



## Città di Locarno

### Spazi pubblici a misura di anziano

- Analisi e proposte di intervento
- Complemento al Piano di mobilità scolastica

Relazione tecnica

## PIANIFICAZIONE

Pagine	Dimensioni
3	A4

Documento no.	Ind.
<b>4.1068.001</b>	<b>A</b>

Cartella
Documento19

Ind.	Data	Prog.	Redat.	Contr.
-	29 febbraio 2016	GRO	GRO	GRO
A	30 maggio 2016	GRO	GRO	GRO
B				
C				
D				



Via Cereghetti 10  
CH • 6834 Morbio Inferiore

+ 41 91 683 12 31  
+ 41 91 683 99 13

Via Taiada 24  
CH • 6517 Arbedo

info@comal.ch  
www.comal.ch

## INDICE

---

<b>1</b>	<b>Introduzione</b>	<b>1</b>
1.1	Mandato	1
1.2	Obiettivi	1
1.3	Perimetro di studio	2
1.4	Gruppo di lavoro	3
1.5	Metodologia	3
1.6	Basi	3
<b>2</b>	<b>La città a misura di anziano</b>	<b>4</b>
2.1	L'invecchiamento della popolazione	4
2.2	L'anziano	6
2.3	L'invecchiamento attivo	10
2.4	Elementi di una città a misura di anziano	10
2.4.1	Delimitazione dello studio	10
2.4.2	Elementi chiave per gli spazi all'aria aperta	11
2.4.3	Livello di qualità auspicato	12
2.4.4	Città a misura di anziano e accessibilità ai disabili	12
2.4.5	Offerta di servizi	13
2.4.6	Offerta di spazi pubblici	14
<b>3</b>	<b>Il punto di vista degli anziani</b>	<b>18</b>
3.1	Indagine	18
3.2	Principali difficoltà riscontrate	19
3.3	Segnalazioni dei cittadini	20
3.3.1	Piazza Grande	20
3.3.2	Largo Zorzi	20
3.3.3	Nucleo	20
3.3.4	Lungolago	21
3.3.5	Quartiere Nuovo	21
3.3.6	Rotonda	21
3.3.7	Saleggi	21
3.3.8	Campagne	21
3.3.9	Solduno	21
3.3.10	Bastoria	21
3.3.11	Monti	21
3.3.12	Gerre di sotto	22
3.4	Proposte dei cittadini	22
<b>4</b>	<b>Il territorio</b>	<b>23</b>
4.1	Attrattività del territorio	23
4.2	Panchine	26
4.3	Fontane	28
4.4	Toilettes	29

4.5	Semafori	30
4.6	Spazi pubblici	31
4.6.1	Organizzazione e valenza degli spazi pubblici	31
4.6.2	Spazi pubblici da valorizzare	32
<b>5</b>	<b>Piano di mobilità scolastica e anziani</b>	<b>33</b>
5.1	Valutazione / adattamento delle misure infrastrutturali del PMS	34
5.2	Valutazione / adattamento delle misure di sensibilizzazione	37
5.3	Valutazione / adattamento delle misure organizzative	38
<b>6</b>	<b>Raccomandazioni</b>	<b>39</b>
6.1	Ambiti tematici	39
6.2	Comprensori e aspetti puntuali	40
<b>7</b>	<b>Conclusioni</b>	<b>41</b>

## ALLEGATI

---

- A 1. Questionario ATTE / ProSenectute**
- A 2. Ricapitolazione risposte ai questionari**
- A 3. Situazione territoriale**
- A 4. Densità della popolazione > 65 anni**
- A 5. Bibliografia**
- A 6. Schede proposte di intervento**

## 1 INTRODUZIONE

### 1.1 Mandato

La Città di Locarno intende migliorare le condizioni per spostarsi a piedi e vivere la città. Questo obiettivo è stato perseguito inizialmente grazie allo sviluppo del Piano di Mobilità Scolastica (PMS), da cui sono emersi vari elementi che si rivelano utili agli spostamenti pedonali sia dei giovani che della popolazione in generale.

Il Municipio ha quindi identificato negli anziani un'altra categoria particolare di utenti degli spazi pubblici con bisogni particolari. Partendo dalla constatazione che gli over 65 sono oltre 3500 (il 23% della popolazione), a cui si aggiungono i numerosi turisti e visitatori, ha pertanto deciso di dedicare uno studio specifico alla mobilità degli anziani all'interno della città.

Con risoluzione del 20 gennaio 2015 il Municipio ha quindi incaricato lo studio Comal.ch di procedere ad un completamento del Piano di mobilità scolastica e ad un'analisi complessiva del territorio per quanto riguarda la mobilità degli anziani.

Il Servizio di promozione e valutazione sanitaria (Ufficio del medico cantonale) e la Sezione della mobilità del Dipartimento del territorio, ritenuto l'interesse generale che questa analisi può rivestire in qualità di modello riproducibile in altre realtà comunali del Cantone, hanno sostenuto attivamente il progetto con la propria consulenza e un supporto finanziario.

### 1.2 Obiettivi

Questo studio si prefigge di effettuare una valutazione complessiva del territorio della città di Locarno in relazione ai temi "Spazi all'aria aperta e edifici" e "trasporti" secondo la lista di controllo dell'OMS<sup>1</sup>, evidenziando punti di forza e punti deboli. Riguardo ai punti deboli sono elaborate delle raccomandazioni che potranno essere di carattere generale, riferite alle politiche di investimento o di gestione della Città, o puntuali, riferite a determinati luoghi o zone bisognose di intervento.

Il mandato è stato concepito in due fasi:

#### **Fase 1 – Progetto pilota**

La prima fase, che ha carattere sperimentale, consiste nell'allestimento di un complemento d'analisi al Piano di mobilità scolastica volto ad evidenziare se e in che misura le proposte di questo piano siano compatibili con il concetto di "Città a misura di anziano" e di proporre eventuali correttivi o complementi.

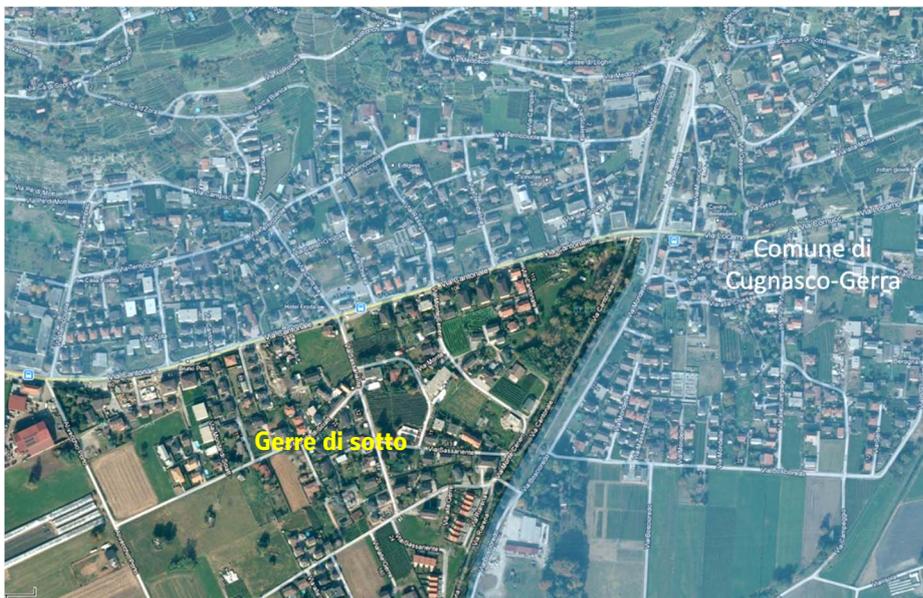
#### **Fase 2 – Analisi complessiva del territorio comunale**

La seconda fase consiste in un'analisi ad hoc del territorio comunale, basata anche sul confronto e le esperienze delle persone toccate (anziani, operatori sociali, servizi comunali), nonché di un'identificazione delle aree di maggior interesse per questa categoria di utenti dello spazio pubblico. Si mira qui a disporre di indicazioni precise sul grado di accessibilità e fruibilità per gli anziani degli spazi pubblici e dei trasporti. Il rapporto si conclude con una serie di raccomandazioni che permettono di attuare una politica coerente e duratura verso una città a misura di anziano.

<sup>1</sup> Organizzazione mondiale della sanità: Quaderni di sanità pubblica, Città a misura di anziano: una guida, marzo 2008.

### 1.3 Perimetro di studio

Il perimetro di studio è dato dal territorio abitato della Città di Locarno, suddiviso nei quartieri Nucleo, Quartiere Nuovo, Campagna, Monti, Solduno, Bastoria e Gerre di sotto. Non vengono analizzati di territori di Locarno Piano e della montagna che non presentano zone residenziali.



## 1.4 Gruppo di lavoro

Nel cammino verso una città a misura di anziano è indispensabile un approccio multidisciplinare e il coinvolgimento diretto dei diretti interessati e degli attori che possono avere un ruolo nello sviluppo e nella gestione del territorio, nonché nelle politiche sociali cittadine. È stato pertanto costituito un gruppo di lavoro con il compito di accompagnare il progetto:

### Gruppo di lavoro Stade a misura di anziano

<b>Coordinazione</b>	Stéphane Grounauer, Comal.ch Cristina Gorla, Comal.ch
<b>Istituti e servizi sociali della Città</b>	Giuseppe Mordasini, direttore
<b>Ufficio tecnico della Città</b>	Maurizio Zappella
<b>Polizia comunale</b>	Giovanni Maccarinelli Flavio Pistone
<b>ATTE – Sez Locarnese e Valli</b>	Giancarlo Lafranchi, presidente
<b>Pro Senectute Ticino e Moesano</b>	Amèle Fux
<b>Servizio promozione e valutazione sanitaria (Ufficio del medico cantonale)</b>	Kurt Frei

## 1.5 Metodologia

L'identificazione delle problematiche e delle proposte di miglioria perseguita con questo progetto non può non considerare in modo attento le esigenze espresse dai diretti interessati. Il progetto segue quindi un approccio partecipativo. Oltre all'istituzione del gruppo di lavoro misto di cui sopra, che permette di considerare il parere di tecnici e operatori sociali, si è scelto di coinvolgere direttamente gli anziani che vivono a Locarno attraverso due forme di partecipazione:

- La distribuzione di un questionario a tutti i soci delle associazioni di terza età ATTE e ProSenectute
- L'organizzazione di un incontro informativo / dibattito pubblico

Attraverso queste due modalità sono state raccolte una lunga serie di suggerimenti di carattere puntuale (riferiti ad una specifica situazione e luogo sul territorio) o generale. Le osservazioni generali hanno permesso di completare le analisi e definire le priorità nel lavoro svolto sul piano tecnico.

Accanto alla raccolta di informazioni dalla popolazione si è provveduto ad un'analisi del territorio sulla base di criteri stabiliti dalla letteratura e degli insegnamenti tratti dal Piano di mobilità scolastica.

Questa analisi riguarda da un lato l'organizzazione territoriale con la presenza o meno di infrastrutture attrattive per gli anziani, dall'altro la valutazione delle infrastrutture esistenti in ragione della loro funzionalità.

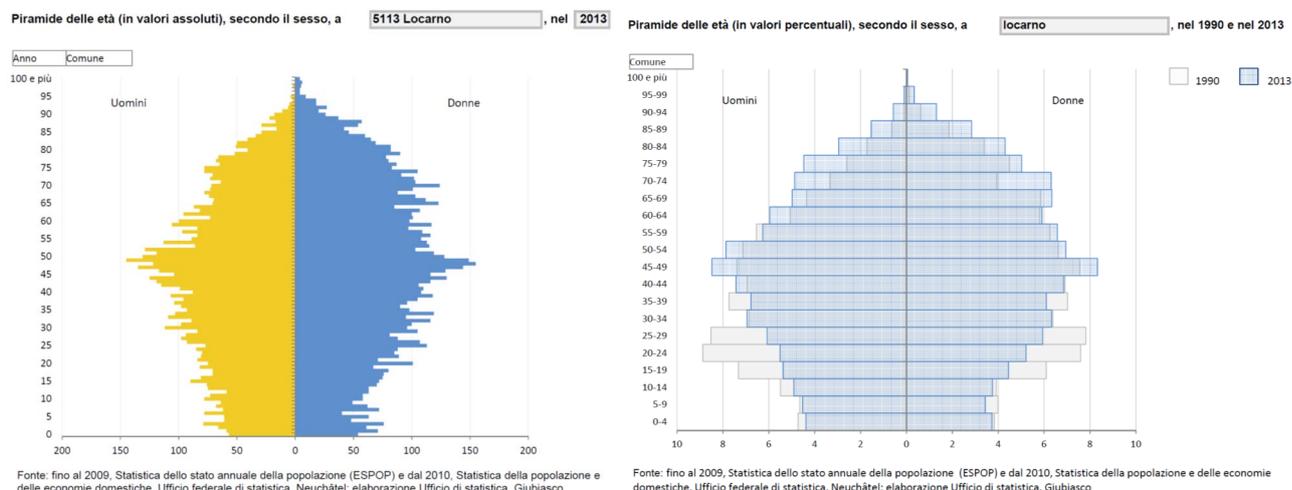
## 1.6 Basi

Le basi teoriche e metodologiche di questo progetto si fondano nella letteratura sul tema sviluppata a livello internazionale, nazionale e cantonale. In particolare fungono da basi di progetto i seguenti documenti:

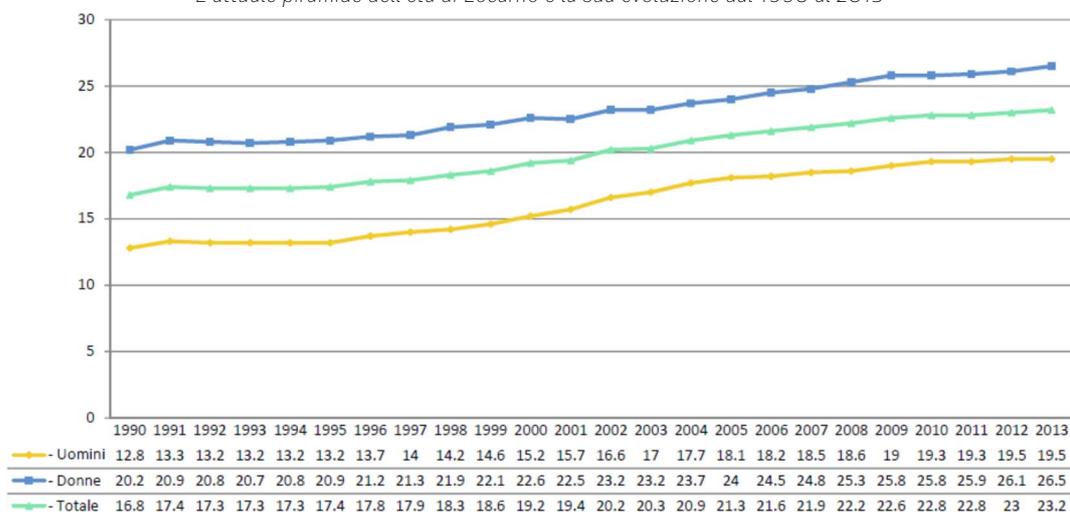
## 2 LA CITTÀ A MISURA DI ANZIANO

### 2.1 L'invecchiamento della popolazione

I progressi nel campo della medicina e della sicurezza, che riducono i decessi prematuri e allungano la vita, uniti ad un minore tasso di natalità rispetto al passato fanno sì che il numero di anziani aumenti sia in termini assoluti che percentuali. Nel 2014 vivevano a Locarno (tutto l'anno) 3'679 persone di oltre 65 anni. Ciò corrisponde al 23% della popolazione. I grafici seguenti illustrano in modo eloquente come nei prossimi anni ci si debba attendere un numero sempre maggiore di over 65.



L'attuale piramide dell'età di Locarno e la sua evoluzione dal 1990 al 2013



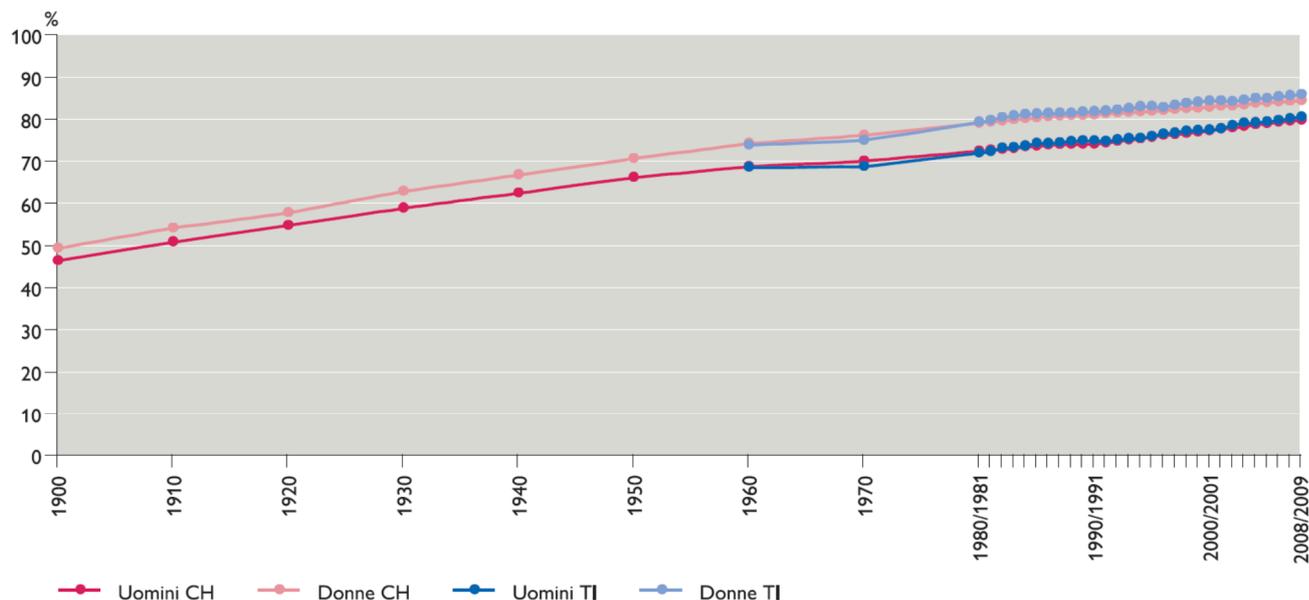
Indice di anzianità<sup>2</sup> (in %), secondo il sesso, a Locarno, dal 1990 (Fonte: elaborazione USTAT)

In questa evoluzione della struttura della popolazione, un aspetto significativo accanto al numero di nascite e al saldo migratorio, è senz'altro l'evoluzione della speranza di vita, che si allunga sempre più. Secondo le previsioni fatte proprie dall'Ufficio cantonale di statistica la speranza di vita alla nascita è attualmente<sup>3</sup> di 80,4 anni per gli uomini e di 85,8 per le donne e aumenterà ancora:

<sup>2</sup> Rapporto percentuale tra la popolazione di 65 e più anni di età e il totale della popolazione. La popolazione è tanto più anziana quanto più l'indicatore è alto. La popolazione di riferimento è la residente permanente.

