

Siena e il centro storico. Tutela e limitazioni del traffico



1962-2017

Il traffico a Siena 1954

- **Antonio Cederna**, noto giornalista ambientalista, scriveva nel 1954 sulla rivista di cultura “Il Mondo”:
- *“Chi oggi arriva a Siena, prova subito un desiderio irresistibile: prendere a calci chi va in automobile o in motocicletta. In nessun'altra città il frastuono e l'ingombro del traffico meccanizzato appare altrettanto insolente, volgare e barbaro: automobili e micromotori lacerano l'aria di quelle strade stupende, mentre una delle più belle piazze del mondo è trasformata in parcheggio”.*

Divieto di sosta pedoni 1957

Il 17 maggio 1957 – a causa del traffico nelle strette vie del centro storico – una delibera della giunta municipale creava un anello di sensi unici e **vietava la sosta dei pedoni in via di Città e in via Banchi di Sopra, compresa via Pianigiani, cioè il cuore del centro.**

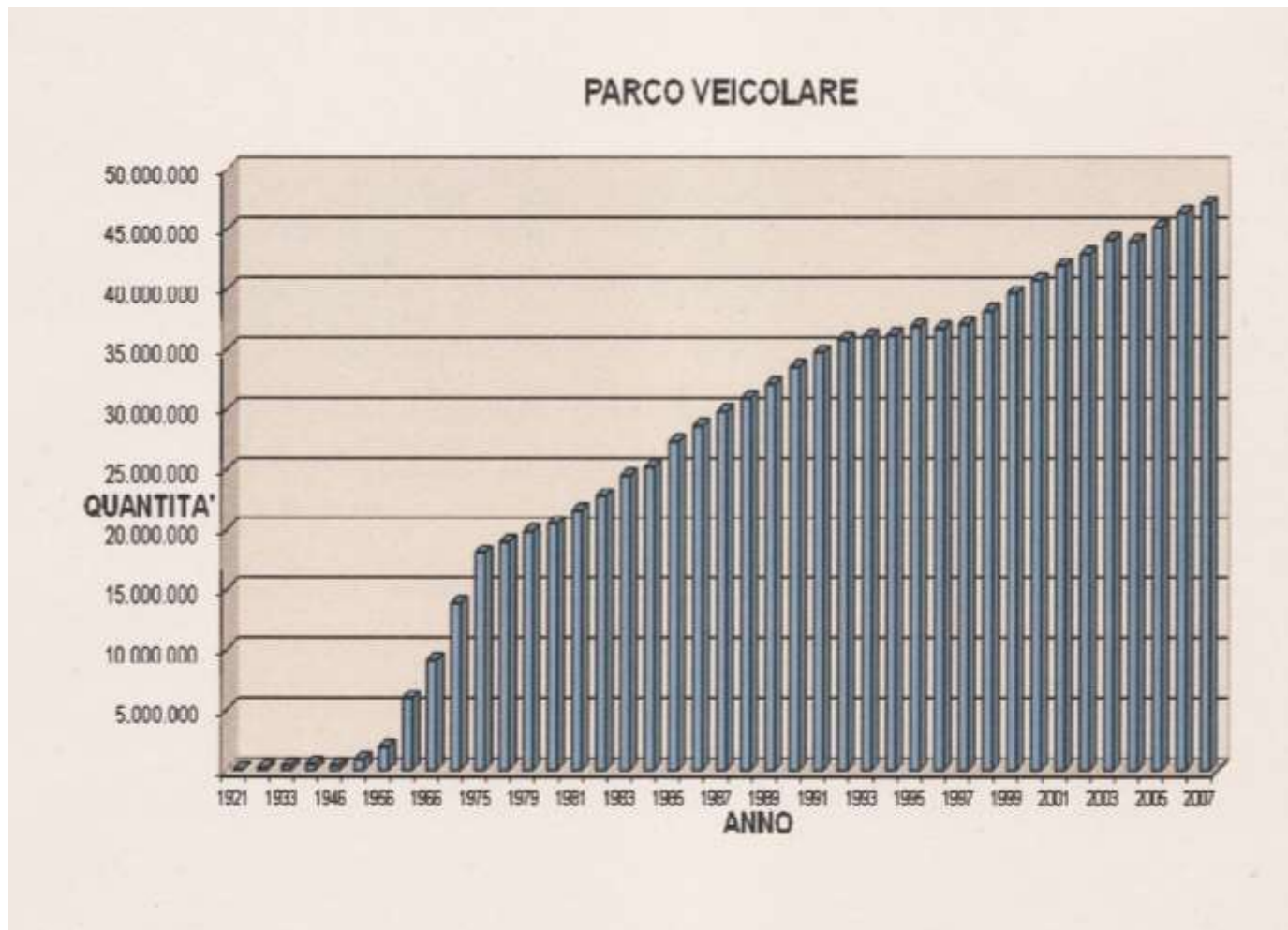
La prima limitazione al traffico: 1962

- Nel 1962 fu chiusa al traffico una parte dell'anello di piazza del Campo, dove fu anche vietata la sosta.



Il provvedimento, molto osteggiato dai commercianti, fu preso dopo il Palio di luglio del 1962.

