

Spazi e servizi pensati dalle donne:
traccia per una Carta della qualità
dei tempi e degli spazi di vita
del Comune di Prato

La casa e gli spazi urbani

La qualità dell'abitare la città comincia dalla qualità della casa e degli spazi pubblici e privati a servizio delle cittadine e dei cittadini di ogni età

Alla scala edilizia come del resto alla scala urbana, l'analisi si è intrecciata con i diversi vissuti delle donne. E' anzi partita dall'esperienza quotidiana di ogni partecipante (*partire da sé*), recuperando, soprattutto dalla memoria delle meno giovani, anche alcuni aspetti dell'abitare la città ormai scomparsi, ma che dovrebbero essere ri-assunti ed integrati all'interno degli strumenti di promozione e controllo della qualità edilizia e urbana (Regolamento Edilizio, Regolamento Urbanistico, ecc.) **come requisiti qualitativi** da garantire in ogni trasformazione della città.

Salvaguardare dalla cementificazione le aree non ancora edificate

Un punto non negoziabile ruota sulla necessità di invertire la tendenza all'espansione edilizia illimitata (a funzione residenziale e non), che sottrae ad ogni abitante e a chi verrà dopo di noi, una risorsa preziosa che si sta assottigliando anche a Prato.

Anche in aderenza alla normativa regionale, le trasformazioni prossime e future della città dovrebbero piuttosto orientarsi sul riuso e riqualificazione del patrimonio edilizio esistente. Riuso e riqualificazione che non dovrebbe però tradursi esclusivamente e tout court in nuova edilizia (soprattutto case), come sembra confermare la riconversione di numerose fabbriche dismesse.

Soprattutto all'interno delle mura la città non ha, ad esempio, sufficienti spazi verdi. Il rapporto verde/abitante come prescrive la normativa sugli standard urbanistici, è sicuramente carente se riferito - come dovrebbe - a questa parte di città.

Una persona anziana, giovane o bambina, non dovrebbe essere costretta a montare su un qualunque mezzo di trasporto meccanico (pubblico o privato inquinano entrambi) per respirare aria un po' più pulita e godere quotidianamente di un po' di verde. Da tempo le teorie nel campo dell'urbanistica e dell'architettura si basano sul concetto di "integrazione delle funzioni", in antitesi con quello che negli anni '70, nella redazione dei Piani Regolatori, veniva chiamato "zoning" e che portava alla realizzazione di aree con destinazioni esclusive e monotematiche (aree per abitare, per la produzione, per i servizi, per il commercio). E' chiaro che la separazione delle funzioni in aree lontane fra loro crea aree "dormitorio" e aree per servizi, commercio, attività terziarie che fuori dall'orario dell'attività si svuotano.

L'integrazione delle funzioni, escludendo ovviamente le attività nocive e rumorose, porta invece alla realizzazione di piccoli "comparti" di città nei quali possono essere presenti, sempre vive e attive, sia le attività commerciali e direzionali che quelle di piccolo artigianato e ovviamente la residenza, accorciando le distanze fra una attività e l'altra con minori consumi energetici e minor traffico.

Inoltre all'interno di questi piccoli comparti dovrebbero trovare spazio anche aree verdi. A proposito di questo emerge l'esigenza di una maggiore attenzione alla manutenzione del "verde" esistente, che è spesso degradato. Si potrebbe pensare ad una "auto-manutenzione" di questi spazi affidata agli abitanti che hanno possibilità di occuparsene, in modo da creare anche una difesa da vandalismi e da cattive e pericolose frequentazioni.

Abitare alloggi di qualità

Le nuove costruzioni residenziali e le ristrutturazioni di comparti edilizi esistenti (in sostituzione di spazi produttivi o di altre funzioni), dovrebbero sempre prevedere una percentuale di appartamenti di piccole dimensioni ad affitto convenzionato per donne sole e/o con figli piccoli, giovani coppie e coppie anziane.

Questi edifici dovrebbero essere realizzati garantendo anche i seguenti requisiti qualitativi:

- tetti verdi per contribuire al risparmio energetico dell'edificio e migliorare il microclima urbano. Comunque, in linea generale, ogni porzione di terreno occupato da un edificio, qualunque sia la sua destinazione, deve essere compensata da una copertura a verde;
- spazi gioco e di relazione protetti, aperti ed esclusivamente pedonali (vale a dire cortili abitabili e/o giardini);
- insonorizzazione fra le diverse unità abitative per garantire privacy ed evitare tensioni fra vicini per i rumori prodotti dal semplice scorrere della vita quotidiana.