<sup>3</sup> Cioè per i nati nel 2014

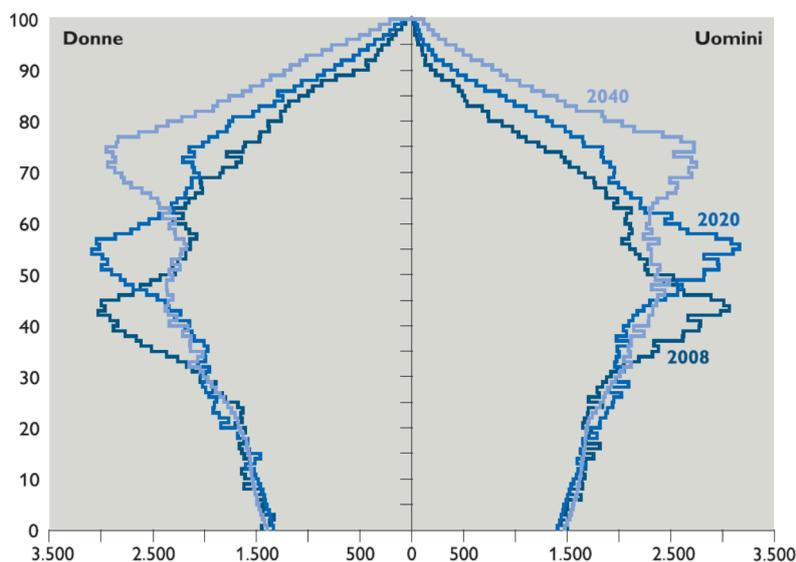
### C Speranza di vita alla nascita



Fonte: Elaborazioni dal modello di mortalità, Ufficio federale di statistica, Neuchâtel.

L'evoluzione della piramide della popolazione simulata per il Ticino fino al 2040 mostra ciò che ci si può attendere:

### H Piramidi delle età, nel 2008, 2020 e 2040



Fonte: ESPOP (Ufficio federale di statistica, Neuchâtel) e previsioni demografiche SCRIS.

Nel valutare la struttura della popolazione è pure utile considerare che Locarno e il Locarnese hanno una presenza di anziani maggiore rispetto alla media cantonale:

Indice di anzianità in %, nel 2014:

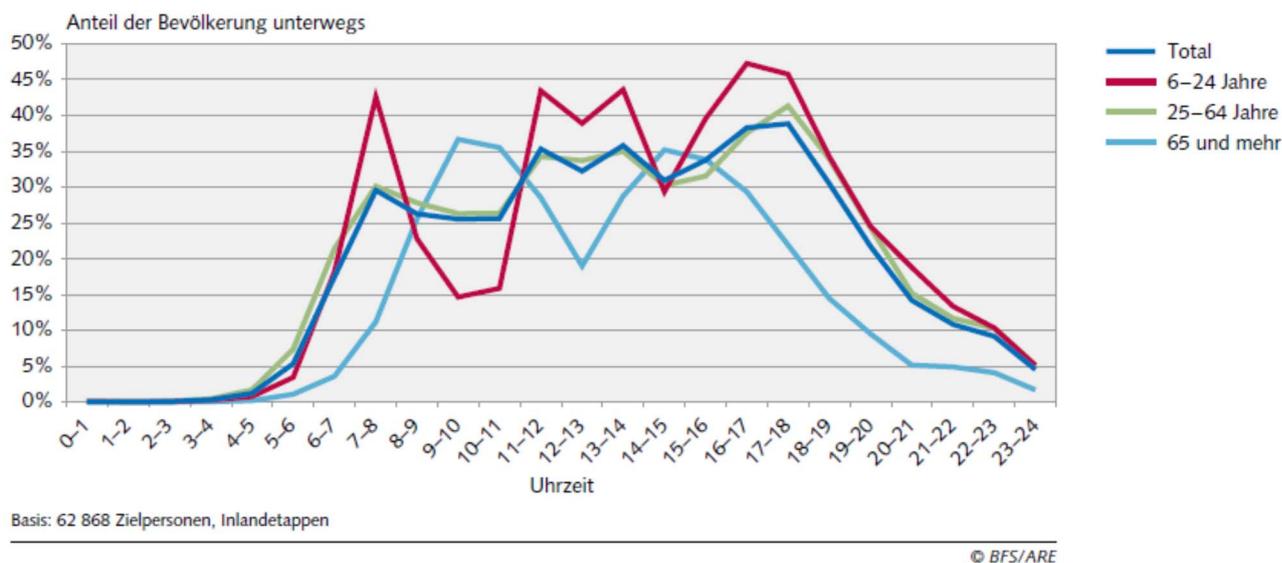
- Ticino 21,5%
- Regione Locarnese e Vallemaggia 24,5%
- Città di Locarno 23,3%

Questo perché il clima e il paesaggio rendono la regione attrattiva per chi sceglie di trasferirsi in pensione.

## 2.2 L'anziano

Dal punto di vista statistico ricadono sotto la definizione di anziani le persone a partire dai 65 anni di età ed è questo il riferimento utilizzato dal punto di vista numerico nel presente studio. Dal profilo pratico tuttavia non vi è un passaggio ben definito nella cosiddetta terza età e sono necessarie alcune distinzioni, ad esempio tra i giovani pensionati che dispongono ancora di un'elevata capacità motoria e sensoriale e i grandi anziani.

Dal **profilo sociale**, per coloro che sono attivi professionalmente il passaggio al beneficio della pensione comporta sicuramente un punto di svolta nelle abitudini, con una maggiore disponibilità di tempo libero che permette di organizzare le giornate con maggiore flessibilità. Questo porta molti anziani a spostarsi al di fuori degli orari di punta, evitando i momenti più frenetici.



Percentuale di popolazione in viaggio, per classe d'età, in Svizzera, nel 2010  
(Fonte: Microcensimento 2010 UST. Vedi anche D. Marconi in UrbAging – La città e gli anziani)

Una probabile conseguenza dell'uscita dal mondo del lavoro e con l'avanzare dell'età anche della perdita progressiva dei coetanei è l'accresciuto bisogno di forme di socializzazione, non solo formali ma anche informali / spontanee, che possono essere favorite dal tessuto urbano.

Sotto il **profilo fisico**, di regola il processo di invecchiamento *"implica una diminuzione, progressiva ma non necessariamente simultanea o legata ad un'età precisa, dell'insieme delle risorse necessarie per camminare. L'equilibrio, la forza muscolare, la resistenza, la velocità, l'elasticità, i riflessi, la vista, l'udito, le capacità di orientamento, di concentrazione e di discernimento, finiscono tutte per subire il peso degli anni"*<sup>4</sup>.

- Una persona anziana fragile si sposta ad una velocità pari ad 1/3 di quella di una persona che non ha ancora raggiunto lo stadio della fragilità.
- La vista si adatta più lentamente alla luce e all'oscurità e ha una più grande sensibilità agli abbagliamenti.
- A 60 anni, per vedere bene si necessita un'intensità luminosa da quattro a otto volte superiore rispetto a una persona di 20 anni.
- A 70 anni il campo visivo è di soli 120°, ossia 60° inferiore a quello di un ragazzo.
- A 65 anni, il 30% circa delle persone ha problemi di udito<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> I.Moro in UrbAging – La città e gli anziani

<sup>5</sup> idem

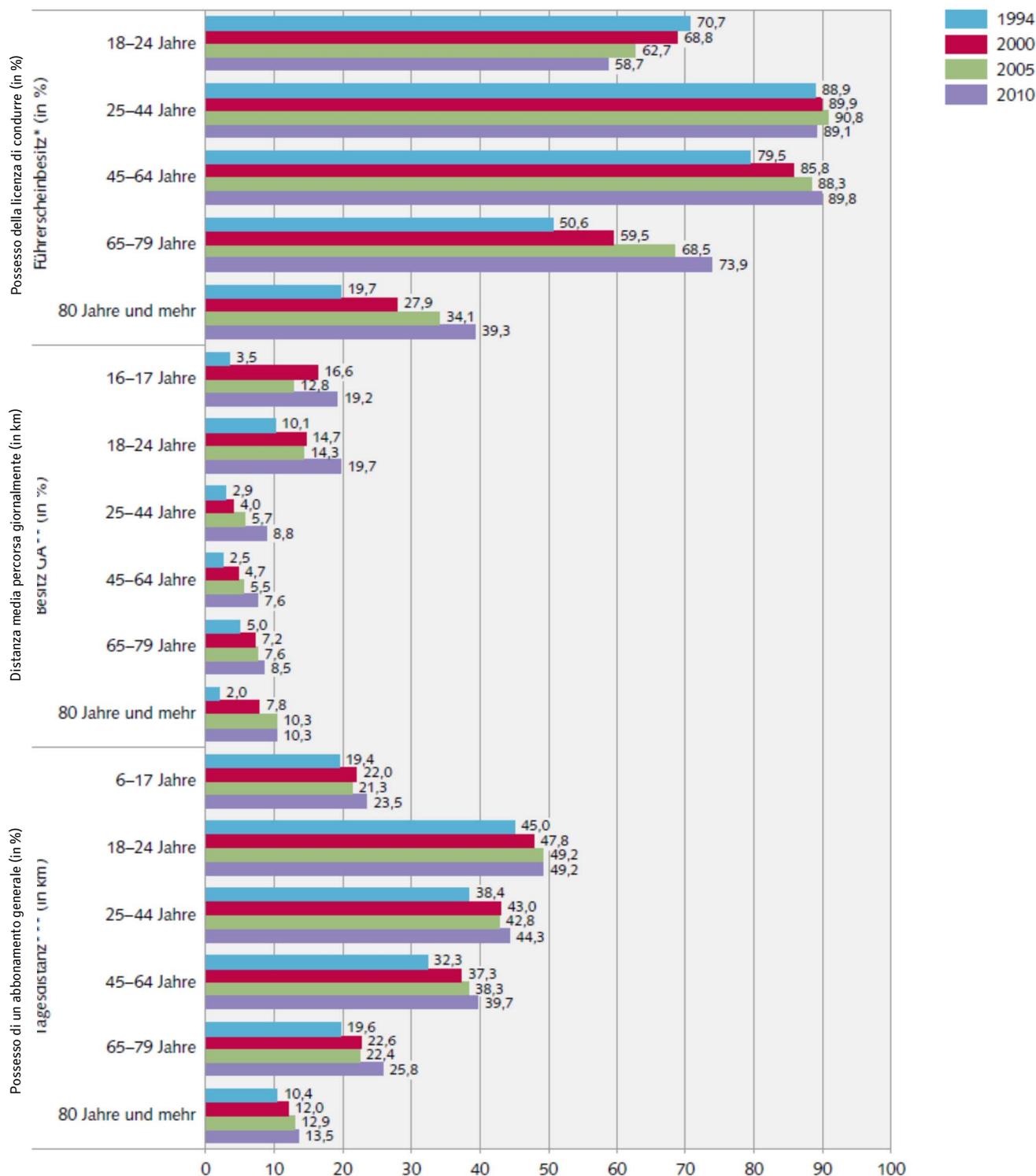
Ai fini di questo studio quindi si considera il concetto di anziano soprattutto

- nel suo accresciuto bisogno di occasioni di socializzazione (luoghi di incontro spontaneo)
- nel suo processo di fragilizzazione (sicurezza, eliminazione delle barriere architettoniche, mantenimento dell'autonomia).

Per quanto riguarda le **abitudini di mobilità**, quello degli anziani è un profilo in profondo mutamento. La figura dell'anziano seduto in soggiorno sulla sedia a dondolo non corrisponde più al modello tipico. Secondo il microcensimento 2010, **4 anziani su 5 escono di casa giornalmente**. Il grafico seguente mostra in maniera eloquente l'evoluzione avvenuta in Svizzera negli ultimi 20 anni (1994-2010). La percentuale di anziani in possesso di una licenza di condurre è passata da 51% a 74%, e raddoppiata presso gli ultraottantenni (da 20% a 39%). Anche la percentuale di anziani e molto anziani con un abbonamento generale del trasporto pubblico è aumentata enormemente superando quella delle persone attive. I chilometri percorsi in media giornalmente sono passati da 10,4 a 13,5 (+30%), dove tra i motivi di spostamento prevalgono le attività del tempo libero.

Mobilitätswerkzeuge und mittlere Tagesdistanz nach Alter 1994–2010

G 8.5.1



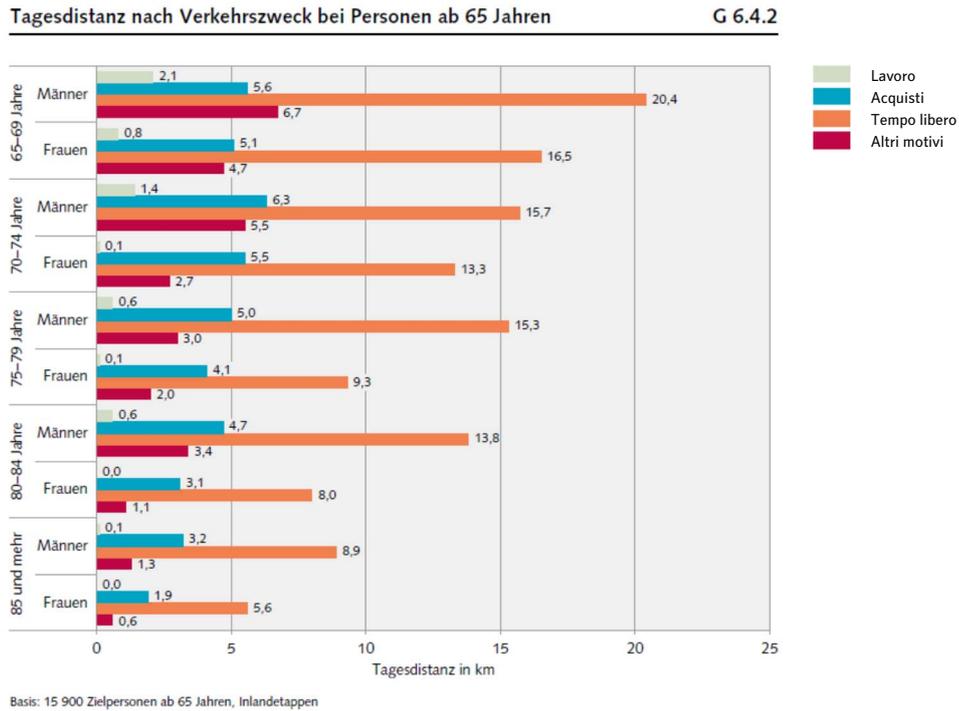
Basis 2010: \* 112 197 Haushaltspersonen ab 18 Jahren, \*\* 56 449 Zielpersonen ab 16 Jahren, \*\*\* 62 868 Zielpersonen

© BFS/ARE

Fonte: Microcensimento mobilità e trasporti UST 2010

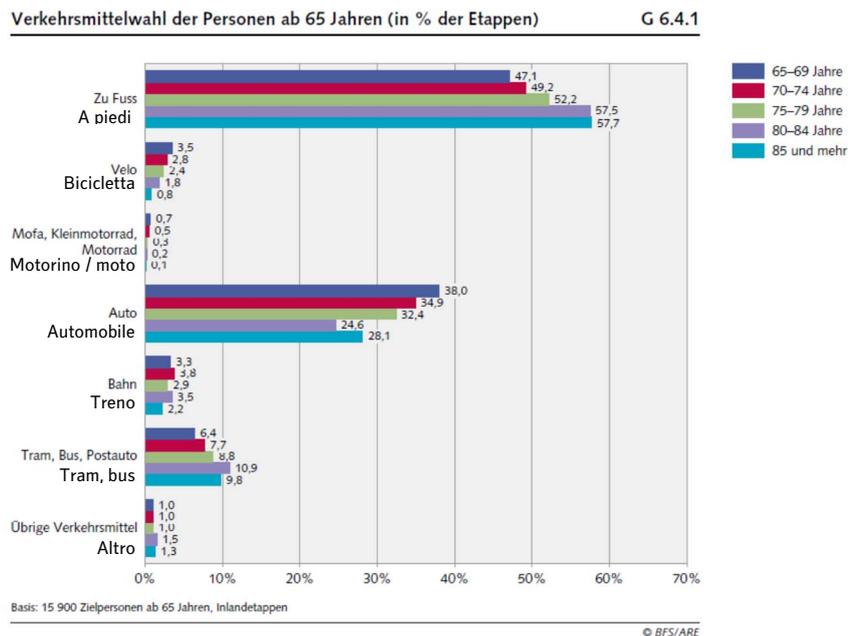
È pur vero che il processo di invecchiamento porta ad una progressiva riduzione delle distanze medie percorse. Nel grafico seguente la progressiva fragilizzazione dell'anziano appare evidente, con la

fascia dei 65-69enni ancora molto attivi negli spostamenti e una riduzione continua con l'avanzare dell'età.



Distanza media giornaliera per motivo di spostamento, persone dai 65 anni, in Svizzera, per fascia d'età e sesso  
Fonte: Microcensimento trasporti e mobilità 2010 (UST)

Infine è utile osservare l'evoluzione nell'uso dei mezzi di trasporto con l'avanzare dell'età. L'automobile è molto utilizzata dagli anziani svizzeri. Ma se i giovani pensionati svolgono ancora il 38% delle tappe di spostamento in automobile, la percentuale cala con l'avanzare dell'età a favore degli spostamenti a piedi e con i trasporti pubblici locali. In particolare gli spostamenti a piedi, che in età avanzata riguardano in media il 58% delle tappe, diventano così il simbolo del mantenimento dell'autonomia.



Mezzo di trasporto utilizzato, persone da 65 anni, in Svizzera, per fascia d'età  
Fonte: Microcensimento trasporti e mobilità 2010 (UST)

## 2.3 L'invecchiamento attivo

Secondo l'Organizzazione mondiale della sanità (OMS) il quadro di riferimento per una città a misura di anziano è dato dal concetto di invecchiamento attivo.

Con questo concetto si intende il processo volto a ottimizzare le opportunità per la salute, la partecipazione e la sicurezza allo scopo di migliorare la qualità di vita durante l'invecchiamento:

- riconoscere la vasta gamma di capacità e risorse delle persone anziane;
- anticipare e rispondere in modo flessibile alle necessità e alle preferenze connesse con l'invecchiamento;
- rispettare le decisioni e le scelte relative allo stile di vita degli anziani;
- proteggere coloro che sono più vulnerabili;
- promuovere il loro inserimento in tutte le aree della vita della comunità, nonché il loro contributo.

In sintesi, tanto più la comunità favorisce la possibilità per tutti di partecipare alla vita sociale e di svolgere attività fisica, quanto più gli individui possono mantenere la propria autonomia il più a lungo possibile, con ricadute positive sulla salute (e quindi un minor bisogno di assistenza pubblica), ma anche sulla qualità della vita in generale.

È bene sottolineare che quando si parla di vita sociale si intende quella della comunità tutta. Non si tratta quindi di realizzare infrastrutture specifiche adatte unicamente agli anziani ma che conducono ad una ghettizzazione. Bisogna invece mirare ad un tessuto urbano adatto e attrattivo per tutti.

## 2.4 Elementi di una città a misura di anziano

Sulla base del concetto di invecchiamento attivo, l'OMS ha svolto una serie di approfondimenti in diverse grandi città del mondo, coinvolgendo i diretti interessati per stabilire quali siano le necessità degli anziani affinché questo possa avvenire.

Sono stati definiti otto ambiti tematici che entrano in considerazione per una città a misura di anziano:

- Spazi all'aria aperta ed edifici
- Trasporti
- Alloggi
- Partecipazione sociale
- Rispetto e inclusione sociale
- Partecipazione civica e impegno
- Comunicazione e informazione
- Sostegno della comunità e servizi sanitari

### 2.4.1 Delimitazione dello studio

Considerata la vastità del tema e il fatto che comunque diverse politiche settoriali sono già in atto concretizzando gli obiettivi proposti dall'OMS, con questo studio si intende sviluppare particolarmente e limitatamente gli ambiti "Spazi all'aria aperta ed edifici" e "trasporti".

Anche all'interno di questi ambiti il campo d'azione è stato ristretto ad alcuni aspetti specifici:

- In primo luogo limitandosi a prendere in considerazione gli **spazi all'aria aperta** di proprietà pubblica. Il vasto tema degli edifici, che ruota attorno all'accessibilità (norma SIA 500) ma anche a tutti gli aspetti di organizzazione degli spazi e del loro uso non è trattato in questo studio.
- Per quanto riguarda i mezzi di trasporto, pur coscienti che gli anziani ne usano diversi (v. cap 2.2), lo studio si limita a considerare gli **spostamenti a piedi**. Questo perché lo si ritiene il mezzo di spostamento che più a lungo può contribuire all'autonomia, alla socializzazione e al mantenimento della salute fisica. Inoltre se gli spostamenti a piedi sono facilitati, si contribuisce a contenere il traffico motorizzato a tutto vantaggio della vivibilità generale della città.