Veicoli a motore in Italia: 1921-2007



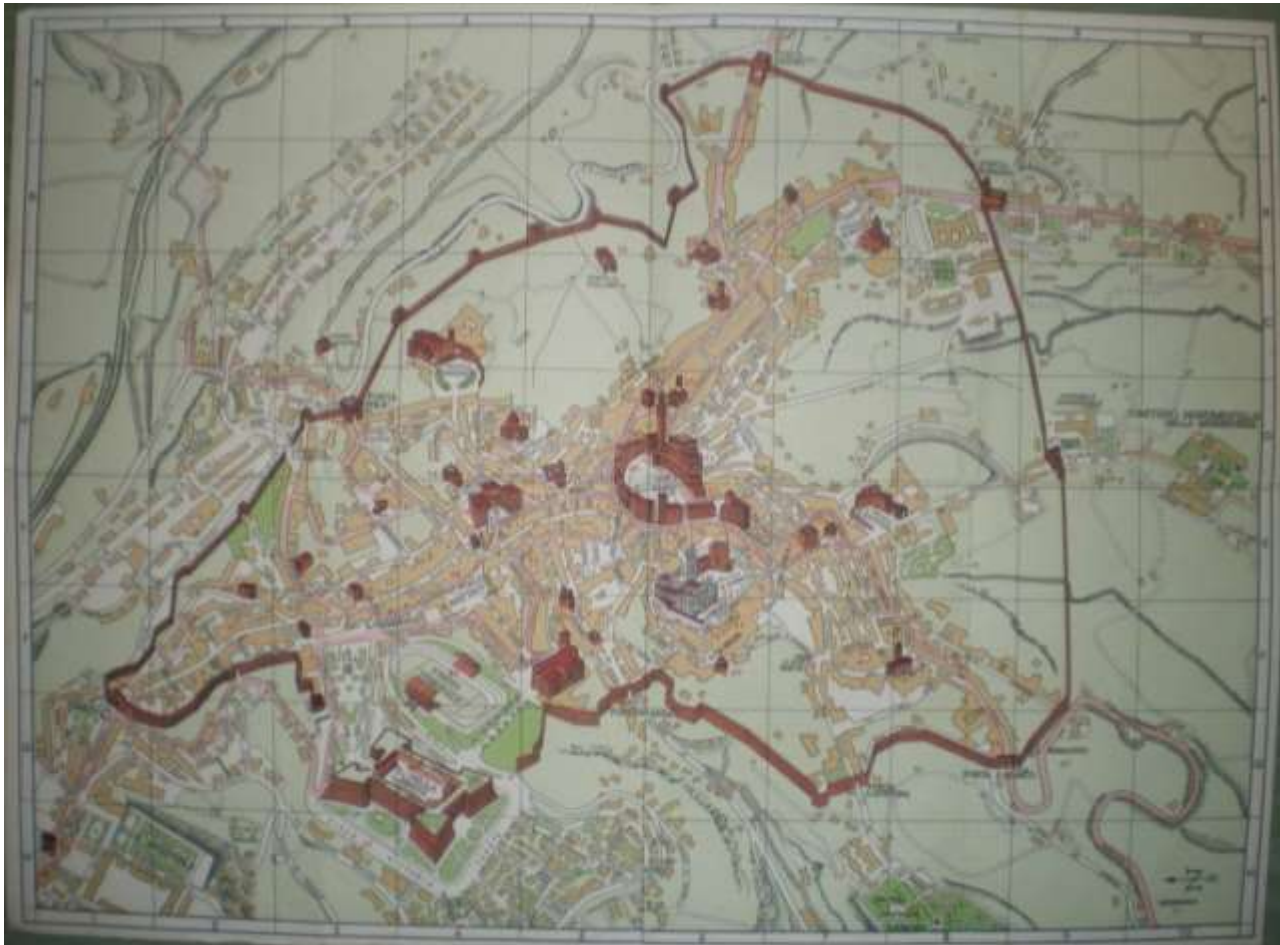
Il Piano regolatore del 1956

- Nel 1956 venne affidata la **redazione del Piano regolatore a Luigi Piccinato** con Piero Bottoni e Aldo Luchini.
- Il tema essenziale seguito nel piano fu la **salvaguardia della città antica** nei suoi presupposti più delicati basati sul rapporto interno-esterno, vuoto-pieno, città-campagna.

Le scelte del piano

- Scelte portanti del Piano Piccinato furono **l'esclusione dell'edificabilità delle valli verdi** e la scelta di uno **sviluppo edilizio** monodirezionale, **verso nord sui crinali**.
- Si sceglieva cioè la **salvaguardia del centro storico** e lo **sviluppo di una città nuova in periferia**, divisa in **“piccoli satelliti”**.