Spesso la prima causa di conflitto, di aggressività e quindi di insicurezza anche nella propria casa, è determinata dalla cattiva qualità dei materiali edilizi utilizzati e da una non oculata distribuzione delle funzioni negli alloggi dei diversi piani.

Il recente inserimento nel Regolamento Edilizio Comunale della normativa relativa alle costruzioni con materiali di qualità e con particolare attenzione alla "*sostenibilità ambientale*" può essere senz'altro un punto di partenza.

Tutela della memoria storica di Prato produttiva

Salvaguardare la propria storia non significa "ingessare" la città, ma porre delle condizioni per una trasformazione capace di valorizzare e rendere attuale anche il proprio passato.

La trasformazione edilizia delle fabbriche dismesse ha spesso compromesso se non del tutto cancellato un patrimonio storico-architettonico significativo.

Sarebbe quindi importante condizionare il rilascio dei permessi di costruire e l'approvazione dei piani di recupero, alla conservazione delle parti storiche di edificio (ex fabbrica), valutando caso per caso la destinazione di queste parti a funzioni di tipo sociale-collettivo. Spesso, i cosiddetti processi di rinnovamento edilizio e tecnologico hanno portato a dare poca importanza ad edifici o tessuti urbani, solo apparentemente degradati, e a procedere a demolizioni sommarie e a sostituzioni con nuove funzioni. In realtà occorrerebbe saper "leggere" con maggiore attenzione la città storica anche fuori dalle mura: sicuramente si arriverebbe a capire che certi edifici, in particolare le fabbriche dell'inizio del secolo fino agli anni '40, sono stati i "capisaldi" della crescita della città e che per molto tempo hanno rappresentato un punto di riferimento per chi viveva e lavorava in questi luoghi. Conservare, anche in parte, le caratteristiche architettoniche di questi edifici, significherebbe conservare la "memoria" storica dei luoghi; inoltre una contrattazione, in occasione degli interventi di trasformazione, potrebbe offrire all'Amministrazione l'opportunità di destinare alcuni spazi a servizi pubblici di quartiere ad oggi carenti o assenti, realizzati con una qualità architettonica guidata e controllata, e l'occasione di sfruttare l'intervento privato per riqualificare realmente alcune parti di città con problemi tipici della periferia urbana e cioè degrado e carenze di standard.

Spesso infatti un intervento di recupero di grandi dimensioni provoca un "effetto pioggia" sull'intorno, stimolando una attività edilizia "a catena" che porta alla ristrutturazione di edifici confinanti sull'onda di meccanismi immobiliari non solo e non sempre speculativi.

Con una opportuna normativa di riferimento e con un'analisi dettagliata "caso per caso", si potrebbero innescare operazioni edilizie con grandi vantaggi per la collettività. Operazione questa che è stata attuata con successo in tante città industriali dell'Europa del Nord dove la riconversione di attività dismesse o in crisi con nuove funzioni sociali ha prodotto un sostanziale miglioramento della qualità urbana.

Portare la natura dentro la città

Il mutamento della destinazione d'uso delle fabbriche dismesse andrebbe negoziato anche in relazione all'esigenza di verde all'interno della città più consolidata e alla realizzazione di servizi per la collettività che mancano o che sono carenti, garantendo standard di qualità e non solo di mera quantità.

Pensare le piazze come spazi per sviluppare relazioni e socialità fra le persone di ogni età

Recuperare ogni piazza, piccola o grande che sia, alle sue funzioni principali, vale a dire all'incontro e alla relazione fra le persone, facendone delle occasioni per arricchire anche di verde e di natura la città. Realizzando, in relazione ai diversi contesti, piazze-giardino o 'piccole foreste urbane', pienamente godibili da tutti, da attrezzare opportunamente per il gioco e la socialità (spazi per il gioco dei bambini, spazi d'incontro per i giovani, spazi di relazione per gli anziani, ecc.), per respirare aria buona pur stando dentro la città, per accogliere spettacoli, per sviluppare cultura anche attraverso lo svolgimento di mercati di qualità legati alla produzione biologica (mercati itineranti con apertura e frequenza da definire con le categorie interessate).