## 2.4.2 Elementi chiave per gli spazi all'aria aperta

La lista di controllo riportata in *Città a misura di anziano: una guida* riassume in modo semplice gli aspetti che l'OMS ha identificato come fondamentali per sviluppare una città a misura di anziano. Questa lista di controllo funge da base per l'analisi territoriale svolta:

### Lista di controllo per gli spazi all'aria aperta e gli edifici a misura di anziano

#### *Ambiente*

- La città è pulita, con regole esecutive che limitano i livelli del rumore e gli odori molesti o dannosi nei luoghi pubblici.

#### *Spazi verdi e passaggi pedonali*

- Esistono spazi verdi ben mantenuti e sicuri, con adeguate zone riparate, servizi con gabinetti e panchine facilmente accessibili.
- I percorsi favorevoli ai pedoni sono liberi da ostacoli, hanno superficie regolare, sono attrezzati con bagni pubblici e sono facilmente accessibili.

#### *Sedili all'aria aperta*

- Sono disponibili sedili e panchine all'aria aperta, specialmente nei parchi, alle fermate dei trasporti pubblici e negli spazi pubblici, sistemati a intervalli regolari; i posti a sedere sono ben mantenuti e controllati per assicurare l'accesso in sicurezza a tutti.

#### *Pavimentazione*

- I lastricati sono ben mantenuti, lisci, pianeggianti, non scivolosi e ampi abbastanza da far passare sedie a rotelle, con marciapiedi abbassati che gradualmente si assottigliano verso la strada.
- I marciapiedi sono liberi da ogni ostacolo (ad es. venditori ambulanti, automobili parcheggiate, alberi, escrementi di cani, neve) e i pedoni hanno la priorità di utilizzo.

#### *Strade*

- Le strade posseggono attraversamenti pedonali adeguati, non scivolosi, regolarmente distanziati che garantiscano il sicuro attraversamento della strada.
- Le strade sono dotate di strutture fisiche ben progettate e sistemate in modo appropriato, come isole pedonali, cavalcavia e sottopassaggi, onde facilitare ai pedoni l'attraversamento delle strade trafficate.
- Le luci dei semafori per i pedoni devono permettere un tempo sufficiente di attraversamento stradale per le persone anziane e devono avere segnali sia visivi che acustici.

#### *Traffico*

- Le norme e i regolamenti relativi al traffico vengono applicati rigorosamente, e gli automobilisti danno la precedenza ai pedoni.

#### *Piste ciclabili*

- Esistono piste ciclabili separate per i ciclisti.

#### *Sicurezza*

- La sicurezza pubblica in tutti gli spazi all'aria aperta e negli edifici rappresenta una priorità ed è favorita, per esempio, da misure atte a ridurre il rischio di disastri naturali, da una buona illuminazione stradale, dalla presenza di pattuglie della polizia, dal rispetto della legge e dal sostegno alle iniziative a favore della sicurezza della comunità e degli individui.

#### *Servizi*

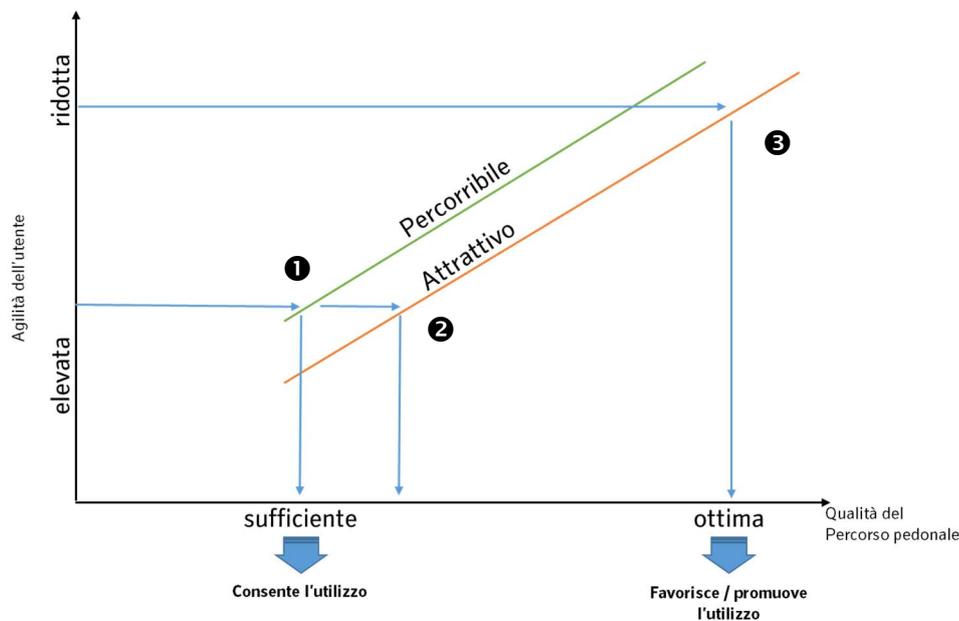
- I servizi sono raggruppati e situati in prossimità dei luoghi di domicilio delle persone anziane; e sono facilmente accessibili (ad es. al pianterreno degli edifici).
- Esistono degli speciali accordi di servizio per la clientela a favore delle persone anziane, come le file separate o le casse di servizio in loro favore.

Elementi chiave per spazi pubblici a misura di anziano. Fonte: OMS

### 2.4.3 Livello di qualità auspicato

L'ottimizzazione della struttura urbana può avere un livello di qualità molto vario. Il livello minimo è quello che consente la percorribilità degli spazi pubblici, aumentandolo si va verso l'effetto di favorire / promuovere l'uso di questi spazi.

Lo schema seguente illustra il concetto. Quando un percorso o una zona sono accessibili unicamente a persone con capacità motorie e sensoriali solo leggermente ridotte si raggiunge il livello minimo (1). Se per la stessa categoria di utenti l'infrastruttura è anche attrattiva, si può parlare di miglioramento della qualità (2). Il massimo livello si raggiunge quando l'attrattività è data per tutti gli utenti (3).



Ovviamente in generale maggiore è il livello ambito, maggiori sono gli interventi necessari e maggiori sono i costi. Con esigenze troppo elevate si rischia inoltre di entrare in una logica di prevaricazione verso i bisogni di altri gruppi di interesse (persone attive, ciclisti, automobilisti, proprietari privati) e questo non è il senso di questo lavoro. Di volta in volta deve perciò essere ricercato il compromesso con la sostenibilità finanziaria e le esigenze degli altri utenti.

### 2.4.4 Città a misura di anziano e accessibilità ai disabili

Dal 1.1.2004 è in vigore la Legge federale sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili LDis (RS 151.3), che decorre dall'art 8 cpv 4 della Costituzione federale. Essa prevede che edifici e impianti accessibili al pubblico costruiti o rinnovati dopo l'entrata in vigore della Legge siano realizzati senza ostacoli per i disabili. Per quanto riguarda i trasporti pubblici invece è stabilito un termine fino al 1.1.2024 per adeguare anche edifici e impianti esistenti.

Dal 2014 è disponibile la nuova norma VSS 640 075 "Traffico pedonale – Spazio di circolazione senza ostacoli" che fornisce linee guida e numerosi dettagli costruttivi da adottare negli spazi pubblici. La norma considera le seguenti forme di disabilità, indicando che l'obiettivo è migliorare l'accessibilità, la sicurezza e il comfort per tutti:

- Handicap motorio
- Impossibilità di camminare
- Mobilità (agilità) ridotta
- Taglia particolare
- Capacità manuali limitate

- Capacità visive limitate
- Cecità
- Capacità uditive limitate
- Sordità
- Capacità visive e uditive limitate
- Sordo-cecità
- Capacità cognitive e mentali limitate
- Capacità psichiche limitate

La norma ricorda che le misure volte all'accessibilità per tutti vanno a vantaggio anche delle persone sane:

- con limitazioni temporanee
- di giovanissima età
- con passeggini o bagagli ingombranti.

Di queste regole si è tenuto conto in questo studio nell'identificazione delle problematiche e nel proporre misure. Non si tratta però di un inventario sistematico delle barriere architettoniche. Da un lato infatti motivi di sostenibilità finanziaria impongono di attenersi al principio sancito dalla LDis secondo cui si interviene sulle nuove costruzioni (tranne per gli impianti del TP). Dall'altro, una relazione biunivoca anziano = disabile sarebbe riduttiva, trascurando l'aspetto urbanistico e di qualità degli spazi oltre alla mera accessibilità.

#### 2.4.5 Offerta di servizi

Per l'ente pubblico è piuttosto difficile, se non impossibile, influenzare l'ubicazione dei **negozi**, che risponde a logiche di mercato. Spesso è l'effettiva mancanza di un numero sufficiente di clienti a determinare la mancanza di un negozio in una determinata zona (a volte perché gli stessi abitanti preferiscono rifornirsi altrove). Benché la funzione sociale dei negozi venga spesso riconosciuta e idealizzata, essa può essere espletata soltanto se i conti tornano, e ciò è generalmente possibile solo quando la clientela non si compone soltanto da chi *deve*, ma anche da chi *vuole* fare acquisti in un determinato luogo.

Mettere in evidenza il disagio causato dall'eccessiva centralizzazione dei negozi deve tuttavia far riflettere gli imprenditori del settore sul fatto che la città è in evoluzione, sia dal punto di vista urbanistico che da quello demografico (come illustrato al cap 2.1) può quindi essere opportuno rivalutare di tanto in tanto il tipo di servizio offerto nei quartieri.

Sul tema non si può tuttavia nemmeno dimenticare l'evoluzione in corso, che permette di considerare anche nuove forme di rifornimento, ad esempio la consegna a domicilio della spesa ordinata sul web o dei luoghi di aggregazione multifunzionali dove bar, negozietto, ufficio postale, sportello comunale e altro si fondono in un unico servizio.

Altri servizi che potrebbero contribuire alla qualità di vita e all'autonomia sono le **farmacie** e gli **esercizi pubblici**. Si è scelto di non entrare nei dettagli dell'ubicazione di questi servizi a fronte della constatazione che le farmacie sono distribuite sul territorio in modo simile ai supermercati e per quanto riguarda bar e ristoranti, a prescindere dal fatto che la situazione è piuttosto mutevole nel tempo, giocano un ruolo determinante anche le scelte e i gusti individuali.

I servizi pubblici quali gli **sportelli comunali**, la **posta**, eccetera devono essere ben accessibili. Si deve tenere presente però anche l'evoluzione in corso. Gli anziani del futuro saranno maggiormente avvezzi alle soluzioni informatiche e il ruolo di questi servizi calerà.

### 2.4.6 Offerta di spazi pubblici

Il Comune ha invece maggiore margine d'azione sull'offerta di verde pubblico o spazi di incontro e di svago pubblici più in generale. Tuttavia le condizioni affinché questi possano assolvere convenientemente la loro funzione sono molteplici e si protraggono nel tempo. Diverse fasi devono svolgersi e funzionare correttamente, basta una "falla" in una delle fasi per comportare la scomparsa o la perdita di attrattività di un'area:

- pianificazione e acquisizione
- sistemazione e arredo
- manutenzione e gestione.

Una possibile distinzione per affrontare ordinatamente l'analisi degli spazi pubblici è basata sulla funzione:

#### **Spazi con funzione di collegamento (strade, stradine, contrade, sentieri, passaggi,...)**

Lo scopo di questi spazi è di consentire gli spostamenti a piedi da un punto di partenza a una destinazione. La qualità dello spazio deve favorire soprattutto la camminata senza ostacoli. Entrano in questione le norme relative al traffico pedonale senza barriere architettoniche.



#### **Spazi con funzione di sosta e incontro (piazze, piazzette, larghi, parchetti, incroci...)**

Considerato che gli spostamenti a piedi sono sempre costituiti da un'alternanza di camminata e sosta e che la qualità degli spazi si gioca molto sulla possibilità di incontrarsi, sostare e orientarsi, una rete pedonale deve essere costellata di piccole aree di sosta che possano assolvere questa funzione. Come abbiamo visto ai capitoli precedenti la possibilità di sostare assume viepiù importanza per gli anziani, ma ciò non significa che serva soltanto agli anziani.



#### **Spazi con funzione di svago (parchi, aree verdi, parchi giochi, giardini pubblici, passeggiate,...)**

In questa categoria si intende raggruppare le aree di dimensioni maggiori e caratterizzate dalla presenza di verde, che offrono la possibilità di svagarsi e che possono costituire come tali una destinazione. Sono considerate le aree liberamente accessibili a tutti senza formalità. Queste aree sono state prese in considerazione nella mappatura di cui al cap 4.1.

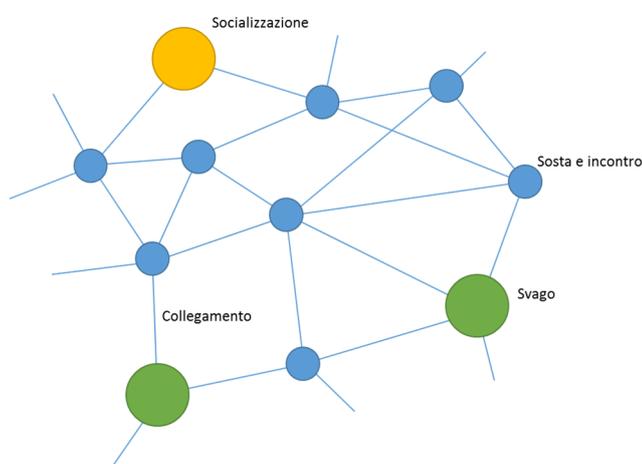


### Spazi con funzione di socializzazione (piazze e vie con attività commerciali)

Sotto questo termine ricadono gli spazi pubblici che fanno da "atrio di collegamento" tra le diverse attività commerciali che vi si affacciano (negozi, bar, ristoranti, uffici pubblici, luoghi di riunione). Favoriscono le attività di socializzazione spontanee o le manifestazioni.



La distinzione tra queste categorie non è netta, spesso un'area o un impianto può essere attribuito a più d'una categoria. Anzi, in linea generale se un impianto assolve più funzioni la sua qualità è maggiore. Conta inoltre il modo in cui queste aree interagiscono tra loro a formare una rete equilibrata:



L'attività del pedone non può essere ridotta al camminare, la tabella seguente<sup>6</sup> può fornire un quadro:

<sup>6</sup> Citata da Monheim secondo Gehl (1980) in SVI Forschungsbericht 2001/503 Erhebung des Fuss- und Veloverkehr.

Attività opzionali		aumento del grado di necessità				Attività necessarie	
Svolte solo in condizioni attrattive						Svolte in ogni caso	
<b>Camminare...</b>	per passeggiare		per vedere le vetrine	per svolgere un'attività (p.es. passeggiare il cane, dimostrare,...)		per fare acquisti; per attraversare una zona	per svolgere un compito (consegnare qualcosa); per lavoro (venditore, poliziotto)
<b>Stare in piedi...</b>	per apprezzare un luogo	per rinfrescarsi	per mangiare; per compiere un'azione (fare una foto, nutrire i piccioni,...)	per contrattare (vendere/acquistare qualcosa)	per osservare qualcosa (una vetrina, un monumento); Per osservare un avvenimento (ciò che fa la gente)	per salutare, scambiare due parole; per sistemare qualcosa (le stringhe, i bagagli, per orientarsi)	a causa di un ostacolo (semaforo rosso, traffico); per attendere (il bus, un'altra persona,...)
<b>Sedersi...</b>	per apprezzare un luogo; per prendere il sole, l'aria fresca	per mangiare; per leggere	per sorvegliare (p.es. i bambini che giocano)			per riposare (dalla fatica di camminare)	

Le attività opzionali hanno luogo soltanto dove le condizioni sono attrattive, ovvero dove la qualità degli spazi è alta. Questa relazione può anche essere invertita e permette di affermare che la qualità di uno spazio pubblico è tanto maggiore quanta è la presenza di persone che vi svolgono attività opzionali.

La questione è complessa perché uno degli elementi che fanno la qualità di uno spazio pubblico è la presenza di persone. Infatti una delle attività preferite negli spazi pubblici è quella di osservare la gente<sup>7</sup>. In ogni caso il punto di partenza è dato dall'infrastruttura: se è carente di regola non attrae gli utenti. I luoghi attrattivi:

- si trovano generalmente nei punti strategici della rete pedonale (ben raggiungibili)
- offrono una vista sui dintorni in diverse direzioni; in questo modo permettono a chi transita e chi sosta di orientarsi e di osservare ciò che capita;
- si trovano dove i flussi pedonali passano dal centro degli spazi e non ai margini
- prosperano in presenza di attività commerciali al pian terreno degli edifici
- hanno (specialmente dove si sono sviluppati nel tempo) una dimensione proporzionale al loro ruolo nella rete pedonale.

Giocono un ruolo nell'attrattività il microclima, i begli edifici nei dintorni, la presenza di acqua, di verde, di animali e di altre attività che invitano a curiosare, a osservare. Il luogo dovrebbe stimolare tutti i sensi: la vista, l'udito, l'olfatto, eccetera. Molto rapidamente le persone evitano i luoghi esposti a sollecitazioni negative quali il rumore del traffico, gas di scarico o altri cattivi odori.

<sup>7</sup> Gehl in SVI Forschungsbericht 2001/503 Erhebung des Fuss- und Veloverkehr

Potersi sedere è un aspetto decisivo per la qualità. La letteratura distingue tra sedute primarie, ovvero panchine e posti a sedere dei bar e ristoranti, e secondarie come i muretti, le gradinate, gli scalini, le sporgenze o il suolo stesso, che sono apprezzate in particolare dai più giovani.

Se viene a mancare il sentimento di sicurezza soggettivo la zona viene evitata. Le prime a cadere sono le attività opzionali, ma anche le attività più necessarie vengono evitate, scegliendo dei percorsi alternativi o utilizzando altri mezzi di trasporto. Occorre qui considerare la problematica dei diversi gruppi sociali, che spesso hanno esigenze diverse e poco compatibili.

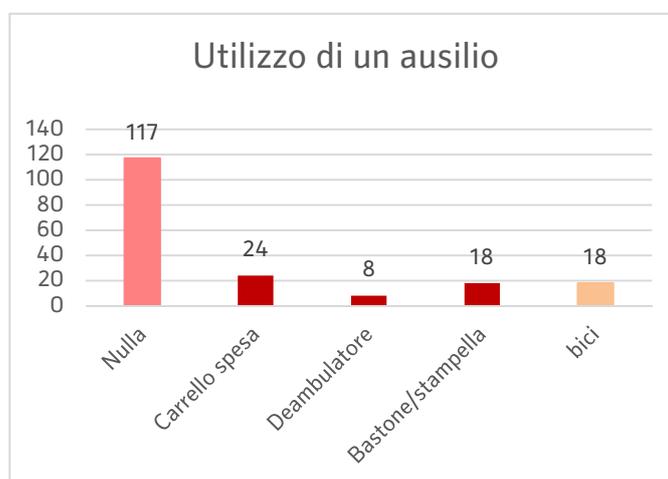
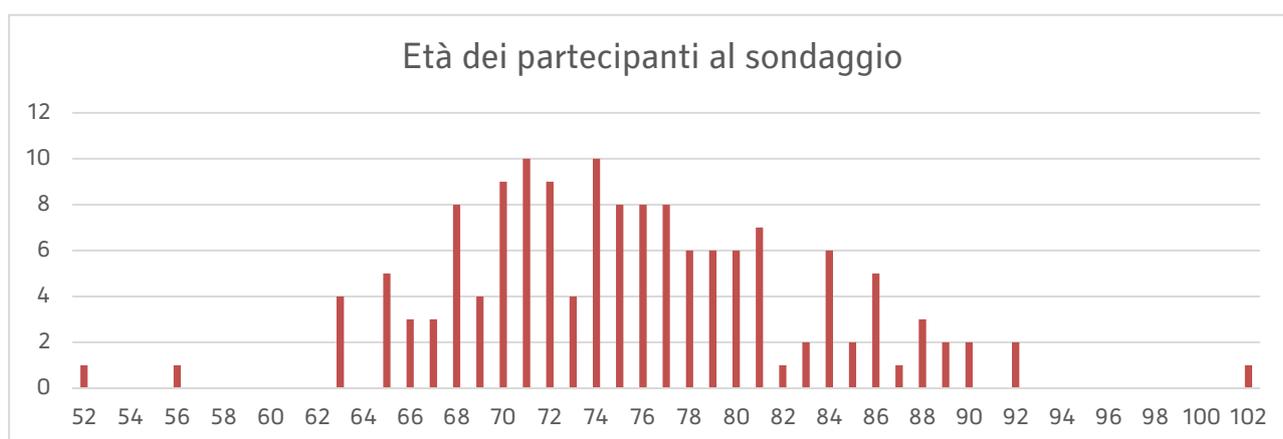
Tutti questi aspetti devono essere considerati nelle diverse fasi: pianificazione e acquisizione, sistemazione e arredo, manutenzione e gestione.