Siena e le valli verdi

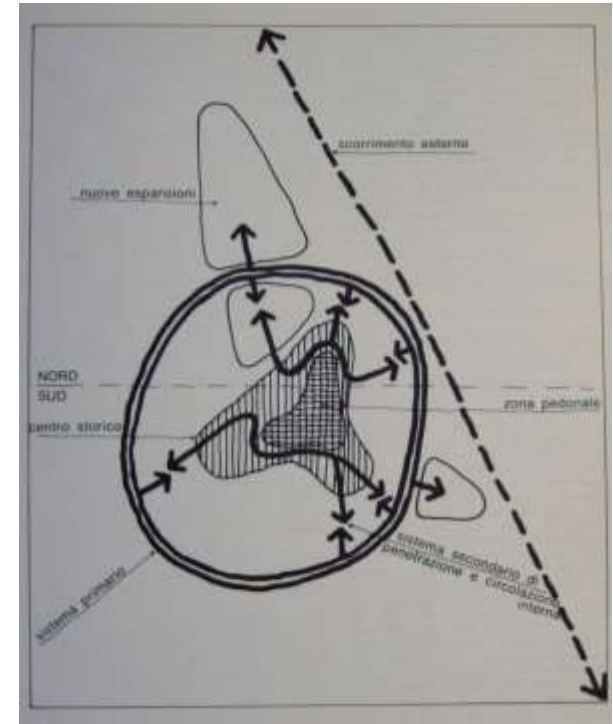


Confronto popolazione 1931 e 1951

Zona	anno 1931	anno 1951	Anno 2010
Centro	26.159	27.016	11.093
Suburbio Periferia	7.129	12.900	43.519
Campagna	12.707	12.674	-----
<i>Totale Comune</i>	<i>45.995</i>	<i>52.590</i>	<i>54.612</i>

La chiusura del centro storico (1965)

- Nel luglio 1965 fu emanata l'ordinanza, intitolata “**Norme particolari di circolazione nel centro cittadino**”. Si trattava della **prima chiusura di un centro storico in Italia**.
- Il principio era quello di separare la circolazione in due settori interni, **vietando il transito da nord a sud all'interno della città**.



