche alla risposta "come?".

Nel Piano per l'Accessibilità, quindi, quali sono i "tempi" che si sceglie di privilegiare per la trasformazione e lo sviluppo di un habitat che può essere pienamente vissuto da chiunque?



La qualità del tempo e dello spazio di vita: alcune esemplificazioni

Ogni istante della nostra esistenza è racchiuso in uno spazio che può essere chiuso o aperto, “naturale” o modificato dall’uomo.

Essere consapevoli di questa relazione ci aiuta a domandarci e a valutare sempre la ricaduta che ogni nostra scelta di trasformazione dello spazio e del tempo urbano (anche quello che si misura con l’orologio), può avere sulla quotidianità delle persone. Individualmente ci aiuta ad abitare urbanamente la città, correggendo quindi tutti quei nostri modi di viverla impropriamente, modi che possono comprometterne la piena vivibilità per molte persone, spesso escludendole o marginalizzandole.





Le immagini mostrano una cella prima e dopo l'allestimento con dei lavori scaturiti da un laboratorio sugli spazi, realizzato con le detenute all'interno della Sezione Femminile della Casa Circondariale di Sollicciano a Firenze (1995-96), ed esemplificano il concetto di qualità del tempo che si trascorre in un ambiente. Mettono in luce inoltre quella stessa molla che scatta in molte esperienze partecipative, dove le persone "sentono" di essere protagoniste di una trasformazione che le fa sentire bene, spingendole a prendersi cura del proprio ambiente di vita (quartiere, città.....).

I tempi di chi abita il carcere si misurano all'interno di spazi confinati e sempre uguali. Spazi dove si aspetta: si aspetta l'ora d'aria, quella dei colloqui, quella delle attività... quella della fine della pena.

Curare lo spazio dove il tempo dell'attesa, pur fra diverse declinazioni, si dilata in giorni, mesi, anni, apre spesso un percorso di (auto)guarigione, un percorso che può contribuire a preparare un diverso inserimento nel mondo.






La qualità del tempo di attesa






Qui puoi tenere
con te il tuo bambino.



Cambiare qui
il tuo bambino.



Qualità degli spazi da abitare



(archivio Marinelli)

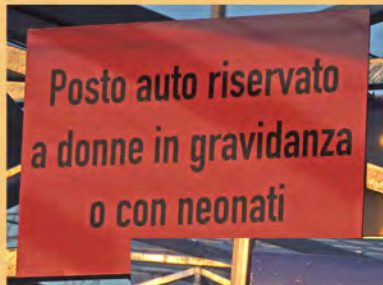


(archivio Marinelli)

(archivio Di Cara)

Mettere in relazione corpi, tempi, spazi

Stereotipi di genere





(archivio Marinella)



(archivio Balzani)

(archivio Di Cara)