### 3 IL PUNTO DI VISTA DEGLI ANZIANI

#### 3.1 Indagine

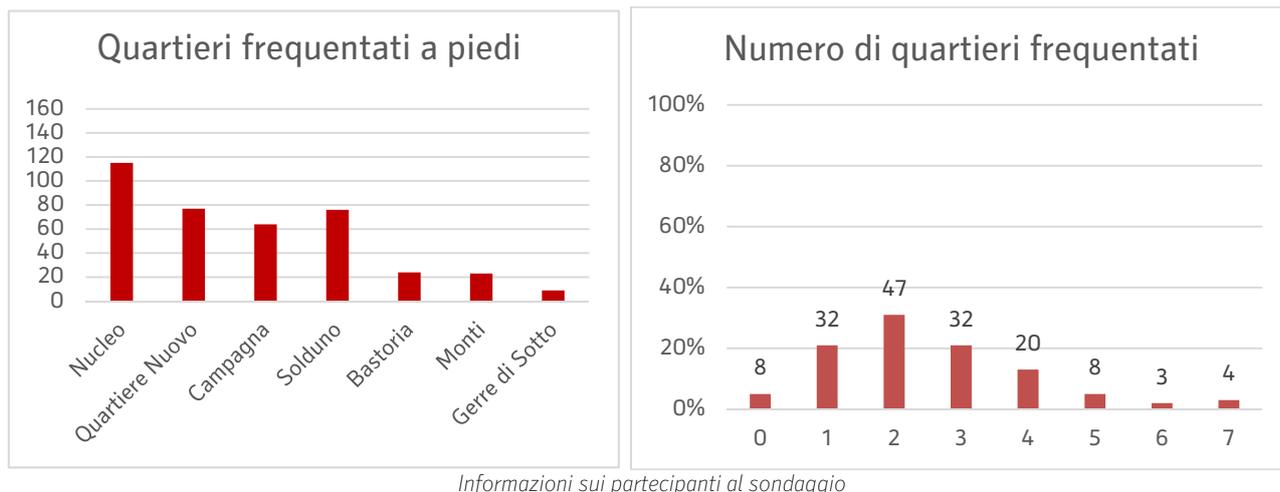
Come detto questo studi si prefigge un approccio partecipativo. È stato pertanto distribuito un questionario<sup>8</sup> ai soci delle due associazioni di anziani ATTE – Associazione Ticinese Terza Età e di PS Pro Senectute residenti a Locarno, in modo da dare la possibilità di esprimersi a chi volesse far conoscere la propria opinione sul tema.

Sono stati distribuiti 667 questionari. Ne sono stati ritornati 154, circa il 23 % del totale, alcuni compilati da coppie. Circa  $\frac{3}{4}$  dei questionari è stata compilata da donne,  $\frac{1}{4}$  da uomini.



La maggior parte di chi ha risposto non utilizza particolari aiuti per la deambulazione. Sono comunque diffusi carrelli, stampelle e deambulatori. Inaspettatamente molti hanno segnalato di utilizzare la bicicletta e formulato di conseguenza degli auspici di miglioramento della rete ciclabile.

<sup>8</sup> Vedi allegato A1

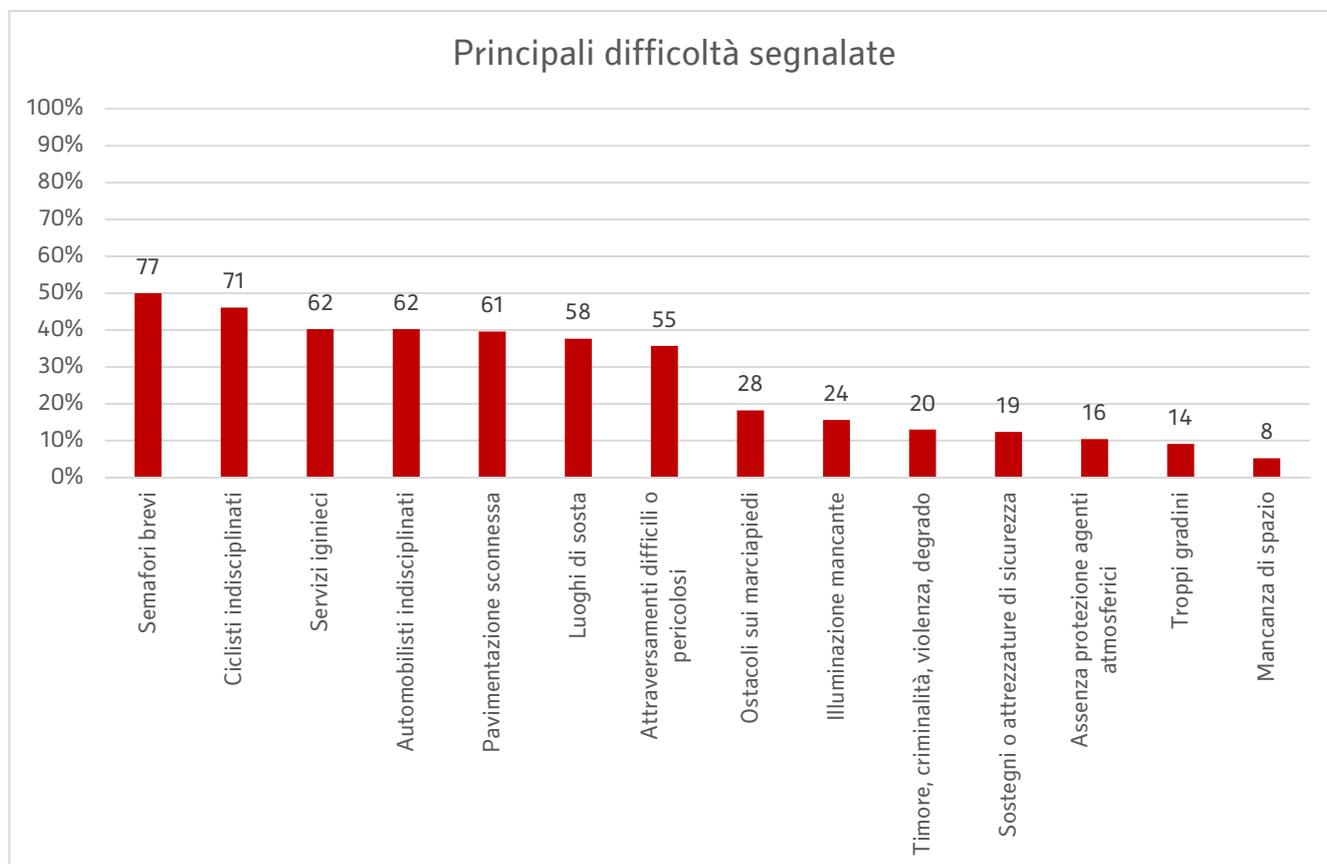


Il quartiere più frequentato a piedi è il nucleo, seguito da quelli più densamente abitati. Essendo quartieri periferici a bassa densità le zone Bastoria, Monti e Gerre di Sotto risultano meno frequentate. La maggior parte di chi ha risposto (circa  $\frac{3}{4}$ ) comunque non frequenta a piedi solo il proprio quartiere, ma due o più quartieri della città.

Questi dati non sono rappresentativi della popolazione anziana di Locarno ma danno unicamente informazioni sui partecipanti al sondaggio.

### 3.2 Principali difficoltà riscontrate

Il questionario chiedeva di indicare tra una lista di possibili risposte quali fossero i principali problemi negli spostamenti a piedi sul suolo cittadino (era possibile indicare più risposte):



Problemi più sentiti dai partecipanti al sondaggio.

Queste risposte permettono di identificare un gruppo di problematiche particolarmente sentite dalla popolazione anziana, che sono state confermate anche nel workshop svolto al centro diurno di via Vallemaggia il 22 maggio 2015 (di cui si dirà più in dettaglio in seguito).

Al di là delle difficoltà di convivenza con ciclisti e automobilisti, appare chiara la situazione insoddisfacente dei **semafori** (tempi di attraversamento troppo corti) e la **manca di servizi igienici** e **luoghi di sosta**. Inoltre la **pavimentazione irregolare** mette in difficoltà molti anziani, come pure le **situazioni di attraversamento**.

### 3.3 Segnalazioni dei cittadini

La seconda parte del questionario prevedeva risposte aperte in modo da raccogliere informazioni precise sulla zona e sulla problematica riscontrata, nonché suggerimenti generali.

Tutte le risposte sono riportate all'Allegato A2, dove sono state ordinate per luogo (come descritto dai partecipanti al sondaggio).

Le segnalazioni e le proposte coprono in modo piuttosto fitto tutto il territorio cittadino, con alcuni punti che spiccano per numero di segnalazioni: Piazza Grande e Largo Zorzi, Rotonda di Piazza Castello con la zona FEVI, Lungolago Motta e Stazione.

Tra i temi ricorrenti vi è senz'altro la mancanza di panchine e luoghi di sosta, di servizi igienici, le difficoltà di attraversamento, l'illuminazione a tratti insufficiente, la pavimentazione sconnessa, l'accessibilità del TP, i posteggi per disabili non sempre disponibili e ben posizionati. Un capitolo a sé è poi costituito dalle difficoltà di convivenza con altri utenti: automobilisti e ciclisti che viaggiano a velocità eccessiva e soprattutto la presenza di persone che incutono timore in determinate zone. Tra queste, oltre ad alcuni parchi va citata la stazione, che pur trovandosi in territorio giurisdizionale di Muralto è stata segnalata da moltissimi utenti come luogo evitato per paura.

Ecco un riassunto dei problemi segnalati:

#### 3.3.1 Piazza Grande

- Arredo spoglio, in particolare mancanza di panchine e ombra
- Le panchine presenti sono inadatte: basse, senza braccioli, fredde
- In caso di manifestazioni si è costretti a troppe lunghe deviazioni
- Lo spazio sotto i portici è eccessivamente occupato da negozi, bar e ristoranti
- Accesso alla posta difficoltoso

#### 3.3.2 Largo Zorzi

- Eccessivo traffico e poco ordine
- Attraversamento difficoltoso (sia verso la piazza che verso la stazione)
- Parcheggi per disabili mal posizionati (posta)
- Più panchine (meglio posizionate)
- Specialmente a margine delle manifestazioni incontri indesiderabili

#### 3.3.3 Nucleo

- Traffico eccessivo (auspicata pedonalizzazione)
- Poco rispetto della Zona d'incontro
- Auspicati più corrimani nelle salite
- Alcuni edifici fatiscenti ne rovinano la qualità
- Sistemare cassonetti (decoro)

- Panchine basse, senza schienale: inadatte per gli anziani (v. San Francesco)

#### **3.3.4 Lungolago**

- Difficile convivenza con le bici
- Presenza di radici sporgenti sulla passeggiata
- Semafori per pedoni troppo corti e troppa attesa
- P disabili al lido mal posizionati e spesso occupati
- Manca WC al Parco Isolino

#### **3.3.5 Quartiere Nuovo**

- Semafori per pedoni troppo corti e troppa attesa
- Velocità nel quartiere eccessiva
- Attraversamento difficoltoso
- Via Balestra presenta pozze, gli automobilisti bagnano i pedoni
- Percorso Migros – Fermata bus difficoltoso
- Le lastre posate presso la Migros non facilitano l'uso del deambulatore

#### **3.3.6 Rotonda**

- Illuminazione sottopasso insufficiente
- Conflitti pedoni-bici
- Spazi insufficienti presso la fermata bus
- Incontri indesiderabili

#### **3.3.7 Saleggi**

- Via Varesi: marciapiede troppo stretto e insufficiente illuminazione
- Via Saleggi: mancanza marciapiede e pavimentazione sconnessa (pozze)

#### **3.3.8 Campagne**

- Passeggiata via San Jorio incompleta, sterrata, senza corrimani, scarsa qualità
- Via Nessi: marciapiedi insufficienti, alberi "che non fanno ombra"
- Cinque vie: auspicato un luogo di aggregazione, maggiore fruibilità pedonale
- Mancanza di collegamenti ciclabili tra via Galle e il nucleo e il quartiere Campagne
- Morettina: più panchine, meno escrementi di cani
- Centro diurno San Carlo: area posteggio sconnessa; cancello pesante, difficile da aprire

#### **3.3.9 Solduno**

- Piazza: Fermata bus senza panchine e in generale spazio pubblico carente
- Attraversamenti difficoltosi
- Collegamenti ciclabili carenti (via Franzoni)
- Marciapiedi sconnessi

#### **3.3.10 Bastoria**

- Velocità eccessiva nel quartiere (Z30 non sufficientemente rispettata)
- Attraversamento via Vallemaggia (per Ponte Brolla)
- Collegamento bici verso Ponte Brolla

#### **3.3.11 Monti**

- Auspicati più spazi pubblici / verdi
- Posteggi per disabili spesso occupati

### 3.3.12 Gerre di sotto

- Illuminazione via Sassari carente

## 3.4 Proposte dei cittadini

Attraverso i questionari e l'incontro con gli anziani sono state formulate le seguenti proposte:

- Erogare i servizi del Municipio anche ad uno sportello presso l'UTC, in modo che sia accessibile anche durante le manifestazioni.
- Mettere a disposizione una casella per il voto per corrispondenza presso l'UTC.
- Adesivo per gli esercizi pubblici che mettono a disposizione i WC (vedi cap 4.4)
- Migliorare servizio bus nel Quartiere nuovo (scindere linea Monti da linea Saleggi?)
- Fontane di acqua potabile e panchine su tutto il territorio
- Nuova strada per Ponte Brolla
- Diversa pavimentazione del nucleo e della piazza
- Sensi unici su via Luini e via Orelli
- Maggiore durata della sosta in zona blu (per Spitex / visitatori)
- WC presso le chiese e i cimiteri

Le diverse segnalazioni permettono di avere un quadro generale delle maggiori difficoltà riscontrate dalla popolazione anziana nella fruizione degli spazi pubblici. Questo quadro generale ha ispirato l'analisi seguente.

## 4 IL TERRITORIO

### 4.1 Attrattività del territorio

Quale punto di partenza per un'analisi del territorio dal punto di vista dell'accessibilità per gli anziani, si è scelto un concetto semplificato di autonomia, immaginando che il territorio garantisca la possibilità di vivere in autonomia se offre l'accesso ad un negozio di beni di prima necessità (alimentari) e ad una zona verde per lo svago ad una distanza facilmente sormontabile a piedi. A questi elementi si aggiunge la possibilità di accedere ai trasporti pubblici. Si è così considerato il momento in cui il decadimento della condizione psicofisica rende faticoso o sconsigliabile l'uso in proprio dell'automobile. Idealmente questo non deve segnare il passaggio ad uno stato di dipendenza da terzi. Facendo quindi astrazione da tutte le complesse condizioni che determinano l'autonomia, si è ritenuto che questi elementi possano costituire il contributo che dipende strettamente dagli aspetti geografici.

Quali distanze di riferimento sono stati considerati:

- 150m in linea d'aria, che corrispondono a 5min di marcia a 2km/h (grandi anziani)
- 300m in linea d'aria, che corrispondono a 5min di marcia a 4km/h (giovani pensionati)<sup>9</sup>

Su questo concetto si basa l'immagine seguente (per maggiore dettaglio vedi allegato A3) dove sono stati inventariati i negozi<sup>10</sup>, le aree di svago pubbliche<sup>11</sup> e le fermate del TP. I cerchi delle aree di influenza mostrano il grado di copertura del territorio con i servizi essenziali per l'autonomia. Nel tentativo di raffigurare la situazione qualitativa sono stati attribuite le seguenti valutazioni:

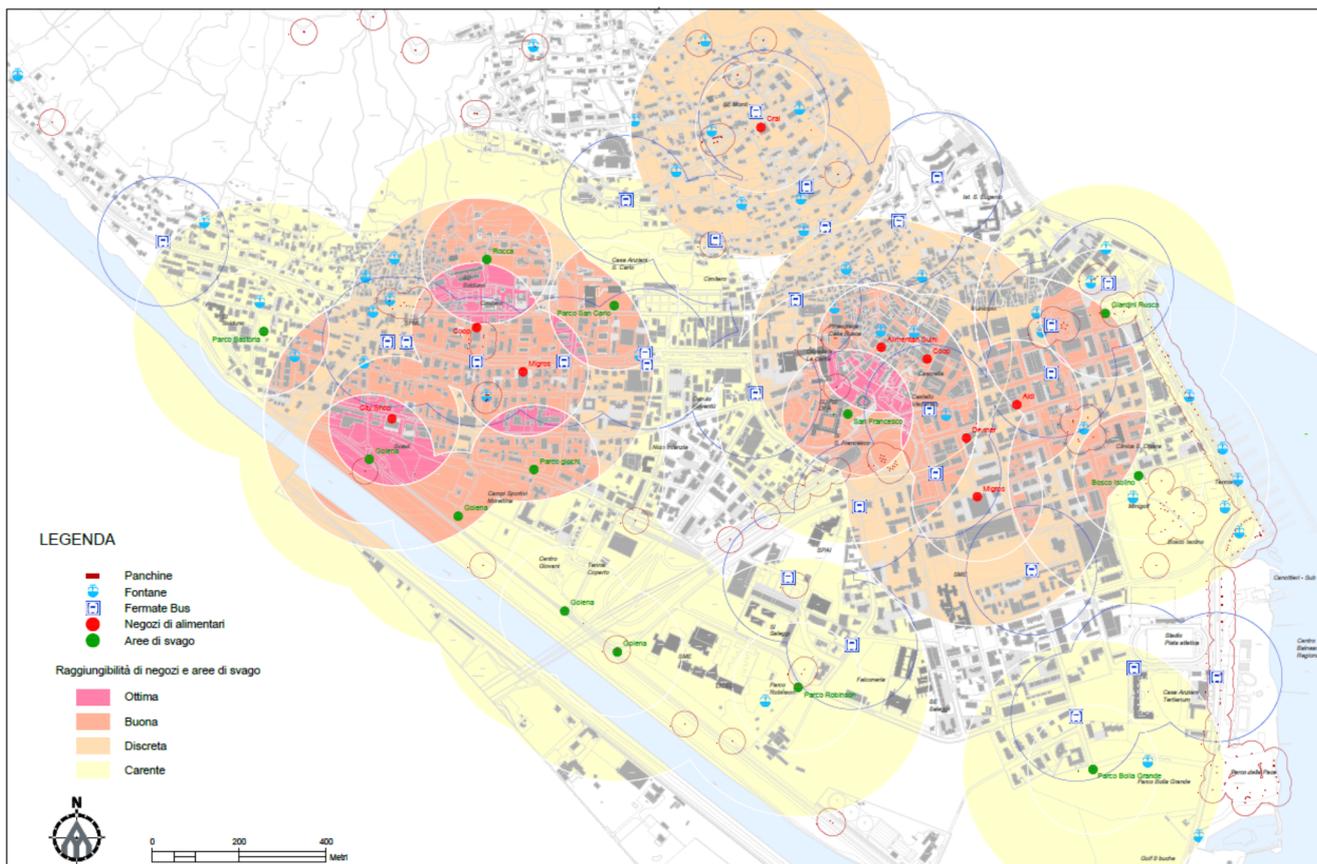
- Acquisti e svago a meno di 150m (5min<sup>12</sup>): Ottimo
- Acquisti a meno di 150m (5min) e svago a meno di 300m (10min): Buono
- Acquisti a meno di 300m (10min) e svago a meno di 150m (5min): Buono
- Acquisti a meno di 300m (10min): Discreto
- Acquisti oltre i 300m (10min): Carente

<sup>9</sup> In zona Monti le distanze sono state ridotte per tenere conto del forte dislivello.