Divisione della città in due zone di circolazione sulla base del Rapporto Buchanan.

Manifesto dell'ordinanza di chiusura



Si registrarono proteste di tutti i tipi, dall'invasione delle auto davanti al Palazzo comunale, ai ricorsi al Capo dello Stato. Commercianti, medici, ACI, combattevano il provvedimento. La Giunta si dimise dopo qualche mese.

Il transito interno

- **Fino allora si poteva entrare da Porta Romana (a sud) e uscire da Porta Camollia (a nord), attraversando il centro.**
- Soltanto gli autotreni avevano l'obbligo di passare fuori dalle mura, nelle prime strade di circonvallazione che erano state costruite in gran parte nell'Ottocento per raggiungere la ferrovia.

Traffico e città

- In un'intervista, del 1983, Luigi Piccinato, il progettista del piano regolatore del '56, affermava:
- *«L'adozione del provvedimento che fece pedonale la parte più cospicua del centro storico... è stata una delle grandi conquiste di Siena... un atto che ha contribuito a salvare la struttura organica di tanti altri centri urbani».*



Nel piano regolatore del 1956 erano previste nuove strade di accesso al centro attraverso le "valli verdi", allargando alcune vie e "sventrando" palazzi.

Il traffico in ZTL

- In Banchi di Sopra, via in parte pedonale, nel settembre 2013 **si registrava il passaggio di 700 veicoli, dagli scooter, ai furgoni, ai Suv**, gran parte dei quali stavano attraversando la città, cioè non avevano necessità di fermata nel “corso”.



Banchi di Sopra ore 8,30 prima della pedonalizzazione, febbraio 2013.

La chiusura del «corso»

- Banchi di Sopra è rimasta aperta dalle 6 alle 9,30 e soltanto per i veicoli che devono recarvisi specificamente, è quindi vietato il transito.
- La via ha cambiato aspetto, ora si può camminare in pace.