Mobilità urbana

Promuovere e sviluppare cultura sulla mobilità sostenibile

Nei prossimi anni l'uso dell'auto privata dovrà inevitabilmente essere limitato se non del tutto sostituito dal trasporto pubblico, dall'andare a piedi e in bicicletta, se vogliamo avere delle prospettive di vita sana in un ambiente che recupera anche attraverso scelte e comportamenti virtuosi (individuali e collettivi), il suo equilibrio. Rivedere, con questa chiave di lettura, quali fra i diversi sistemi di mobilità occorre sviluppare e quali viceversa contenere, è una scelta obbligata come lo è quella di non attrarre traffico automobilistico privato all'interno del centro urbano. Occorre piuttosto incentivare e sostenere la mobilità pedonale e ciclabile oltre a quella dei mezzi di trasporto pubblico, che deve essere promosso garantendo collegamenti veloci, tariffe agevolate e un buon numero di parcheggi scambiatori a sosta gratuita da localizzare ai margini della città consolidata, attrezzando tali aree anche con noleggio di biciclette per chi preferisce e può esercitare un po' di sana attività fisica. All'interno del Piano delle Funzioni potrebbe essere valutata anche la scelta di destinare alcune fabbriche dismesse, localizzate fuori dalle antiche mura, a parcheggio sotterraneo o a più piani, invertendo la tendenza a destinarle solo a residenza.

Facilitare lo scambio intermodale auto-treno, treno-autobus per promuovere l'uso del trasporto pubblico

Realizzare un parcheggio sotterraneo nello spazio prospiciente e sottostante la Stazione Ferroviaria di Prato Centrale, è più funzionale allo scambio intermodale auto-treno, treno-autobus del parcheggio che si realizzerà a Piazza Mercatale. In superficie, lo spazio antistante l'ingresso principale alla Stazione Centrale, andrebbe radicalmente ripensato, ridisegnato ed integrato al giardino, anche come primo spazio della città che *accoglie* chi viene da fuori.

In bici al lavoro e a scuola

Prato ha una rete di piste ciclabili significativa, ma legata soprattutto al cosiddetto tempo libero. Sviluppare e/o completare una rete di 'percorsi ciclabili sicuri' per promuovere un sistema di mobilità quotidiana come quella legata al lavoro e allo studio, porterebbe ad una riduzione del traffico automobilistico e di conseguenza dell'inquinamento acustico e dell'aria.

Uscire per vivere la città anche di notte usando il bus

La riflessione sulla mobilità urbana ha toccato diversi aspetti e messo in luce, fra le altre, una criticità molto sentita dalle donne che si sentono limitate nei loro spostamenti serali quando i mezzi di trasporto pubblico si interrompono del tutto, contribuendo a *desertificare* la città e in particolare il suo centro.

Per chi ha l'auto propria o un familiare disposto a fare il tassista il problema è risolvibile, altrimenti si resta a casa o ci si muove in taxi (rosa) se ci si può permettere questo costo aggiuntivo (pur se agevolato) alla propria serata.

Oltre all'aspetto economico e alla limitazione nei propri spostamenti, l'assenza di trasporto pubblico nelle ore notturne crea molta insicurezza. Le riflessioni scaturite sulla sicurezza, riconducono non tanto all'adozione di tecnologie (postazioni S.O.S. e simili), ma alla necessità di un approccio alla qualità complessiva della realtà urbana che integra la sicurezza assumendola come un aspetto della città *si-cura*, vale a dire della città curata e che si prende cura di chiunque la vive.

L'esigenza, anche per le più giovani, è quella di poter contare su un sistema di trasporto pubblico notturno, certamente più limitato e scadenzato nelle frequenze, ma certo e sicuro. Questo contribuirebbe inoltre ad animare la città anche di notte.

Riprendere e sviluppare la filosofia delle prime LAM

L'esperienza iniziale della LAM (Linea Alta Mobilità Urbana) ha riscosso l'apprezzamento degli abitanti che l'hanno utilizzata in alternativa alla propria auto. Oltre ai costi del biglietto e alle formule predisposte per rendere più competitivo anche dal punto di vista economico questo mezzo di trasporto pubblico (abbonamenti, ecc.), è stata valutata positivamente la possibilità di poter sostare gratuitamente nei parcheggi scambiatori predisposti in prossimità dei capolinea della LAM. Una scelta anche questa che ha conquistato nel tempo molti cittadini e di conseguenza ridotto l'ingresso delle auto private nel centro cittadino.