<sup>10</sup> Negozi di beni di prima necessità che offrono un assortimento completo

<sup>11</sup> Aree verdi accessibili per lo svago staccate dal contesto di traffico, secondo la descrizione al capitolo 2.4.6. Altre aree con una conformazione più urbana come ad esempio il Lungolago o il centro della Rotonda sono state considerate "aree di socializzazione".

<sup>12</sup> Considerando una velocità di 2km/h. La velocità di un pedone medio è di circa 4km/h.



Superfici servite da un negozio alimentari e da un'area di svago cittadina.  
È raffigurato pure il perimetro di 150m attorno alle fermate del trasporto pubblico.

Osservando la copertura del territorio secondo questo criterio si può notare che sebbene la situazione ottimale sia piuttosto rara, ampie aree della città offrono buone condizioni. Aree di svago pubbliche sono presenti diffusamente sul territorio. Esse hanno anche caratteristiche variate, dal giardino alla zona golenale o boschiva.

Non tutte le zone abitate però dispongono di questi due elementi essenziali a distanza di anziano. È soprattutto la relativa concentrazione di supermercati nel Quartiere Nuovo e a Solduno a limitare la copertura del territorio.

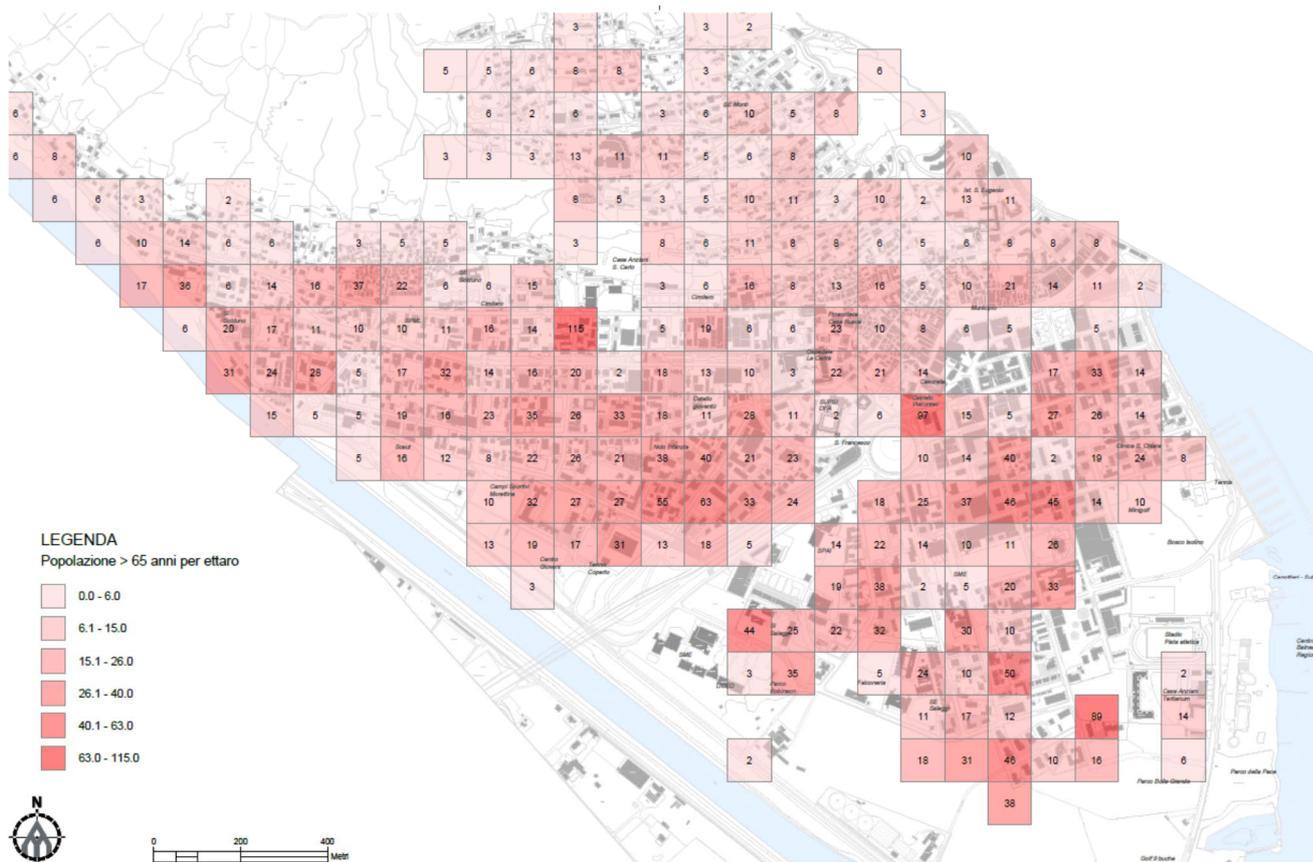
Le principali carenze si possono identificare nel quartiere Campagne, dove non vi sono possibilità di fare acquisti di prossimità e dove mancano aree di svago sufficientemente attrattive. Nel quartiere Nuovo per contro troviamo una buona offerta per gli acquisti, ma manca un'area di svago centrale che possa essere raggiunta a piedi con pochi passi.

Anche il quartiere distaccato di Gerre di Sotto non dispone di possibilità di acquistare beni di prima necessità a distanza pedonale. I centri commerciali di Riazzino sono tuttavia raggiungibili facilmente con il bus (una corsa ogni mezz'ora).

Per quanto riguarda l'accessibilità dei trasporti pubblici, le linee servono, per ovvie ragioni di razionalità del servizio, prevalentemente gli assi principali. Ne risulta una buona copertura in vicinanza di questi assi, che diminuisce discostandosene. Anche in questo caso bisogna considerare la necessità commisurare il servizio al numero di passeggeri potenziali.

Dalla mappa risultano così le zone cittadine più favorevoli alla residenza di persone anziane, valutata sulla base della possibilità di raggiungere molto facilmente un negozio alimentari, un'area verde e una fermata del trasporto pubblico.

Sulla mappa seguente è illustrata la densità di popolazione "over 65" per ogni ettaro del territorio cittadino (vedi Allegato A4). Fatta astrazione dei punti in cui sono ubicate le case di riposo, che presentano ovviamente una densità particolarmente alta, salta all'occhio come le zone più densamente popolate da persone anziane siano proprio il quartiere Campagna e il Quartiere Nuovo, che come appare evidente in questo capitolo 4, sono anche le zone meno attrezzate allo scopo.



Ecco in cifre la distribuzione della popolazione anziana secondo la raggiungibilità di negozi e aree verdi (per una persona a mobilità ridotta 150m = circa 5min; 300m = circa 10 min):

	Svago a meno di 150m	Svago a 150-300m	Svago oltre i 300m
Negozi a meno di 150m	197	471	165
Negozi a 150-300m	329	383	240
Negozi oltre i 300m	406	873	615

Abitanti oltre 65 anni:	3679	(100%)
Raggiungibilità negozi e aree di svago:	<b>ottima:</b> 197	<b>(5%)</b>
	<b>buona:</b> 800	<b>(22%)</b>
	<b>discreta:</b> 788	<b>(21%)</b>
	<b>carente:</b> 1894	<b>(52%)</b>

<sup>13</sup> I valori inferiori a 3 per ogni classe di età sono ponderati (per motivi di tutela della privacy)

## 4.2 Panchine



Le panchine pubbliche di Locarno sono inventariate e sono state riportate nell'allegato A3 (con un buffer di 30m). Si può osservare come siano ben attrezzati i giardini Rusca, il Lungolago, la golena, il Bosco Isolino, la rotonda, via San Jorio, la piazza di Solduno e i sentieri dei Monti. Vi sono inoltre alcune singole postazioni.

Al momento non si dispone di una fitta rete di punti di sosta. Questi potrebbero prolungare la possibilità di svolgere tragitti a piedi e

costituire dei semplici punti di incontro. La carenza è stata anche rilevata da molti anziani nel sondaggio.

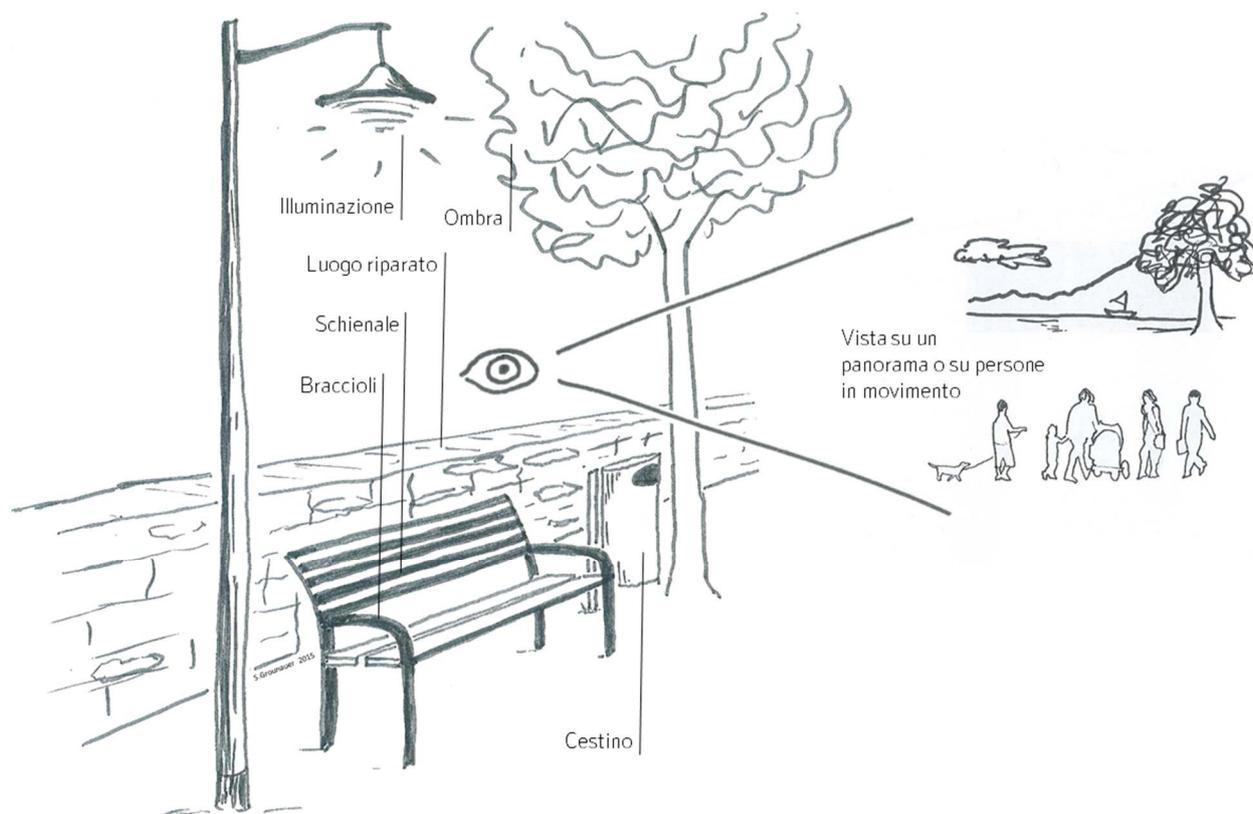


*Via San Jorio: un'unica panchina, non solo ambita, ma indispensabile*

Si raccomanda di estendere la rete delle panchine anche ai quartieri, non limitandosi esclusivamente alle zone più turistiche o di svago. Una prima analisi sommaria ha portato ad individuare il fabbisogno di circa 30 nuove ubicazioni riportate all'allegato A3. Queste ubicazioni devono essere verificate nel dettaglio sul posto in merito all'effettiva fattibilità e utilità. Esse si aggiungono a quelle eventualmente indicate nelle schede comprensoriali nell'ambito della valorizzazione di determinate aree pubbliche.

L'ubicazione di nuove panchine deve avvenire con cura affinché siano effettivamente apprezzate e utilizzate dagli utenti. La postazione ideale dovrebbe avere una panchina di altezza sufficiente, dotata di schienale e braccioli (che sono importanti quale aiuto per rialzarsi), trovarsi in un luogo ombreggiato di giorno e illuminato la sera.

La vista offerta dalla panchina è fondamentale per la sua qualità. È apprezzata quando offre un panorama naturale o quando permette di osservare l'attività o l'andirivieni di persone.



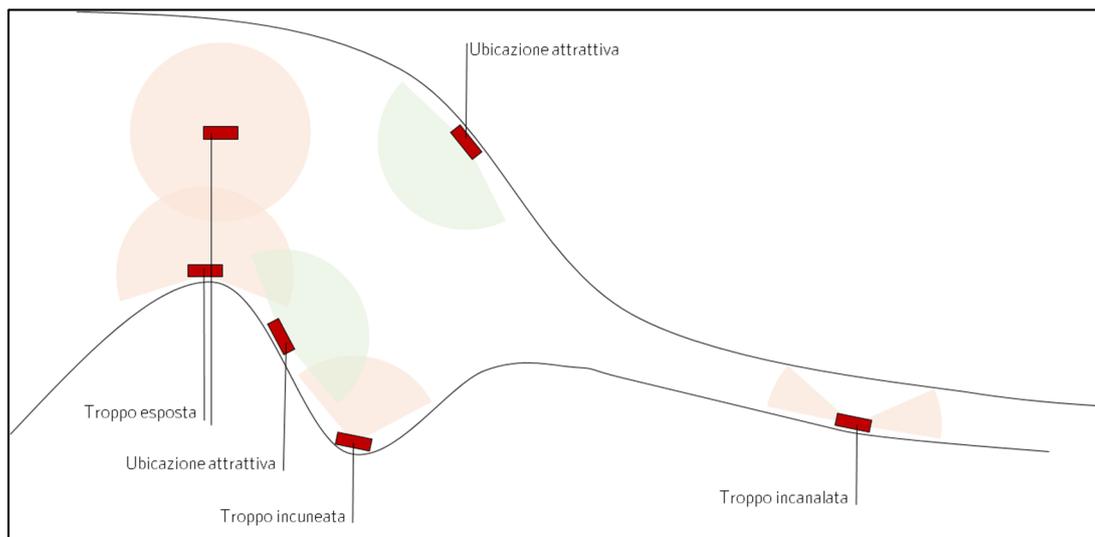
*Condizioni ideali per la posa di una panchina pubblica*

Sedersi nello spazio pubblico e trovarsi a proprio agio ha molto a che vedere con un senso di sicurezza proveniente dall'istinto.

Ci si trova maggiormente a proprio agio se si hanno le spalle coperte, nel senso che un muro o la vegetazione impedisce alle persone di passaggio di avvicinarsi da dietro (questo di solito costituisce una protezione anche dagli agenti atmosferici). Allo stesso tempo conferisce tranquillità la sensazione di potersi allontanare liberamente in tutte le direzioni.

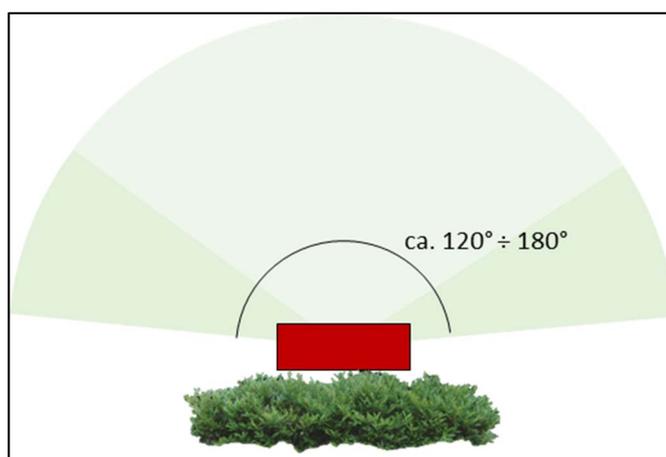
Lo schema seguente cerca di visualizzare la situazione:

- Panchine accessibili da ogni lato trasmettono un senso di vulnerabilità che ne riduce l'attrattività, saranno quindi utilizzate unicamente in caso di vera necessità.
- Quando una panchina è troppo discosta o situata in un angolo, la sensazione di non poter svicolare in caso di brutti incontri mette a disagio. Questo tipo di panchine saranno quindi tendenzialmente evitate dagli anziani e magari ambite dai giovani che, anche grazie al fatto di costituirsi in gruppo, si sentono invulnerabili e ne fanno una sorta di base, allontanando gli altri utenti.
- Una panchina "incanalata" lungo un percorso obbligato infonde pure una sensazione di disagio dovuta alle ridotte possibilità di allontanarsi in caso di necessità. Sarà perciò utilizzata solo per brevi pause date dalla necessità.



*Ubicazioni attrattive e meno attrattive per la posa di panchine*

In definitiva, senza pretesa di scientificità del metodo, si raccomanda di scegliere l'ubicazione in modo che offra ampio spazio di approccio davanti, e sia riparata sulla parte posteriore:



*Accessibilità ideale di una panchina*

### 4.3 Fontane



Le fontane pubbliche offrono un grosso contributo alla qualità dello spazio pubblico. Non solo quando assumono una forma monumentale – magari con zampilli, getti o cascate che costituiscono un elemento scenico sempre attrattivo e con un effetto rilassante – ma soprattutto quando mettono a disposizione l'acqua potabile da bere e per rinfrescarsi. Disponibilità di acqua potabile

significa infatti per l'essere umano libertà e autonomia. Questo sia a livello inconscio, di sensazioni, sia in termini reali e pratici.

Per gli anziani le fontane costituiscono un valido aiuto nella misura in cui diventa preferibile consumare piccole quantità d'acqua a brevi intervalli piuttosto che bere soltanto a casa. Inoltre offrono la possibilità di rinfrescarsi dal caldo o risciacquare le mani, sono utili agli animali da compagnia e nell'accompagnare bambini.

La Città di Locarno gestisce 42 fontane, un numero non irrilevante. Tuttavia la distribuzione non è uniforme e tra le zone poco coperte troviamo il Quartiere Nuovo e la zona Campagne che sono le più popolose. Sarebbe da valutare più in dettaglio anche se delle fonti d'acqua potrebbero valorizzare alcune aree di svago.

Le fontane della Città sono generalmente ben curate, non sempre tuttavia interagiscono con il contesto in modo valorizzante.



*Solduno: a sinistra l'esempio di una fontana molto modesta che contribuisce a ravvivare lo spazio pubblico, a destra l'esempio di una fontana monumentale che non raggiunge questo scopo.*

La posa di una fontana dovrebbe costituire una sorta di ciliegina sulla torta in un punto che per le sue caratteristiche invita alla sosta. Difficilmente un tale impianto può riuscire da solo a valorizzare lo spazio pubblico e risulterà poco efficace in un punto di mero transito.

Le fontane pubbliche a getto continuo sono talvolta oggetto di dibattito, in quanto viste da taluni come uno spreco di acqua potabile. In un concetto di sviluppo e gestione delle fontane pubbliche questo tema dovrebbe essere approfondito con l'Azienda acqua potabile in modo da definire le soluzioni tecniche più equilibrate.

#### 4.4 Toilettes



Un aspetto particolarmente sottolineato nel dialogo con gli utenti anziani è l'importanza di poter accedere a servizi igienici quando ci si trova per strada. L'esistenza di toilettes pubbliche gioca quindi un ruolo primario, ma non è sufficiente, in quanto va considerata la pulizia e la sicurezza di questi luoghi. Questi aspetti rappresentano una vera e propria sfida nella cura del territorio e spesso una voce di costo importante per il Comune.