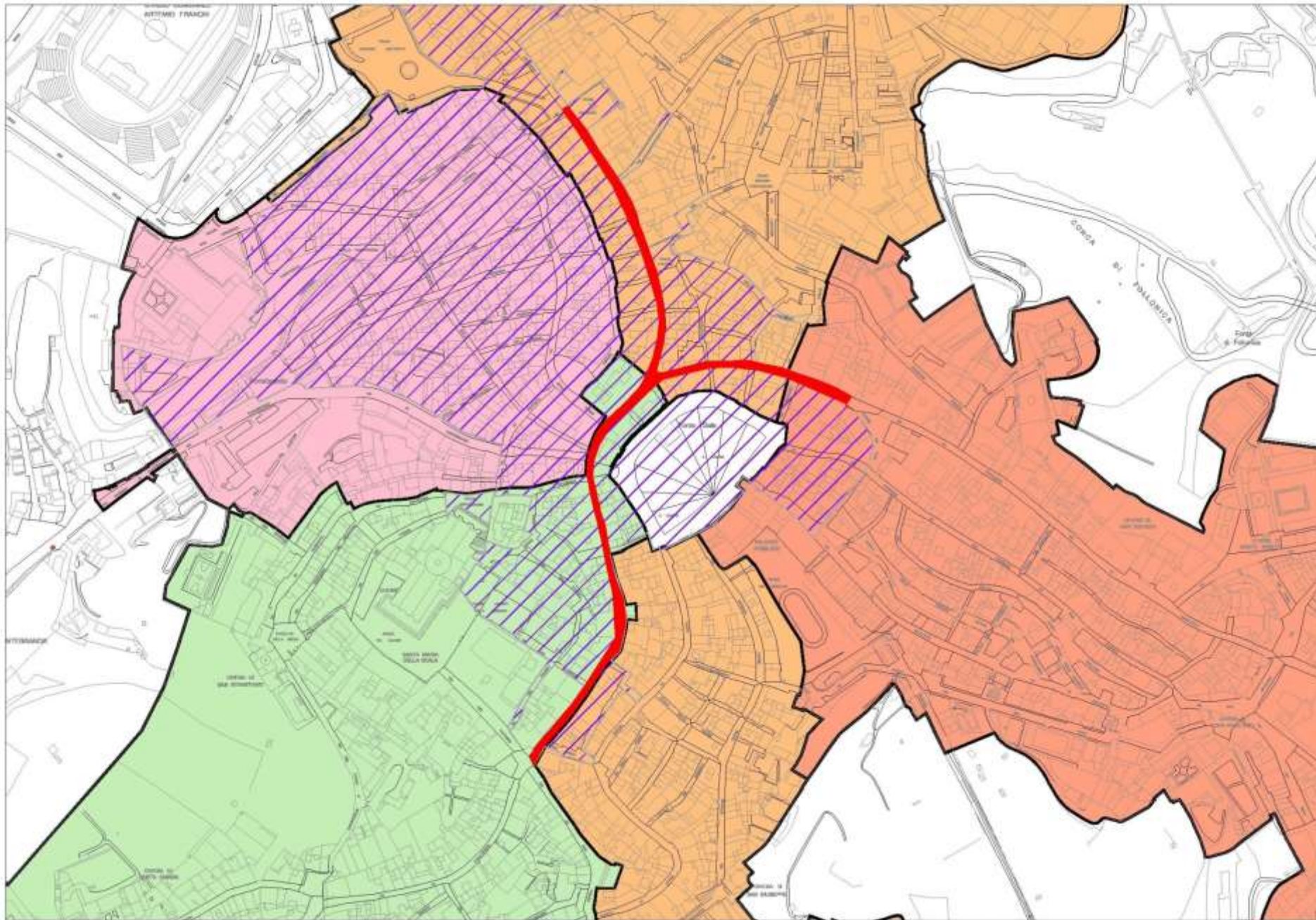
Banchi di Sopra, ottobre
2014, ore 8,30

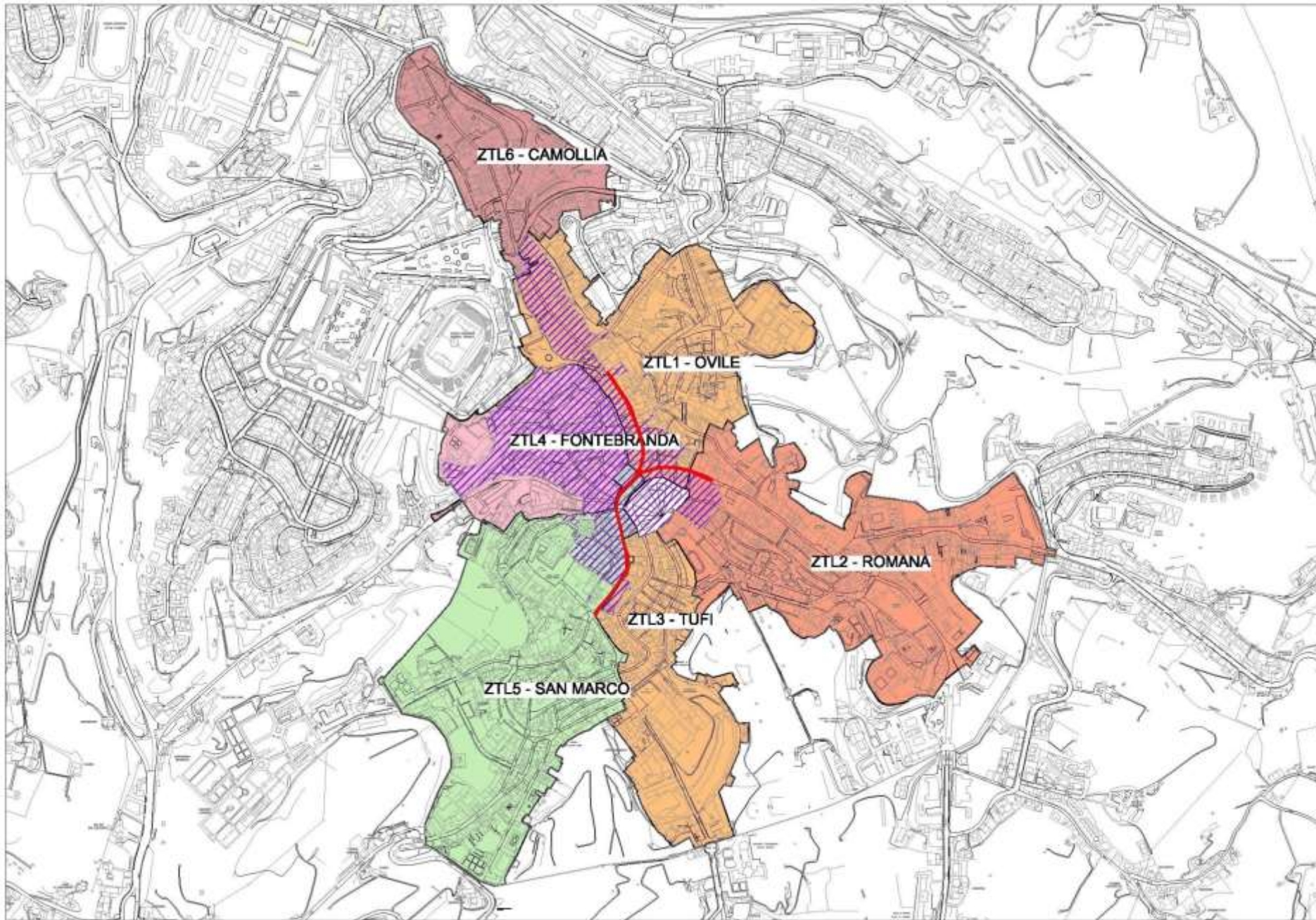
La chiusura della Y storica

- Lo sviluppo successivo è stato quello di pedonalizzare tutta la Y storica, con via Banchi di Sotto e via di Città.
- Dal 30 settembre 2016, la pedonalizzazione è stata estesa a tutta la Y storica.



Via di Città alla fine di Banchi di Sopra





I FATTI DELLA CITTÀ

Pedonalizzazione «Y» storica «Serve ancora concertazione»

Interrogazione di Petti e Vigni (Pd): «Il sindaco deve chiarire»

INTERROGAZIONE urgente sulla viabilità e la pedonalizzazione della «Y» storica da parte di Rita Petti e Simone Vigni (Pd). «Vogliamo conoscere - scrivono - il metodo di cui hanno dichiarato di volersi avvalere per "correggere" il Piano della mobilità recentemente approvato da questo Consiglio Comunale, nella deliberazione si individua "il giorno 30 settembre 2016" come "data ultima per l'avvio della nuova regolamentazione". Sempre nel testo della deliberazione approvata si legge che «Ritenuto che: prima dell'entrata in vigore della pedonalizzazione della Y storica è stato realizzato un incontro pubblico in data 14 luglio e si sono incontrate le associazioni di categorie dei commercianti e delle altre categorie interessate alla diversa disciplina della circolazione». Grazie a Concommercio per questa occasione di collaborazione che si è focalizzata sul tema della vivibilità del centro storico con particolare riguardo alla mobilità