Le aspettative, non solo delle donne, relative allo sviluppo del progetto iniziale di completamento (4 linee della LAM), si sono infrante sulla scelta di generalizzare, ma solo nella forma, la stessa sigla a tutte le linee di trasporto pubblico non rispecchiando però le qualità e peculiarità della "vera LAM". Tutti i mezzi di trasporto sono camuffati da LAM, anche quelli grandi, di dimensione standard, che irrompono nel reticolo di strade strette che caratterizza la città all'interno delle mura, e questo non solo crea confusione, ma contribuisce a disincentivarne l'uso.

Solo piccoli bus elettrici all'interno delle mura

Le mura sono state immaginate come una soglia alla città più antica. Una 'soglia' che indica la necessità di cambiare anche modalità di accesso a questa parte di Prato. L'idea e la proposta che ne scaturisce è quella di individuare, intorno o in prossimità delle mura, degli spazi adeguati per organizzare la sosta degli autobus standard e consentire lo scambio intermodale fra questi grandi mezzi e i piccoli bus elettrici per circolare all'interno delle mura. Gli autobus "piccoli" possono avere un uso molto più flessibile e modalità diverse: si muovono con più velocità e snellezza, possono fare un maggior numero di fermate e possono avere una maggiore frequenza di passaggi garantendo una migliore qualità al servizio pubblico.

Valorizzare e sviluppare la mobilità pedonale

Curare in ogni piccolo dettaglio gli spazi dove si cammina a piedi, è la base per sviluppare la *mobilità lenta* e ridurre l'uso dell'auto. Questa è la condizione di base che garantisce vita indipendente e autonomia non solo alle persone con problemi di mobilità, ma anche a bambine e bambini.

Poter contare su percorsi e attraversamenti pedonali accessibili, di conseguenza anche sicuri e fruibili da tutte le persone, concorre sicuramente a ridurre fra le altre cose i tempi del lavoro di cura. Un lavoro che soprattutto tante donne sono costrette a fare per compensare le carenze della città (accompagnare familiari anziani che non se la sentono più di muoversi da soli nella città piena di traffico aggressivo; portare a scuola o a casa di un amico o al giardino un bambino, ecc.).

Una piccola notazione per quanto riguarda la segnaletica che spesso è sovrabbondante e confusa e, soprattutto nel centro storico, assolutamente anti-estetica e ingombrante. Uno studio approfondito sulla qualità e sulla quantità, con una più precisa regolamentazione della segnaletica, potrebbe portare ad una semplificazione delle indicazioni e ad una maggiore qualità.

Percorsi sicuri casa-scuola-giardino-palestra...

Moltiplicare e valorizzare le esperienze dei *laboratori scolastici sui tempi e sugli spazi di vita delle bambine e dei bambini* oltre ad essere un modo per sviluppare, sin da piccoli, cultura e senso di appartenenza alla città, è anche un modo per partecipare a trasformarla a partire da sé.

I laboratori scolastici sono delle esperienze che ruotano sulla partecipazione diretta dei bambini alla ricerca della qualità urbana. Sono percorsi di cittadinanza che contribuiscono, fra le altre cose, a modellare la città sui corpi e sui tempi delle persone (adulte e bambine) che abitano realmente la città.

Ciò che scaturisce da queste esperienze, aiuta il tecnico-progettista a definire progetti di qualità. Vale a dire progetti capaci di garantire spazi dove vivere e crescere bene, spazi dove si impara a entrare in relazione con la realtà urbana (che è la vera scuola permanente), a conoscere le proprie potenzialità, i propri limiti e a muoversi in autonomia.

I percorsi ciclo-pedonali sicuri definiti nel corso dei laboratori scolastici, che permettono ai bambini di raggiungere in sicurezza e autonomia la sede scolastica e i servizi dislocati nel quartiere, sono la condizione di base per favorire questo processo di crescita.

Abbiamo ricordato che l'Assessorato alla Pubblica Istruzione ha organizzato per molto tempo delle lezioni "extra-scolastiche" tenute da esperti, su luoghi e percorsi storici della città che hanno coinvolto molte scuole elementari e medie in un'attività didattica finalizzata alla conoscenza della città. Queste attività andrebbero assolutamente incrementate in considerazione della forte immigrazione degli ultimi anni. La conoscenza della città è importantissima per l'orientamento dei ragazzi che spesso, vivendo in periferia e non avendo radici storiche, ignorano le origini della città e le trasformazioni che hanno portato all'assetto attuale.