Bar e ristoranti dispongono di servizi igienici per i clienti che tuttavia mettono a disposizione malvolentieri di chi non entra nel locale per consumare, di solito ritenendo di doversi ingiustamente sobbarcare maggiori costi di pulizia.

Locarno dispone di 12 postazioni di gabinetti pubblici. Ne sono muniti la zona turistica del centro e il lungolago, i nuclei di Solduno e Monti, i parchi giochi Bastoria e Jorio e il cimitero. Le osservazioni (non sistematiche) svolte hanno mostrato impianti ben curati nell'ordine e nella pulizia, tuttavia questi luoghi spesso angusti non sono sempre attrattivi. Si tratta inoltre generalmente di impianti di vecchia data non conformi alle norme di accessibilità per i disabili.

Proprio dal workshop con gli anziani è emerso il suggerimento di replicare il concetto nato in Germania (dove vi sono aderite ad oggi 127 città) e applicato in Svizzera dalla Città di Lucerna, di un accordo tra la Città e gli esercizi pubblici, affinché in cambio di un'indennità, mettano a disposizione di tutti le proprie toilettes. In Germania il progetto ha per motto "Nette-Toilette" e permette agli enti pubblici grossi risparmi nella gestione dei gabinetti pubblici. Quale città turistica Locarno potrebbe offrire un servizio di grande interesse anche per gli ospiti.

Resta tuttavia irrisolta la mancanza anche di questo elemento nel Quartiere Nuovo e nel quartiere Campagne. Ubicazioni da prendere in considerazione per un ampliamento della rete sono:

- Bosco isolino
- Via Varesi (area pubblica presso la scuola media)
- Lift della Morettina
- Incrocio Cinque Vie.

## 4.5 Semafori



I semafori cittadini sono regolati su cicli lunghi e i tempi di attraversamento sono molto brevi. Anche quando rispettano le norme i tempi sono ritenuti dagli utenti unanimemente inadatti alle persone con mobilità ridotta.

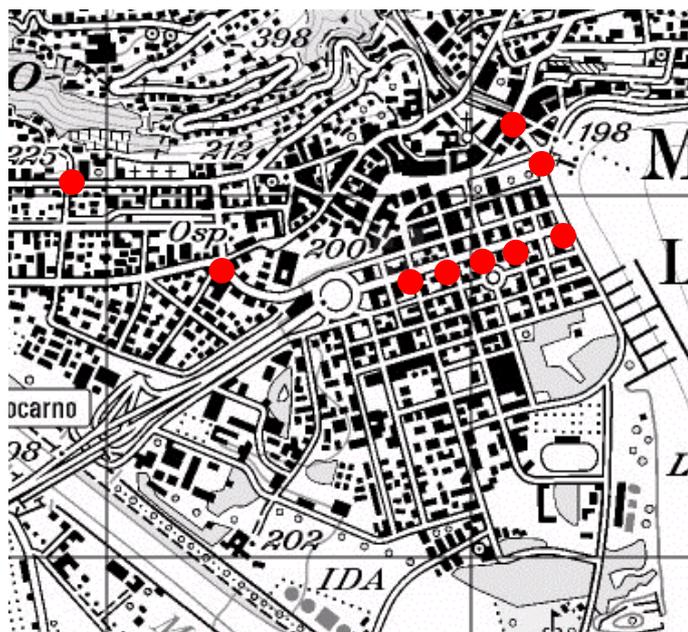
A titolo di esempio, fuori dagli orari di punta sono stati rilevati i seguenti tempi a disposizione dei pedoni:

**Debarcadere:** Ciclo 130": rosso 110", verde 11", giallo 9".

**Via Nuova Dogana:** Ciclo 90": rosso 64", verde 14", giallo 12".

Questi due semafori dispongono di un'isola centrale per i pedoni. Gli anziani impiegano 20-25" per attraversare tutta la carreggiata. Non essendo il verde sufficiente attraversano in due tappe. Questo comporta però un tempo che varia da un minimo di 2min ad un massimo di 4'15" per percorrere una ventina di metri di strada. Oltre all'ansia, l'attesa si rivela molto pesante per chi ha difficoltà di deambulazione.

Si raccomanda di valutare la programmazione semaforica sulla base di conteggi dettagliati del traffico. Ridurre per quanto possibile i cicli semaforici e aumentare i tempi di verde per i pedoni. I programmi semaforici dovrebbero adattarsi con precisione sull'arco della giornata e della settimana all'intensità del traffico, in modo da favorire i pedoni soprattutto nei momenti in cui il traffico veicolare è meno intenso.



*Semafori con attraversamento pedonale*

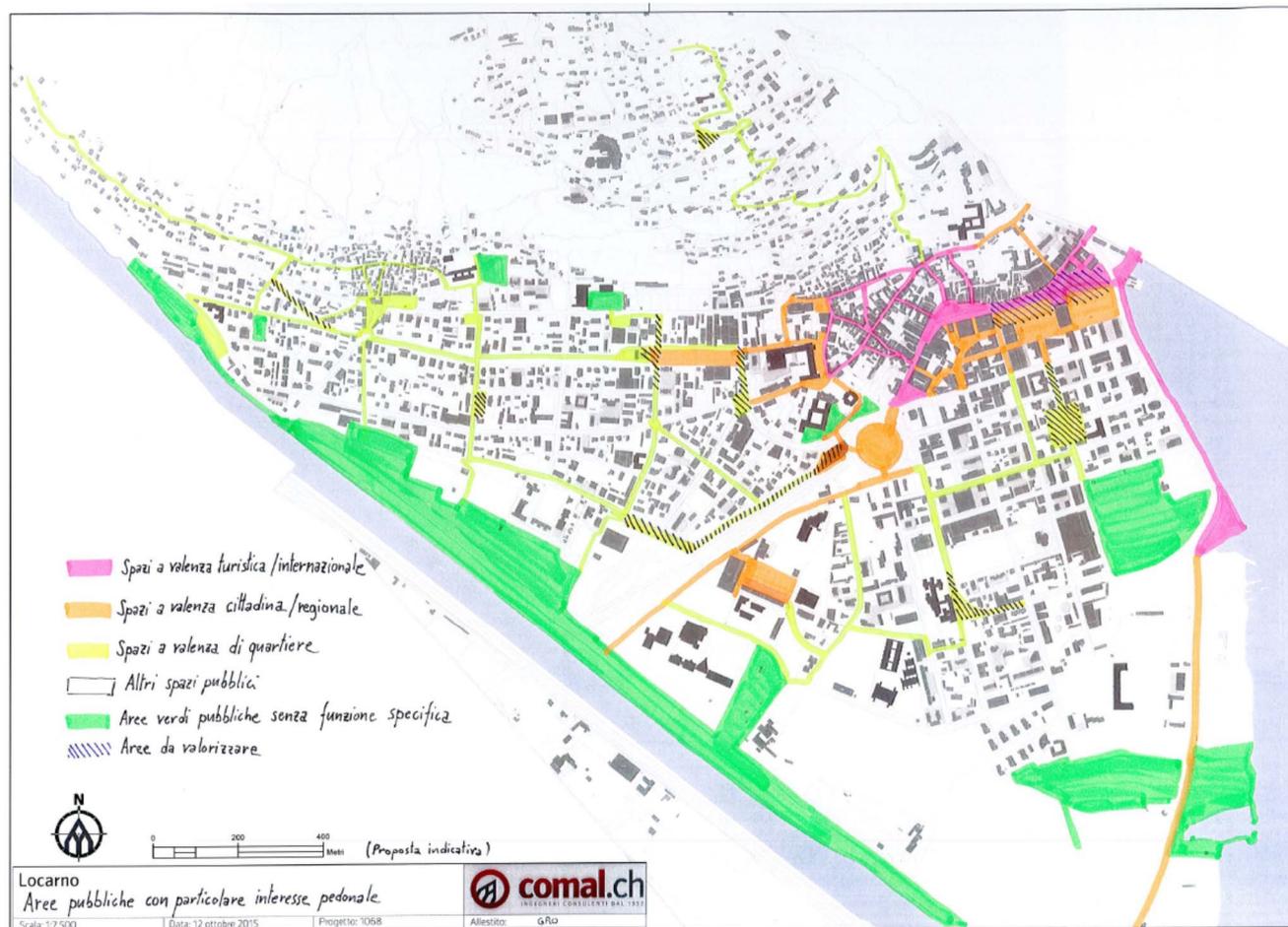
## 4.6 Spazi pubblici

### 4.6.1 Organizzazione e valenza degli spazi pubblici

Locarno ha, dal profilo dei fruitori degli spazi pubblici, un'anima turistica/internazionale composta dagli ospiti e dai visitatori. Parte degli spazi pubblici è caratterizzata da questa presenza. La città ha poi degli spazi chiaramente urbani che sono oggetto di fruizione di tutti i cittadini e gli abitanti della regione. Ci sono infine gli spazi pubblici che hanno rilevanza a livello di quartiere, perché permettono l'accesso, la vita, l'incontro, l'orientamento e la caratterizzazione degli spazi all'interno del quartiere. Un quarto livello è costituito dalle altre strade pubbliche che hanno valenza a livello di isolato.

L'elenco degli spazi pubblici è infine completato dalle aree verdi a libero accesso (senza una funzione specifica) e agli spazi ed edifici pubblici che hanno una specifica funzione (come i cimiteri, i campi sportivi, eccetera).

Il piano seguente assegna in modo indicativo gli spazi alle categorie sopracitate. Con tale rappresentazione si vuole evidenziare la diversa valenza degli spazi pubblici per sottolineare che esse devono assolvere funzioni differenti. Tra queste però non vi è un ordine di importanza in relazione alla qualità di vita in città. In altre parole il centro storico assolve sì il ruolo di vetrina internazionale della città e merita perciò la sua attenzione per questo motivo, ma non meno importanti sono gli spazi a valenza di quartiere, di cui beneficia direttamente la popolazione residente. La gestione delle diverse zone è però differente. Per questo motivo è utile che una città come Locarno disponga di un piano (facente riferimento al piano del traffico del PR) in cui la città stabilisca la valenza effettiva e auspicata degli spazi e i conseguenti principi di sviluppo degli spazi pubblici.



Concetto indicativo della valenza degli spazi pubblici

#### 4.6.2 Spazi pubblici da valorizzare

L'analisi svolta al cap 4.1, l'ascolto degli anziani e l'osservazione del territorio hanno portato ad evidenziare le seguenti aree pubbliche che si presterebbero ad una valorizzazione nell'ottica di migliorarne la fruibilità quale area di sosta / incontro e svago. L'analisi e le proposte più dettagliate sono riportate nelle schede delle raccomandazioni:

- ① **Via San Jorio: passeggiata lungo i ripari fonici**
  - Consentirebbe di migliorare notevolmente la qualità di vita nel quartiere Campagne.
- ② **Largo Zorzi**
  - Attualmente i numerosi pedoni sono confinati sotto i portici e incontrano difficoltà ad attraversare
- ③ **Piazza Giovanni Pedrazzini**
  - Questo spazio pubblico è stato concepito come luogo di incontro al centro del quartiere ma non assolve questa funzione essendo quasi totalmente consacrato al traffico veicolare.
- ④ **Via Varesi: piazzale ex-tram di fronte alla scuola media**
  - Consentirebbe di completare l'offerta e migliorare notevolmente la qualità del Quartiere Nuovo.
- ⑤ **Incrocio Cinque Vie**
  - Zona di cucitura tra il Nucleo e il quartiere Campagna con un ruolo importante nell'orientamento
- ⑥ **Piazzale Fart S. Antonio**
  - Consentirebbe di completare l'offerta e migliorare la qualità del quartiere Campagne.

⑦ **Piazza della Trinità (Monti)**

- Si tratta dell'unico "balcone" pubblico nel quartiere Monti.

⑧ **Giardino in via del Passetto**

- Con un miglioramento dell'arredo di quest'area si può ottenere un importante valore aggiunto per il quartiere.

⑨ **Sedime ex ferrovia a Solduno**

- Spazio disponibile che può essere valorizzato per lo svago nel quartiere.

## 5 PIANO DI MOBILITÀ SCOLASTICA E ANZIANI

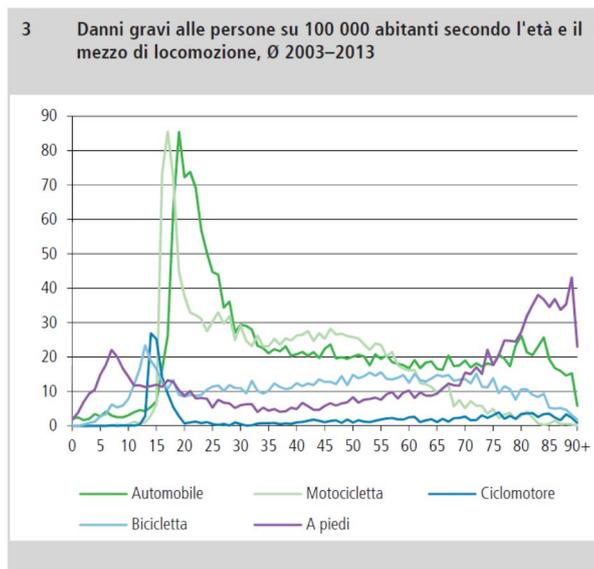
Secondo il mandato, sulla base delle premesse concettuali illustrate ai capitoli precedenti, il Piano di mobilità scolastica della Città di Locarno (datato 14.10.2014) è stato rianalizzato allo scopo di verificare se e in che misura quanto proposta a favore degli allievi sia compatibile con le necessità degli utenti ultrasessantacinquenni.

Il Piano di mobilità scolastica (PMS) è stato strutturato con accento sugli spostamenti diretti e spediti tra casa e scuola. In altre parole si è privilegiata la funzione di collegamento degli spazi pubblici secondo quanto illustrato al cap. 2.4.6. Questo per una scelta legata alle priorità, in quanto si è reputato essere il compito più urgente dell'ente pubblico quello di assicurare la sicurezza dei collegamenti attraverso la città fin verso le scuole affinché il maggior numero possibile di bambini potesse affrontarli senza rischi eccessivi. Anche da parte dei genitori degli allievi, la principale richiesta riguarda la messa in sicurezza per quanto riguarda la funzione di collegamento.

Il fatto che i bambini utilizzino gli spazi pubblici per bighellonare sul percorso casa scuola è fonte di ulteriore apprensione per i genitori. Gli allievi d'altro canto, vista la loro agilità e forma fisica, non necessitano in modo così impellente di spazi per riposare durante il percorso.

Le migliorie alla sicurezza stradale sono comunque nell'interesse di tutti i pedoni e quindi anche degli anziani. Sintomatico a tal proposito è il fatto che i luoghi segnalati come maggiormente problematici dai genitori degli allievi (via Varesi, via Vallemaggia, via Varenna, via ai Saleggi, via Franzoni) compaiono anche nelle preoccupazioni espresse dagli anziani.

Il tema dell'attraversamento è al centro delle preoccupazioni sia per quanto riguarda i bambini, il cui sviluppo psicofisico ancora insufficiente fa sì che incontrino difficoltà a gestire le situazioni di traffico, sia per gli anziani, il cui calo dell'agilità e della capacità di reazione li mette di fronte ad analoghi problemi. La linea viola nel grafico seguente relativo alla statistica svizzera degli incidenti, mostra come bambini e anziani condividano il destino per quanto riguarda l'esposizione agli incidenti.



Come abbiamo visto nei capitoli precedenti, per gli anziani alle questioni di sicurezza si aggiungono degli aspetti di comfort che con il calare delle prestazioni fisiche diventano sempre meno opzionali e sempre più delle vere e proprie necessità, in mancanza delle quali lo spazio pubblico non è più fruibile. Di questo non si è tenuto conto nella stesura delle raccomandazioni relative al PMS.

## 5.1 Valutazione / adattamento delle misure infrastrutturali del PMS

Nella tabella seguente pertanto tutte le misure infrastrutturali proposte nel PMS sono state rianalizzate e completate tenendo conto delle necessità degli anziani.

- + Intervento PMS che favorisce anche gli anziani
- 0 Intervento neutro dal punto di vista della mobilità degli anziani

Nr	Localizzazione	Descrizione	Verifica / raccomandazioni mobilità degli anziani
1	Via alla Peschiera	Messa in sicurezza della zona antistante la SI, con ev. chiusura al transito	La sistemazione della zona dovrebbe includere un punto di sosta (panchina) posizionata in modo da creare aggregazione. In fase di progetto considerare l'eliminazione / non creazione di barriere architettoniche
2	Via alle Scuole (SE Saleggi)	Messa in sicurezza posteggio antistante la SE	In fase di progetto può essere considerato l'inserimento di un punto di sosta (panchina)
3	Incrocio via delle Scuole - Via ai Saleggi	Messa a norma marciapiede continuo	+
4	Via E. Pestalozzi	Miglioramento piazza di giro e divieto di circolazione	0

5a	Via ai Saleggi	Rivalutazione complessiva dell'asse in relazione alla mobilità pedonale	La sistemazione è auspicata anche dagli anziani. Prioritaria la sistemazione dell'incrocio via Saleggi - via Ballerini che è una necessità anche per gli utenti anziani. In fase di progetto in questo punto può essere inserito un punto di sosta (panchina)
5b	Via ai Saleggi	Sistemazione percorso pedonale sul sedime SME	+
6a	Incrocio via Varesi - via Ballerini	Ripristino marciapiede lungo il FMN49	+
6b	Incrocio via Varesi - via Ballerini	Spostamento passaggio pedonale	+
6c	Incrocio via Varesi - via Ballerini	Riorganizzazione incrocio in funzione della sistemazione davanti a SME	+
7	Via Varesi davanti a SME	Messa in sicurezza e riordino urbanistico	Questa zona si presta ad essere valorizzata come area di incontro e svago per gli anziani. Tale sviluppo contribuirebbe a colmare una lacuna e valorizzare l'intero quartiere.
8a	Incrocio via Chiesa - Via Peschiera	Sistemazione attraversamento pedonale e ciclabile	+
8b	Incrocio via Chiesa - Via Peschiera	Sistemazione Guardrail	+
9	Sedime SME2	Riorganizzazione viabilità ciclopedonale	L'istituzione di un'area di sosta lungo via alla Morettina in questo punto (e possibilmente in altri punti) consentirebbe un miglioramento dei collegamenti verso la golena. L'intervento è possibile / sensato solo in un contesto di riordino che permetta di scongiurare il degrado
10a	Via alla Morettina	Messa in sicurezza minima del passaggio pedonale	+
10b	Via alla Morettina	Eliminazione vegetazione per migliorare la visibilità	+
10c	Via alla Morettina	Messa in sicurezza definitiva del passaggio pedonale	+
11	Incrocio v. S.Jorio - v.D'Alberti	Modifica del marciapiede per assicurare la visibilità	+ Attualmente in questo punto si trova l'unica panchina apprezzata della zona ripari fonici, molto utilizzata. La sistemazione può essere integrata nella valorizzazione dell'area.
12a	Incrocio v.D'Alberti - v.Nessi	Potare la vegetazione sporgente per migliorare la visibilità	+
12b	Incrocio v.D'Alberti - v.Nessi	Creazione di un marciapiede continuo su via D'Alberti	La sistemazione dell'incrocio è proposta allo scopo di garantire la visibilità reciproca. Lo spazio che si viene a creare può essere utilizzato per creare un punto di sosta (panchina)
12c	Incrocio v.D'Alberti - v.Nessi	Senso unico sul tratto est di via Nessi	+
13	Via D'Alberti (asilo nido)	Ampliamento del marciapiede e spostamento del cancello	Valutare in fase di progetto il possibile inserimento di una panchina
14	Incrocio v.D'Alberti - v.Varena	Messa in sicurezza con modifica dei marciapiedi e del passaggio pedonale	Un intervento è già stato eseguito. Per il momento non è quindi opportuno sviluppare altre soluzioni
16a	Incrocio v.Selva - v.Pioda	Potare la vegetazione sporgente per migliorare la visibilità	+