PROBLEMI La pedonalizzazione della Y Storica sta creando ancora attriti

e alla pedonalizzazione. Su quest'ultimo argomento in particolare sono grato a Concommercio perché l'incontro (...) ha permesso di individuare due correttivi sulla pedonalizzazione di recente approvata dal Consiglio Comunale». Importante poi è l'altro aspetto di grande attenzione «recuperare, specie nei temi di così forte impatto sulle gestioni delle attività

economiche, un livello di concertazione che eviti l'adozione di provvedimenti da parte del Consiglio Comunale senza una compiuta analisi dei loro effetti». I consiglieri rilevano che «la compiuta analisi degli effetti dei provvedimenti è facoltà di ogni singolo consigliere ma dovere degli uffici preposti, degli assessori delegati e del signor sindaco, che ogni sin-

golo consigliere si assume votando, in quanto delegato dalla collettività e di essa rappresentante, l'onere e la responsabilità in solido di ciò che approva, rafforzando gli atti della Giunta». Chiediamo al sindaco come «intende procedere per sottoporre all'approvazione del Consiglio Comunale atti frutto di un'analisi compiuta

REVISIONE
I consiglieri chiedono che il piano della mobilità venga rivisto

di un confronto e una concertazione con la collettività rappresentata da tutte le sue componenti coinvolte e portatrici di interesse e se intende revisionare - chiudono - il piano della mobilità e, conseguentemente, qual è il metodo che intende adottare per la revisione di quanto approvato e in particolare nella pedonalizzazione della Y storica».

DOMANDE

«CHIEDIAMO AL SINDACO COME INTENDE PROCEDERE PER SOTTOPORRE ALL'APPROVAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE ATTI FRUTTO DI UN'ANALISI COMPIUTA E DI UN CONFRONTO»

Ipotesi da attuare (ottobre 2013)

- **Riorganizzare la logistica delle merci, in modo da avere meno furgoni in circolazione.**
- **Tariffazione degli accessi in centro storico, con la *congestion charge*, che si sta diffondendo in Europa.**
- **Sostegno alla mobilità elettrica, comprese le biciclette.**
- **Parcheeggi concentrati per i mezzi a due ruote.**
- **Estensione della pedonalità di piazze e strade.**
- **Promozione della Siena da “camminare”:** slogan **DAL PASSAGGIO AL PASSEGGIO.**

La sosta: moto



Nuova ordinanza che vieta la sosta nelle zone non autorizzate

Presenza ovunque delle moto (che dall'anno 2000 sono triplicate: da circa 5.000 a 15.000 per il solo Comune di Siena).

Tariffazione accessi

- A Siena è tariffata la sosta in ZTL e nelle ARU a ridosso delle mura medioevali (attuate 5 ARU sulle 12 previste nel 2006).
- **La tariffazione degli accessi in ZTL, introdotta nel luglio 2014, ha avuto lo scopo di ridurre gli accessi stessi a beneficio della salute, e uno scopo di equità, perché prima pagavano soltanto i residenti.**
- **L'accesso in ZTL si è ridotto del 7%, un dato positivo per la salute, ma da incrementare.**

L'autostazione di Siena nei pressi della stazione ferroviaria



L'autostazione è stata aperta il 14 novembre 2015.

Trasporto pubblico urbano

- Il centro storico di Siena è quasi tutto compreso nella ZTL.
- Minibus denominati “**Pollicini**” servono a raggiungere il centro, partendo da parcheggi scambiatori.
- Sono stati istituiti nel 1992, **frequenza 15’**.



Dal maggio 2014 circolano due **minibus elettrici**.

La bicicletta

- Dall'aprile 2013 **il transito delle biciclette è libero in ZTL, salvo le vie pedonali.**
- Dal luglio 2015 sono attive le biciclette elettriche SIPEDALA del **bike sharing.**
- In sei mesi si sono vendute oltre 1.200 tessere.
- È possibile con una sola tessera prendere sia la bici che il bus.
Mobilità integrata.



La stazione AV nei pressi del casello A1 in Val di Chiana



Mediopadana ha **oggi 44 fermate di treni al giorno**. Ha rivoluzionato il concetto di stazione Alta velocità, che si pensava funzionasse soltanto nei grandi centri urbani.

- Un legame fra Siena e Perugia, **distanti meno di un'ora sulla strada a 4 corsie**, ma che hanno sempre vissuto molto separate l'una dall'altra.
- Siena e Perugia sarebbero a 1h 30' da Roma e avrebbero un servizio pubblico di bus che le collega.