Conoscere la città significa viverla meglio e con maggiore consapevolezza, contribuisce a promuovere e sviluppare un maggior attaccamento agli usi, alle tradizioni e alla cultura.

Uscire sicuri da scuola: zone di sicurezza intorno ad ogni scuola da interdire al traffico privato nelle ore di entrata e di uscita dalle scuole

Un problema molto sentito soprattutto dagli scolari più piccoli, dai genitori e dalle insegnanti è quello dell'uscita dei bambini dall'edificio scolastico alla fine delle lezioni. Un punto critico che è presente in diverse scuole di Prato, che si aggrava nei giorni di pioggia, quando lo spazio antistante la scuola (se c'è), si riempie di genitori che aspettano i loro figli stando - spesso lasciando il motore acceso - il più possibile vicino all'uscita dell'edificio.

In alcune situazioni è una vera e propria emergenza che richiede anche interventi edilizi, come ad esempio la realizzazione di piazzole, da studiare caso per caso. Questa criticità si aggrava in quelle scuole dove non c'è un sufficiente spazio aperto che faccia da filtro e protegga gli alunni dall'aggressività del traffico della strada. Garantire un'uscita ordinata e sicura è un requisito qualitativo che dovrebbe essere garantito in ogni scuola.

Una cosa che si potrebbe fare subito, e a costi praticamente zero, è quella di creare intorno alle scuole una 'zona di sicurezza' dove, nelle ore di entrata e di uscita dalle scuole, si può accedere e circolare solo a piedi o in bicicletta.

La scelta di limitare il traffico automobilistico in prossimità delle scuole nelle **ore di entrata e di uscita**, dovrebbe comunque riguardare tutte le scuole del territorio pratese per garantire sicurezza, ridurre il traffico, l'inquinamento acustico e dell'aria e per promuovere e sensibilizzare gli abitanti alla mobilità sostenibile.

E' una scelta sperimentata e verificata positivamente da tempo in alcune realtà italiane.

Spazi verdi per il gioco libero, creativo, che riconduce e riconcilia con la natura

Anche i giardini sono colonizzati dai grandi che li hanno pensati e realizzati come spazi rigidi, dove anche il gioco è organizzato per non sporcarsi, bagnarsi, sbucciarsi i ginocchi..... Niente acqua, niente sabbia e terra da modellare, niente materiali poveri da assemblare, niente animali, solo il verde degli alberi richiama la natura.

Uno schema questo che si ripete con poche variazioni in tutta la città.

Dare voce ai bambini, che giocano e si divertono con "niente", liberando la loro fantasia spesso chiusa negli stereotipi e (paure) dei grandi, è il modo per riportare più natura, semplicità e gioia nella città.

Meno cimiteri e più spazi per far crescere bene bambine e bambini

Prato ha 26 cimiteri (25 comunali e 1 della Misericordia). Forse il calcolo delle superfici destinate a questa funzione - che richiede sempre più spazi - confrontato con quello delle aree verdi dedicate al gioco dei bambini, confermerebbe la percezione che hanno più spazio i morti dei bambini.

Occorre quindi sviluppare una diversa cultura sulle modalità di sepoltura e sugli spazi (quelli attuali sono spesso anche inaccessibili) legati ad accogliere questo evento. Salvaguardando l'esistente e la libertà di scegliere come farsi seppellire, sarebbe importante promuovere la cremazione, istituendo anche a Prato questo servizio (attualmente chi fa questa scelta deve rivolgersi a strutture localizzate in altri comuni), incentivandone l'uso e permettendo la dispersione delle ceneri e/o la loro collocazione in un cimitero-giardino come avviene in tanti paesi del mondo. Un concorso d'idee aperto alle e ai giovani progettisti su questo tema, contribuirebbe a costruire cultura e un percorso condiviso con gli abitanti della città.

Valorizzare le risorse che già ci sono per il “tempo libero” degli adolescenti e dei più giovani: usare a tempo pieno gli spazi chiusi e aperti delle scuole

Servizi e spazi per accogliere il tempo della prima e seconda adolescenza sono spesso surrogati da attività organizzate e che colonizzano il tempo libero di bambine, bambini, ragazze e ragazzi (corsi di calcio, nuoto, danza, ecc.). Il cosiddetto tempo libero trova occasioni di aggregazione soprattutto per iniziativa delle parrocchie e dei circoli ricreativi, vista la carenza di spazi e servizi del Comune soprattutto nelle periferie. Eppure non ci sarebbe bisogno di grandi e nuove strutture, anche a questa età servono soprattutto spazi dove ritrovarsi e giocare anche con poco.