16b	Incrocio v.Selva - v.Pioda	Creazione di un marciapiede continuo su via Selva	La sistemazione dell'incrocio è proposta allo scopo di garantire la visibilità reciproca. Lo spazio che si viene a creare può essere utilizzato per creare un punto di sosta (panchina)
17a	Via Selva, FMN 2513	Uso corretto dei posteggi	+
17b	Via Selva, FMN 2513	Potare la vegetazione sporgente per migliorare la visibilità	+
18	Incrocio v.Selva - v.Varenna	Modificare i posteggi privati senza visibilità	+
19	Via S.Jorio, parte ovest	Il parapetto non corrisponde alle norme attuali	0
20	Incrocio v.S.Jorio - v.Selva	Modifica del marciapiede per assicurare la visibilità	In fase di progetto può essere considerato l'inserimento di un punto di sosta (panchina), tuttavia deve essere valutata in dettaglio la compatibilità con la presenza dei cassonetti
21	Via S.Jorio	Creazione di un marciapiede continuo	La sistemazione dell'incrocio è proposta allo scopo di garantire la visibilità reciproca. Lo spazio che si viene a creare può essere utilizzato per creare un punto di sosta (panchina)
22	V.del Tiglio - v. Monti della Trinità (Locarno Monti)	Riqualifica urbana generale	+ La valorizzazione del (poco) spazio verde presente ai Monti riveste grande interesse per la mobilità degli anziani
23	Incrocio v.ai Monti - Sent. del Carmelo	Miglioramenti alla segnaletica pedonale	+
24	Incrocio v.ai Monti - Sent. Piza Pola	Creazione di un'area d'attesa per l'attraversamento	+
25	Incrocio v.ai Monti - v.Masino	Misure di riduzione della velocità e miglioramento della visibilità per i pedoni	0
26	Via dei Capuccini (istituto S. Eugenio)	Controlli del rispetto delle regole della circolazione	+
27a	Via San Francesco	Modifiche puntuali alla pavimentazione per evidenziare gli incroci	+
27b	Via San Francesco	Campagna informativa sulla Zona d'incontro	+
28	Via Ripa Canova	Chiusura alla circolazione	+ eventuali eccezioni per disabili possono essere previste
29a	Incrocio v.Borghese - v.Ai Monti (Pzza S. Antonio)	Sistemazione della fermata bus per garantire la visibilità	Attualmente il bus non riesce ad accostare al marciapiede (che offre tra l'altro uno spazio d'attesa esiguo). La messa a norma secondo Ldis della fermata necessiterà il suo spostamento verso l'asse della carreggiata.
29b	Incrocio v.Borghese - v.Ai Monti (Pzza S. Antonio)	Sistemazione dell'incrocio secondo le caratteristiche di una Zona d'incontro	+ Questo intervento è probabilmente maggiormente utile agli anziani che ai bambini, in quanto si eliminano i numerosi attraversamenti e gradini e gli automobilisti devono avere maggior riguardo (precedenza ai pedoni)
30a	Incrocio v.Simen - v. Vallemaggia	Riqualifica generale di via Simen	In fase di progetto occorre considerare le necessità di attraversamento e sosta (possibile luogo di aggregazione?)
30b	Incrocio v.Simen - v. Vallemaggia	Verifica segnaletica direzionale (strada principale?)	+
31	Via Vallemaggia (cimitero)	Riqualifica generale di via Vallemaggia (cimitero)	+
32	Incrocio v.Simen - v.Castelrotto	Riqualifica generale di via Simen	+

33a	Incrocio v.Vallemaggia - v.S.Martino	Posa di paletti al passaggio pedonale	+
33b	Incrocio v.Vallemaggia - v.S.Martino	Pattugliatore negli orari scolastici	0
34	Contrada Maggiore (nucleo Solduno)	Posa di una fioriera per migliorare la visibilità dei pedoni	+
35a	Via Caponelli (SI Bastoria)	Fermata Scendi e vivi al posteggio comunale	0
35b	Via Caponelli (SI Bastoria)	Modifica orari raccolta rifiuti urbani	0
36a	Incrocio v.Streccione - v.alla Rocca	Delimitazione zona d'incontro	Valutare in fase di progetto il possibile inserimento di una panchina
36b	Incrocio v.Streccione - v.alla Rocca	Decorazione del campo stradale con gli allievi	+
36c	Incrocio v.Streccione - v.alla Rocca	Modifica orari raccolta rifiuti urbani	0
36d	Incrocio v.Streccione - v.alla Rocca	Fermata Scendi e vivi al posteggio comunale	0
37	Via alla Rocca (SE Solduno)	Ridurre la carreggiata con paletti (+ev. dosso)	+
38a	Incrocio v.Patriziale - v.Varenna	Restringimento su via Varenna	Valutare in fase di progetto il possibile inserimento di una panchina
38b	Incrocio v.Patriziale - v.Varenna	Traffico bidirezionale per biciclette	+
39	Gerre di sotto - Sentiero lungo Riarena	Verificare gli accordi relativi alla manutenzione	Valutare il possibile inserimento di punti di sosta lungo il riale Riarena
40	Gerre di sotto - SI	Eliminazione o arretramento siepe SI	0
41	Via al Passetto (Coop Solduno)	Eliminare posteggi perpendicolari al marciapiede	+

Accanto a 8 misure che riguardano specificamente il traffico scolastico e hanno quindi un impatto neutro sulla mobilità degli anziani, vi sono 24 misure che già di per se porteranno benefici anche agli utenti anziani. Per 16 misure vengono invece proposti dei correttivi / completamenti, che consistono principalmente nell'approfondire dell'intervento per valutare l'inserimento di un punto di sosta con una panchina o simile.

In questo modo il PMS viene completato e la sua efficacia estesa ad un'ulteriore importante fetta di popolazione. Inutile ricordare che in tal modo si favoriscono anche i restanti utenti degli spazi pubblici.

## 5.2 Valutazione / adattamento delle misure di sensibilizzazione

Il PMS contempla anche una serie di misure di sensibilizzazione o organizzative. La sensibilizzazione è soprattutto incentrata sull'educazione alla sicurezza stradale, alla salute e al movimento dei ragazzi. Attraverso i canali disponibili si cerca di raggiungere anche le famiglie. Temi sentiti dagli anziani, quali i conflitti tra pedoni e biciclette possono essere tematizzati in questo ambito.

Per contro non è sensato estendere le azioni di sensibilizzazione come pensate nel PMS alla popolazione anziana, che costituisce un target differente con esigenze differenti. Deve tuttalpiù essere considerata la possibilità di creare o estendere la formazione degli anziani in ambito di sicurezza stradale attraverso delle azioni a loro espressamente dedicate. In proposito va detto che le organizzazioni di categoria ATTE e ProSenectute sono già attive in questo ambito.

- + Intervento PMS che favorisce anche gli anziani
- 0 Intervento neutro dal punto di vista della mobilità degli anziani

Nr	Descrizione	Verifica / raccomandazioni Mobilità degli anziani
S1	Mappa cittadina a misura di bambino	0
S2	Patente del buon pedone – educazione alla mobilità	0
S3	Serata pubblica	0
S4	Settimana della mobilità	0
S5	Lettera di inizio anno scolastico	0
S6	Informazioni sul PMS sul sito internet scuola/Comune	0 (le informazioni possono interessare anche altri gruppi d'età)
S6	Comunicati stampa	0 (le informazioni possono interessare anche altri gruppi d'età)
S7	Inaugurazione del PMS	0
S8	Brochure per le famiglie	0

### 5.3 Valutazione / adattamento delle misure organizzative

Anche per quanto riguarda le misure organizzative attuate o previste, esse sono concepite in primo luogo a beneficio degli allievi. Alcune però vanno anche a beneficio degli anziani (senza necessità di particolari adattamenti).

- + Intervento PMS che favorisce anche gli anziani
- 0 Intervento neutro dal punto di vista della mobilità degli anziani

Nr	Descrizione	Verifica / raccomandazioni Mobilità degli anziani
G1	Rilevamento e analisi delle abitudini di mobilità	0
G2	Rilevamento delle criticità sul territorio	+
G3	Definizione dei percorsi casa-scuola consigliati	0
G5	Segnalazione delle fermate Scendi e Vivi	0
G6	Occhi vigili al PP via Vallemaggia – v.S.Martino	0 (per motivi di razionalità la sorveglianza è possibile solo nei momenti di passaggio degli allievi, essendo la frequenza di attraversamenti nella altre fasce orarie estremamente bassa)
G7	Istituire lo Spazio amico presso una scelta di negozi o esercizi pubblici	0 (analogie con la proposta "Nette Toilette" per la quale possono essere tratti insegnamenti)
G8	Distribuzione di pettorine catarifrangenti	0
G9	Valutazione degli effetti del PMS	0
G10	Controlli sistematici del rispetto del divieto di sosta e altre regole della zona d'incontro nel nucleo	+

## 6 RACCOMANDAZIONI

Alla luce delle considerazioni fin qui effettuate riassumiamo di seguito le raccomandazioni per lo sviluppo di spazi pubblici a misura di anziano a Locarno. Le raccomandazioni riguardano ambiti tematici, comprensori o aspetti puntuali.

### 6.1 Ambiti tematici

Per i dettagli relativi a queste raccomandazioni si veda il capitolo 4.

Nr	Tematica	Descrizione	Priorità
T.1	Organizzazione territoriale	Verificare in che misura le condizioni pianificatorie e normative, nonché le politiche di sviluppo cittadine favoriscono l'insediamento di attività e commerci a pianterreno nel Quartiere Campagne.	
T.2		Verificare in che misura le condizioni pianificatorie e normative, nonché le politiche di sviluppo cittadine favoriscono l'insediamento di attività e commerci a pianterreno nel Quartiere Nuovo.	
T.3		Sviluppare un piano delle valenze degli spazi pubblici e un concetto di sviluppo.	
T.4	Panchine	Posizionare, secondo un concetto preciso, circa 30 nuove panchine per la sosta breve.	
T.5	Fontane	Completare l'offerta con nuove postazioni del Quartier Nuovo e nel quartiere Campagne.	
T.6	Toilettes	Elaborare un piano per ampliare l'accesso ai gabinetti pubblici anche attraverso l'utilizzo di toilette di esercizi pubblici e negozi.	

## 6.2 Comprensori e aspetti puntuali

Le schede del dossier allegato (Allegato A6) illustrano la situazione con le sue problematiche e delle proposte di intervento nei luoghi della città dove sono stati individuati dei punti deboli.

Nr	Localizzazione	Descrizione	Priorità
1	Via San Jorio	Rivalorizzare passeggiata lungo i ripari fonici	
2	Largo Zorzi	Riqualifica e ripristino della permeabilità	
3	Piazza Pedrazzini	Miglioramento degli spazi pedonali e dell'accessibilità	
4	Via Galli, Piazzale Fart	Migliorare luoghi di sosta	
5	Via del Passetto	Rivalorizzare il giardino pubblico	
6	Sedime ex ferrovia, Solduno	Valorizzare lo spazio pubblico	
7	Piazza Grande	Migliorare le possibilità di sosta e l'accessibilità dei portici	
8	Bosco Isolino	Creare WC pubblici	
9	Parco Bolla Grande	Migliorare la zona di accesso	
10	Quartiere nuovo	Valorizzare gli spazi pubblici e sviluppare un sistema di arredo che faciliti l'orientamento	
11	Area di svago Morettina / Golena	Migliorare i punti di accesso	
12	Piazza Solduno	Riqualifica	
13	Gerre di sotto		
14	Nucleo	Aumentare i corrimani nelle strade in salita	
15	Lungolago	Contrastare la presenza di radici che deteriorano la pavimentazione	
16	Lido	Eventuale rivalutazione dei posteggi per disabili, dopo periodo di prova	
17	Rotonda Piazza Castello	Rinnovare l'impianto di illuminazione	
18	Fermata bus Piazza Castello	Modificare le tettoia affinché il marciapiede sia percorribile	
19	Centro diurno San Carlo	Automatizzare il cancello	
20	Solduno, via Varenna	Sistemare i marciapiedi deteriorati	
21	Municipio (Piazza Grande)	Riproporre alcuni servizi presso l'Ufficio tecnico	

## 7 CONCLUSIONI

I prossimi decenni portano con sé la sfida della terza e della quarta età, un segmento di popolazione con esigenze particolari, la cui qualità di vita non è solo fine a sé stessa ma si ripercuoterà sull'economia pubblica. L'autonomia degli anziani infatti è un fattore chiave per una società equilibrata.

Uno dei tasselli di una città a misura di anziano è costituito dagli spazi pubblici. Renderli adatti agli anziani richiede pianificazione e cura dei dettagli sul lungo termine.

Questo studio ha analizzato la situazione attuale degli spazi pubblici della Città di Locarno con particolare attenzione alla possibilità di spostarsi a piedi e di fruire del territorio. Con una pianificazione accurata e investimenti lungimiranti è possibile migliorare molti piccoli aspetti che contribuiscono all'obiettivo primario di una città a misura di anziano.

Quanto intrapreso con il Piano di mobilità scolastica, in particolare sul piano infrastrutturale, si rivela utile anche a favorire la mobilità degli anziani. In singoli casi (elencati al cap 5.1) le proposte del PMS possono essere migliorate tenendo conto delle esigenze degli anziani.

Le risultanze di questo studio daranno i loro frutti se le raccomandazioni del cap 6 saranno approfondite e integrate nei processi di pianificazione e gestione degli spazi pubblici in generale.

## **A 1. Questionario ATTE / ProSenectute**



Città  
di Locarno Dicastero istituti e servizi sociali,  
famiglie, giovani e integrazione

Piazza Grande 18  
Casella postale  
6601 Locarno  
Telefono 091 756 31 11  
Fax 091 756 32 61  
e-mail citta@locarno.ch

Ns. rif. ISS/gm

Locarno, 17 aprile 2015

Ai soci residenti a Locarno di  
- Pro Senectute Ticino e Moesano  
- ATTE

## Locarno - Città a misura di anziano

Gentile signora,  
Egregio signore,

la Città di Locarno nei prossimi anni intende migliorare le condizioni per spostarsi a piedi e vivere la città, con particolare riguardo alle necessità della terza età.  
Oltre all'impegno dei servizi comunali e alla consulenza di specialisti, nell'ambito del progetto si ritiene importante raccogliere i suggerimenti delle persone direttamente interessate.

Per questo, con la presente lettera, grazie alla collaborazione delle due associazioni, ci rivolgiamo ai soci di ATTE (Associazione ticinese terza età) e alle persone che partecipano ai corsi di Pro Senectute Ticino e Moesano residenti a Locarno con l'invito a formulare la propria opinione sul tema della mobilità pedonale sul territorio cittadino.

Per i cittadini di Locarno vicini alla realtà della terza età sono previste due possibilità di interazione:

- Per scritto: compilare e rispedire il questionario allegato entro il 30 aprile 2015
- Partecipare all'incontro informativo / dibattito del 22 maggio 2015 alle 14 presso il Centro Diurno ATTE

Ci interessa il suo parere sulla possibilità di spostarsi a piedi nel territorio di Locarno oggi e su quanto si potrebbe fare per migliorare la qualità degli spazi pubblici in futuro.

La sua opinione è preziosa per la buona riuscita del progetto. La ringraziamo sin d'ora della sua collaborazione.

Dir. Giuseppe Mordasini  
Istituti e servizi sociali

Ing. Maurizio Zappella  
Ufficio Tecnico Comunale

### Incontro informativo / dibattito pubblico - INVITO

**Luogo:** Centro Atte Locarno, Via Vallemaggia 18, 6600 Locarno

**Data, ora:** Venerdì 22 maggio 2015, ore 14.00

**Tema:** - Spazi pubblici a misura di anziano a Locarno: obiettivi e modalità del progetto  
- Discussione con il pubblico sulle necessità dell'anziano in città

**Relatori:** Giuseppe Mordasini, Servizi Sociali della città di Locarno  
Maurizio Zappella, Ufficio tecnico della Città di Locarno  
Stéphane Grounauer, Studio di ingegneria Comal.ch

L'incontro è aperto ai soci Pro Senectute / ATTE interessati al tema della mobilità cittadina.

Allegato: formulario



Città di Locarno



Gentile signora,  
Egregio Signore,  
la Città di Locarno nei prossimi anni intende migliorare le condizioni per spostarsi a piedi e vivere la città, con particolare riguardo alle necessità della terza età. Con questo questionario anonimo vi invitiamo a segnalarci gli ostacoli o le situazioni critiche da voi personalmente vissute. Tutte le segnalazioni verranno analizzate nell'ambito del progetto "Locarno a misura di anziano" per valutare come porvi rimedio. Grazie della sua collaborazione!

Per favore spedire il questionario **entro il 30 aprile 2015** a:

**Città di Locarno – Direzione degli istituti e dei servizi sociali – Piazza Grande 18 – 6600 Locarno**

oppure consegnarlo presso:

Centro diurno ATTE, Associazione Ticinese terza età - Via Vallemaggia 18, 6600 Locarno

Centro regionale Pro Senectute – Viale G. Cattori – 6602 Muralto

<b>Anno di nascita:</b>	<b>Sesso:</b> <input type="radio"/> M <input type="radio"/> F
<b>Indirizzo di residenza:</b> (via e numero)	
<b>Come si sposta abitualmente a Locarno?</b> (possibili più risposte) <input type="radio"/> Automobile <input type="radio"/> A piedi <input type="radio"/> Mezzi pubblici	
<b>Utilizza un ausilio nei suoi spostamenti a piedi?</b> <input type="radio"/> No, nulla <input type="radio"/> Carrellino per la spesa <input type="radio"/> Deambulatore <input type="radio"/> Bastone da passeggio / Stampella <input type="radio"/> Altro: .....	
<b>Quali quartieri di Locarno le capita di frequentare a piedi?</b> (possibili più risposte) <input type="radio"/> Nucleo <input type="radio"/> Quartiere Nuovo <input type="radio"/> Campagna <input type="radio"/> Solduno <input type="radio"/> Bastoria <input type="radio"/> Monti <input type="radio"/> Gerre di Sotto	
<b>Il tragitto che compie è impegnativo o difficoltoso per lei?</b> <input type="radio"/> Per niente <input type="radio"/> Poco <input type="radio"/> Abbastanza <input type="radio"/> Molto	
<b>Quali sono le maggiori difficoltà?</b>	<input type="radio"/> Mancano luoghi di sosta (p.es. panchine) <input type="radio"/> Mancano servizi igienici (WC e toilettes pubblici) <input type="radio"/> Attraversamenti difficili o pericolosi <input type="radio"/> Mancano sostegni o attrezzature di sicurezza (corrimano, parapetti, ringhiere) <input type="radio"/> Troppi gradini <input type="radio"/> Pavimentazione sconnessa o troppo irregolare <input type="radio"/> Ostacoli sui marciapiedi <input type="radio"/> Tempo dei semafori troppo breve <input type="radio"/> Mancanza di spazio <input type="radio"/> Automobilisti indisciplinati <input type="radio"/> Ciclisti indisciplinati <input type="radio"/> Illuminazione mancante o insufficiente <input type="radio"/> Persone che intimoriscono, timore di criminalità, violenza o situazioni di degrado <input type="radio"/> Assenza di protezione dagli agenti atmosferici <input type="radio"/> Altro:.....

Voltare pf

<b>Per favore descriva le situazioni maggiormente problematiche per gli spostamenti a piedi:</b>	
Zona / indirizzo	Descrizione del problema

<b>Ci sono dei luoghi pubblici (strade, parchi) che evita di frequentare per difficoltà di accesso, sensazione di insicurezza o altro?</b>	
Zona / indirizzo	Descrizione del problema

<b>Cosa consiglierebbe per rendere più attrattive e più frequentabili alcune zone di Locarno?</b>	
Zona / indirizzo	Suggerimenti e proposte

<b>Altre osservazioni o proposte</b>

## **A 2. Ricapitolazione risposte ai questionari**

Questionario Nr.	Situazioni più problematiche zona	problema
22	5 vie	attraversare la strada è difficoltoso perché il tempo è poco
41	5 vie	i semafori sono troppo brevi
124	5 vie	semaforo breve
150	5 vie	semaforo troppo breve e lunga l'attesa
151	5 vie	semaforo troppo breve e lunga l'attesa
37	centro città	ciclisti invadenti sui marciapiedi e contromano
88	Chiesa S. Antonio	ciottolato
109	Città vecchia	salite faticose
121	Città vecchia	troppo traffico e mancanza di marciapiede
10	Città vecchia / Via cittadella	Troppe auto e strada irregolare
27	da casa alla strada	insicurezza, equilibrio e problemi di vista
92	da San Jorio verso autosilo	terreno sterrato è pericoloso
92	da San Jorio verso autosilo	Passerelle e scale non sono complete di ringhiere e sono sporche
5	Debarcadere	Semafori troppo brevi
71	Debarcadere	ciclisti troppo veloci
12	Denner Locarno	Semafori troppo brevi
148	denner piazza grande	i semafori sono troppo brevi
90	direzione SM	passaggio sotto gli alberi con ciottoli e lastre
84	fermata bus castello	pericolo di scontro tra chi attende i bus e le biciclette che passano
9	fermata bus farmacia solduno	non c'è una panchina e mancano protezioni da sole e pioggia
8	Giardini	Persone che intimoriscono
16	Giardini Toro	sono state eliminate le panchine
52	In generale	troppi ciclisti sui marciapiedi
65	in generale	attraversamenti pedonali
118	in generale	bici elettriche non si sentono
146	in generale	mancano panchine e marciapiedi
152	in generale	multi marciapiedi non sono adatti per scendere con le sedie a rotelle
5	Incrocio Via Orelli/via Balestra	Semafori troppo brevi
15	Incrocio Via orelli/via bastoria	semaforo troppo breve e attese invece lunghe
8	Largo Zorzi	Persone che intimoriscono
16	Largo Zorzi	Attraversamento difficoltoso per mancanza spartitraffico
147	Largo zorzi (uscita UBS e Posta)	attraversamento difficile a causa del traffico
90	Lido	parcheggi disabili lontani dall'entrata
87	Locarno in generale	strade e marciapiedi da sistemare
86	Locarno motni fino in centro	via monti senza strisce pedonali
3	Lungolago	Ciclisti Fondo Stradale irregolare
73	Lungolago	più pulizia, illuminazione, aiuole da pulire e anche la pavimentazione
148	Lungolago	manto stradale irregolare
29	migros locarno	la fermata del bus è distante e difficile da raggiungere con le borse pesanti
29	migros locarno	Salire sul bus con il carrellino è difficoltoso
90	Monti chiesa	parcheggio disabili solo uno e spesso occupato da non disabili
88	Municipio	accesso difficoltoso a causa dei ciottoli e quando ci sono manifestazioni giro troppo lungo
17	nucleo	troppo traffico
34	Piazza Debarcadere	Semaforo in favore delle auto - fare un sottopassaggio
8	Piazza Grande	Persone che intimoriscono
45	Piazza grande	salire in città vecchia è faticoso
46	Piazza Grande	maggiore accessibilità delle vetture
83	Piazza Grande	vari esercizi "rubano" posto al passaggio sotto i portici
88	Piazza Grande	pavimentazione a ciottoli: difficile per deambulanti etc
90	Piazza Grande	pavimentazione
131	Piazza Grande	pista ciclabile
14	Piazza Grande (vicoli in discesa)	aggiungere dei corrimani e panchine
88	Piazza grande e largo zorzi	aboliti parcheggi per disabili quando ci sono manifestazioni
87	Ponte di solduno	marciapiede a sinistra buchi grandi per gli alberi non si può guardare avanti
34	Ponte Ramogna	Semaforo in favore delle auto - fare un sottopassaggio
90	Posta centrale	difficile accesso poiché si deve passare davanti alle auto posteggiate
119	Posta centrale	pavimentazione e attraversamenti
52	Quartiere nuovo /solduno	mancano passaggi pedonali
15	Rotonda P. Castello	mancanza corrimani
110	rotonda solduno	marciapiedi pericolosi
137	Solduno	troppi cantieri e sempre meno verde
149	Solduno	Wc in via Vallemaggia buio anche di giorno
77	Solduno ( Bar solduno)	attraversare pericoloso perché le auto sono veloci e hanno poca visibilità
100	Solduno campagna	velocità delle auto eccessive
79	solduno/ponte brolla	troppo traffico
79	solduno/ponte brolla	niente marciapiede e pista ciclabile
79	solduno/ponte brolla	mancanza accessi a mezzi pubblici

107	Sopra S. jorio vialetto con ghiai	sulla ghiaia si cammina male e se piove è poi un pantano
24	Sottopassaggio rotonda epiazza castello	troppo pochi i controlli
24	Sottopassaggio rotonda epiazza castello	Panchine scomode
24	Sottopassaggio rotonda epiazza castello	nel weekend molta sporcizia
84	Sottopassaggio rotonda epiazza castello	rischio di scontro con le biciclette uscendo dalle scale
119	stazione	pavimentazione e attraversamenti
31	via A nesi - salita rotonda	sul marciapiede circolano ciclisti, trotinette, motorette
15	Via A. Nesi	mancanza panchine
15	Via A. Nesi	Gli alberi presenti non fanno ombra
15	Via A. Nesi	in caso di pioggia la strada si allaga e le auto spruzzano i passanti
13	via ai monti	mancanza marciapiede dall' Hotel Belvedere
46	Via ai monti	mezzi FART troppo grandi - pericolosi
123	Via ai monti	automobili veloci e assenza di marciapiede
14	Via ai monti (fra hotel belvedere e S. Antonio)	Manca marciapiede
14	Via ai monti (fra hotel belvedere e S. Antonio)	auto e ciclisti troppo veloci
14	Via ai monti (fra hotel belvedere e S. Antonio)	segnalazione per val maggia ascona etc mal messa. I turisti salgono fino a metà
90	Via ai saleggi	asfalto strada e marciapiede non finito
148	Via ai saleggi	Pozze in strada verso il centro - ci si bagna
142	Via alla sorgente	mettere zona 32
55	via alle gerre	illuminazione
142	Via alle vigne	mettere zona 31
49	via balestra	quando piove la strada si allaga e le auto veloci ti bagnano
90	Via Balestra	bosco sporco
94	Via Balestra	se piove la strada si allaga e le auto ti bagnano
90	Via Ballerini	manca passaggio pedonale
9	via bastoria	zone 30 non rispettate
13	Via Borghese	ostacoli (vasi etc)
111	via borghese	troppo traffico e posteggi sulla strada
53	Via bustelli	veicolo troppo veloci
9	via capponelli	zone 30 non rispettate
53	via cittadella	veicolo troppo veloci
87	Via d'alberti	marciapiede stretto: presenza di buchi radici etc
84	via della posta	parcheggio ai: le auto bloccano il marciapied e fanno colonne
53	via duni	
28	via franscini	rami
58	Via Franzoni	Strada piena di buchi se piove le auto ti bagnano
149	via franzoni/solduno/via galli	Marciapiedi p con pericolo di inciampo
7	Via in Selva	Marciapiedi inclinati
94	Via Lavizzari	
49	via lavizzari/via varesi	pavimentazione sconnessa e rumorosa
85	via luini	semaforo breve
101	via luini	semafori brevi
142	Via magistra	mettere zona 33
10	Via Margacci/Via Borghese	La pista ciclabile toglie spazio ai pedoniMancanza passaggio pedonale
90	Via morettina	Asfalto mancante
101	Via Orelli	semafori brevi
86	via patocchi	manca collegamento bus
53	via romerio	veicolo troppo veloci
	via rovedo	auto ad alta velocità
53	via rusca	veicolo troppo veloci
53	via rusca	infrazione veicoli non autorizzati
11	Via S. joriomoretina	Cani liberi e escrementi non raccolti sui marciapiedi
142	Via S. martino	mettere zona 30
53	via san francesco	veicolo troppo veloci
93	Via San Francesco	Mancanza di marciapiedi e vetture posteggiate sulla strada già stretta
70	Via San Francesco/Via Ospedale/Via Borghese	auto veloci. Zone 20/30 non rispettate
4	Via San Jorio	Mancano Bus
145	via sempione/via stazione	strisce pedonali pericolose
78	via vallemaggia	non ci sono collegamenti con bus
83	via vallemaggia	concessionario St. Antonio Car Sa: le auto esposte occupano marciapiede
120	Via Varenna	ciclisti sui marciapiedi
90	Via Varesi	marciapiede troppo stretto
94	Via Varesi	Pericolo per bici
97	Via vigizzi	passaggio pedonale, semaforo breve
21	zona campagna	mancano servizi
21	zona campagna	i ciclisti non usano le piste ciclabili
21	zona campagna	marciapiedi sconnessi
21	zona campagna	lift morettina sporco e puzza e insicuro
30	zona fevi	spostarsi fino in stazione la domenica: mancano mezzi
3	Zona Rusca (incrocio via balestra/via Bramantino)	Passaggi pedonali

Questionario Nr.	Zone evitate e motivo zona	problema
139	Castello, scale san franscesco	la sera c'è timore
82	città vecchia	rendere pedonale
10	Città Vecchia Via Cittadella	Troppe auto
73	Da piazza grande al domicilio	specialmente dopo festival e manifestazioni
5	Da Ravelli fino a via Luini	Nei parchi troppi alberi e cespugli che impediscono la visibilità
114	Isolino	sensazione di insicurezza
26	Lungolago muralto	paura di aggressione
14	nei parchi in città e in rotonda	presenza di droga
14	nei parchi in città e in rotonda	più illuminazione
55	parchi	problema ad entrare con i cani
88	Parco camelie	difficoltoso per chi ha problemi di mobilità
107	Portici	affollati
88	Posteggi per disabili	molti mal messi
74	quartiere nuovo	al rientro da manifestazioni non si è sicuri
94	Quartiere nuovo	mancanza di illuminazione
65	ristoranti	toilette al primo piano bisogna fare le scale
83	rotonda	problema di droga
87	Rotonda	poca illuminazione
101	rotonda	personaggi che incutono timore e cercano il confronto
148	rotonda	mancanza di illuminazione
92	Rotonda e ascensor	timore e persone che fanno paura. Sporcizia
88	sottopassaggio zona stazione	insicurezza la sera/notte
59	sponde del fiume	cani in libertà potenzialmente pericolosi
13	Stazione	vandali, gente poco raccomandabile, signorine
17	Stazione	insicurezza la sera/notte
58	Stazione	degrado e insicurezza
87	Stazione	ubriachezza
114	stazione	criminalità
134	Stazione	troppo degrado
145	stazione	insicurezza
149	Stazione	paura di aggressione
41	Stazione muralto	paura di aggressione
24	strade secondarie	movimenti sospetti
44	tutte le strade acciottolate	
64	Via ai monti	Automobilisti transitano a velocità folle
14	Via Borghese	ostacoli (vasi di fiori) impediscono l'accesso con carrozzelle etc
14	Via Borghese	traffico intenso
39	via cittadella e via motta	la sera sono poco raccomandabili
76	Via mariani	poca illuminazione
41	Via rusca e rotonda P. Castello	si evita la zona per paura
22	Via S. Jorio	Passeggiata senza panchine e erba altissima
4	Via San Jorio	Mancanza di ringhiere, supporti
88	WC pubblici	poco puliti e insicuri

Questionario	Consigli per rendere alcune zone più attrattive	
Nr.	zona	proposta
139	Ascensore fevi	mancano luci
84	Bagno Pubblico	serate danzanti, pomeriggi danzanti
30	bosco isolino	più pulizia e sorveglianza
73	bosco isolino	più pulito e sicuro. Il parco giochi non è sicuro
85	bosco isolino	più panchine e wc
135	bosco isolino	mettere wc
90	Bosco isolino	wc per disabili
74	bosco isolino e viali	più ordinati e presentabili
149	bus	maggiori controlli e corse e basta cani sui sedili
91	campagna S. Jorio	Spazio verde sopra le l'entrata del tunnel: tolte le panchine, da rimettere
77	chiese e cimiteri	manca di wc
5	Città Vecchia	Pedonalizzare e abbellire con fontane potabili e panchineZona 20 non rispettataCassoni rifiuti da sistemare
13	Città vecchia	edifici fatiscanti da sistemare (elettricità De Lorenzi, dietro Pulimania, ex milani)
13	Città vecchia	favorire i negozi di quartiere, che stanno sparando , in una zona
34	Città vecchia	zona 20 non rispettata
41	Città vecchia	più parcheggi, anche per chi deve andare all'ospedale
69	Città vecchia	ex giardino botanico casa Balli
93	Città vecchia	vietare i posteggi nelle stradine
111	Città vecchia	chiudere al traffico
112	Città vecchia	rendere pedonale
44	da solduno a muralto/minusio	un piccolo bus che attraversi la città vecchia con molte fermate
42	fermata bus 1 per ascona	panchina sempre occupata da giovani
84	FEVI	serate danzanti, pomeriggi danzanti
139	Fevi	mettere una casella postale
90	Giardini Rusca	dicoltà per deambulatori
47	in generale	più panchine
47	in generale	agevolazioni per carrozzine
47	in generale	fontane acqua potabile
65	in generale	abbassare i marciapiedi per le carrozzelle e più rampe
67	in generale	panchine e fontane
102	in generale	la notte succedono vandalismi che si ritrovano il mattino presto. Ci vogliono più controlli
137	in generale	basta palazzi alti che deturpano il paesaggio
137	in generale	Abbassare gli affitti (molti appartamenti sono vuoti perché cari)
148	in generale	sempre meno zone verdi
148	in generale	manca di cestini
58	in generale	Più pulizia. Cestini spesso pieni. Container dei rifiuti in luoghi di passaggio ma maleodoranti. Raccolta carta: la gente butta roba ovunque
149	in generale	mancano wc
149	in generale	più controlli:pipi sui marciapiedi, cani non tenuti
73	lago esondato	passerelle più sicure
74	lago esondato	passerelle più sicure, migliorare gli accessi
88	lido etc	parcheggi disabili troppo lontani dalle entrate
88	Lido etc	accessi difficili
29	lido etc	ripristinare il piccolo bus dal debarcadere al lido per andarci senza auto
14	locarno alta	qualche parco in più
7	Locarno solduno - via S. Jorio	Manca pista ciclabile
25	lungolago e marciapiedi riservati ai pedoni	i ciclisti non rallen tano e non si curano della loro velocità e dei pedoni sui marciapiedi
88	mezzi pubblici	facilitare l'utilizzo col deambulatore
17	nucleo	chiudere via borghese al traffico e controlli velocità
35	nucleo	renderlo solo pedonale
7	Ospedale la Carità	Manca pista ciclabile
30	parco della pace	più pulizia e sorveglianza
84	Parco della Pace e Parco Jean Arp	serate danzanti, pomeriggi danzanti
118	percorso vita zona lido	mancano panchine
121	percorso vita zona lido	vedi lettera allegata al questionario: in generale pedonalizzare
3	Piazza Grande	Sistemare la pavimentazione
3	Piazza Grande	Moderare l'uso dello spazio dei bar --> invadenti
15	Piazza Grande	Piante per fare ombra e panchine
22	Piazza Grande	I ciottoli rendono difficile camminare con il bastone
34	Piazza Grande	pavimentazione
41	Piazza Grande	panchine più comode
41	Piazza Grande	più arredamento
46	Piazza Grande	parcheggio sotterraneo
52	Piazza Grande	Migliorare l'uso dello spazio da parte dei bar
59	Piazza grande	mettere un parco giochi
83	piazza grande	metterla a tetto da est a ovest
87	Piazza Grande	panchine scomode e brutte aggiungere verde
90	Piazza Grande	wc per disabili
109	Piazza Grande	aumentare il verde
112	Piazza grande	panchine di legno e sedie (bellvue platz a ZH)
112	Piazza grande	ammodernamento dei caffè più moderni comodi
128	Piazza Grande	Mettere una fontana (progetto gratuito ing. anastasi) e piante
129	Piazza Grande	Mettere una fontana (progetto gratuito ing. anastasi) e piante
145	Piazza grande	panchine comode e piante
146	Piazza grande	panchine e marciapiedi
67	Piazza Grande Portici	più pulizia
98	Proprietari di cani	maggiore controllo sulla raccolta degli escrementi
18	Quartiere nuovo e campagna	mettere zone 30 e magari un mini bus
50	quartiere nuovo-scuole varesi	illuminare meglio
73	quartieri	presenza di un agente di quartiere in modo regolare e a piedi
81	rotonda	attraversamento notturno
139	rotonda	mancano luci
148	rotonda	panchine con spalliera
90	San Carlo	pochi posteggi disabili

6	Solduno	più agenti
6	Solduno	spostare parte del traffico automobilistico su una nuova strada
23	Solduno	pavimentazione nucleo diversa
23	Solduno	magnolie delle scuole da mantere
23	Solduno	aggiungere verde ovunque
57	solduno - locarno	aumentare piste ciclabili
42	stazione	degrado e giovani ubriachi già il mattino
90	teatro kursal	pochi posteggi disabili
15	Tra rotonda P. Castello e largo zorzi	proposta di un mini bus che faccia la spola e sia finanziato dagli esercenti
5	Vetreria Peduzzi in poi	Assenza di verde
64	Via ai Monti	Introdurre limite di velocità
48	via bastoria	posteggi con più tempo a disposizione per gli aiuti domiciliari e le visite
9	Via Bastoria/Rive della Maggia	Più controlli contro la musica (bum bum) a volumi altissimi sulle rive della maggia
114	via cattori e 5 vie	mancanza di zone di aggregazione
104	Via Ciseri	mettere zone 30
10	Via cittadella	Togliere il traffico
10	Via cittadella	aggiungere panchine
29	Via della pace accanto al Kursaal	sono state tolte le panchine all'ombra
15	Via delle scuole verso bosco isolino e lago	panchine sotto gli alberi
7	Via Galli	Mancanza connessioni per le piste ciclabili
104	Via Luini	mettere zone 30
35	via luini e via orelli	mettere senso unico
147	Via Respini/Via Balestra	Bus 2 residenza lido : introdurre fermata facoltativa per facilitare accesso al parco della pace, delle camelle e bagno pubblico
53	via san jorio	rifiuti nascosti nelle siepi e nelle aiuole che costeggiano i marciapiedi
91	Via San jorio	mettere rallentamenti per le auto: presenza anche di un parco giochi e quindi pericolo
106	via san jorio	panchine messe a circolo per parlare all'ombra
106	via san jorio	bus gratis

## **A 3. Situazione territoriale**

## **A 4. Densità della popolazione > 65 anni**

## **A 5. Bibliografia**

- Organizzazione mondiale della sanità: *Quaderni di sanità pubblica, Città a misura di anziano – una guida*, marzo 2008.
- Hugh Barton, Catherine Tsourou, *Urbanisme et santé – Une guide de l’OMS pour un urbanisme centré sur les habitants*, Association internationale pour la promotion de la Santé et du Développement durable, 2000.
- Marcello Martinoni, Enrico Sassi, *UrbAging – La città e gli anziani*, tarmac publishing Mendrisio, 2013
- Ufficio federale delle strade / Mobilità pedonale svizzera, *Fusswegnetzplanung (Handbuch)*, 2015
- Mathieu Pochon, Thomas Schweizer, *Sitzen im öffentlichen Raum – Ein überblick zum urbanen Aufenthalt*, Mobilità pedonale svizzera, febbraio 2015
- Samuel Flükiger, Jenni Leuba, *Qualität von öffentlichen Räumen – Methoden zur Beurteilung der Aufenthaltsqualität*, settembre 2015
- Klaus Zweibrücken et al., *Erhebung des Fuss- und Veloverkehrs*, SVI-Forschung 2001/503, Settembre 2005