In questo senso una preziosa risorsa da utilizzare a pieno regime potrebbe essere costituita dagli spazi chiusi e aperti delle scuole, abbandonati e inutilizzati dopo l'orario scolastico. Andrebbe ripensato radicalmente l'uso di queste risorse che, soprattutto in alcune zone della città, potrebbero diventare vere e proprie postazioni di promozione e costruzione di socialità e non solo per i più giovani (dalle feste di compleanno ai compiti di scuola da fare insieme).

Come gli adolescenti anche i giovani appartengono a quella categoria di persone di cui sappiamo poco o niente dei loro desideri e modi di abitare. Spesso questo tempo della vita, così complesso e controverso, rimbomba nella città per un fatto criminoso, per una trasgressione alle regole del vivere urbano che li porta in primo piano per un po'. A Prato non mancano spazi che il Comune ha organizzato per i giovani della città: Officina Giovani, lo spazio di Via Pomeria, per richiamare quelli più significativi ed impegnativi per l'Amministrazione.

Osservando però i modi d'uso dei giovani di alcuni spazi, la loro tendenza a ritrovarsi nei grandi centri commerciali o in spazi informali, vale a dire non organizzati, spesso marginali ma più flessibili ed aperti alla loro creatività e/o ad accogliere le loro esigenze, la percezione che si ha è quella che hanno bisogno (forse) di spazi flessibili e aperti alla loro creatività. Occorre osservare e ascoltare meglio e di più i giovani, ponendoli al centro di un percorso progettuale partecipato su giovani e città.

A Prato **non mancano esperienze partecipate con i giovani come protagonisti.** Esperienze promosse dall'Ufficio Tempi e Spazi del Comune per caratterizzare artisticamente una passerella ciclo-pedonale (quella che collega il Polo Scolastico di Via Reggiana con il capolinea della LAM), o per caratterizzare artisticamente una rotonda (quella di Via Paronese). Questi percorsi partecipati hanno messo in luce talenti e progettualità che sarebbe importante valorizzare per ripensare e trasformare la città anche con i suoi giovani cittadini.

Il Comune va dai cittadini: l'anagrafe-bus

Il servizio di anagrafe è una metafora che richiama la qualità della relazione fra Comune e cittadini e che suggerisce la sperimentazione di altri approcci e modalità nell'erogazione dei servizi alla cittadinanza ed in particolare alle persone anziane. La necessità di ottimizzare i servizi che il Comune rivolge ai propri cittadini e l'avvento di nuove tecnologie (vedi il T-Serve), ha portato alla scelta di chiudere le sedi più decentrate, come ad esempio l'Ufficio Anagrafe di Iolo che rappresentava, soprattutto per le persone anziane, una sorta di "presenza e appartenenza" al Comune. Anche per ridurre la mobilità legata a questo tipo di esigenze, potrebbe essere sperimentato un servizio itinerante da attuarsi nelle zone più periferiche del Comune alcuni giorni alla settimana, stabilendo zona per zona orari e luoghi di sosta dell'Anagrafe-bus.

La qualità dello spazio edilizio e urbano garantisce sicurezza e autonomia

E' importante sviluppare cultura e formazione sull'accessibilità per realizzare una città che si può vivere ad ogni età e in ogni condizione psico-fisica.

Garantire questo requisito qualitativo sia nello spazio edilizio sia in quello urbano, è una premessa di base per l'autonomia e la vita indipendente di *chiunque* abita la città. E' anche la condizione che contribuisce a mantenere più a lungo l'autonomia delle persone anziane e delle persone che hanno problemi di mobilità.

Il concetto di "integrazione delle funzioni" ritorna in questo tema poiché la sicurezza e la vivibilità vanno di pari passo con spazi che rimangono vitali in tutto l'arco della giornata e che consentono uno svolgimento armonioso e libero delle attività umane, in tempi e luoghi adeguati per il tempo libero e per l'attività lavorativa, per il gioco e per il "buon abitare".

Questa traccia di **Carta della qualità dei tempi e degli spazi di vita del Comune di Prato** riflette una griglia di requisiti qualitativi scaturiti dall'esperienza quotidiana della città reale. E', anche per questo, un riferimento dinamico, da trasformare ed arricchire costantemente.