

COMUNE DI SIENA



PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ

(PUM)

RAPPORTO PRELIMINARE

23 novembre 2015

Indice

1. Premessa. Dal passaggio al passeggio	p. 1
2. L'area pedonale urbana (APU)	p. 5
3. La Zona a traffico limitato (ZTL)	p. 6
4. Le Aree a rilevanza urbanistica (ARU)	p. 8
5. I parcheggi in struttura e gli scambiatori (park & ride)	p. 12
6. Il trasporto pubblico locale (TPL): area nord, area sud	p. 14
7. Il treno del futuro	p. 17
8. La classificazione funzionale delle strade	p. 18
9. La distribuzione delle merci: conversione ecologica	p. 19
10. I lavori in corso sulle infrastrutture	p. 20
11. I tempi: comunicazione, condivisione, applicazione	p. 21
Allegati:	
I. Tabelle	p. 25
II. Mappe	p. 27

1. Premessa. Dal passaggio al passeggio

Ranuccio Bianchi Bandinelli e Mario Bracci, in qualità di consiglieri comunali, affermavano nel 1953 che «il rumore del traffico avviato per strade inadattate... ha dato a Siena il poco invidiabile primato della città più rumorosa d'Italia»¹. Si stava infatti affermando la motorizzazione di massa, e Siena, con il suo tessuto urbanistico medioevale, era forse la città più inadeguata d'Italia a sopportare il traffico motorizzato.

Qualche anno dopo, nel giugno 1965, sull'autorevole "Times" di Londra, uscì un articolo intitolato *Siena proposes to keep cars out of ancient streets*. Con l'efficace sintesi della lingua inglese, il titolo dell'articolo faceva ben comprendere la sostanza di un provvedimento innovativo a livello mondiale².

Siena teneva le automobili fuori dalle antiche strade, perché il sindaco aveva deciso di attuare questo provvedimento innovativo, che tante proteste avrebbe causato sul momento, ma che tanta

¹ S. Maggi, *Il piano regolatore di Siena del 1956. Alle origini della città fuori le mura*, Siena, Protagon, 2011, p. 58.

² S. Maggi, *Keep cars out of ancient streets. La chiusura al traffico del centro storico di Siena (1965-66)*, in "Bullettino Senese di Storia Patria", CXV, 2008, pp. 522-546.

“scuola” avrebbe fatto negli anni seguenti in moltissime altre città, contribuendo a salvarne la struttura organica.

Siena aveva infatti aperto una via innovativa: anziché buttare giù i palazzi per fare posto alle automobili con nuove strade, limitare queste ultime in centro, conservandolo nella sua struttura dei secoli precedenti.

In rapporto agli abitanti, oggi a Siena abbiamo la zona a traffico limitato più ampia d’Italia, mentre fino al 2013 eravamo in fondo alla graduatoria sulle aree pedonali (al 66° posto dei capoluoghi di provincia): ma in due anni, grazie alle pedonalizzazioni di Banchi di Sopra e di via Pantaneto, siamo balzati al 9° posto³.

Durante la giornata, nel nostro centro storico, passano migliaia di veicoli motorizzati, che lo rendono poco vivibile, perché il loro passaggio continuo scoraggia il passeggio dei cittadini e dei turisti.

È l’ora di riprendere l’opera degli anni ’60, peraltro proseguita nei decenni successivi, con un progressivo allargamento della zona a traffico limitato e più recentemente con l’istituzione delle aree a rilevanza urbanistica (ARU).

È anche l’ora di estendere le aree pedonali che consentano il passaggio soltanto dei pedoni e di pochi veicoli autorizzati, come quelli dei residenti, con l’obiettivo di avviare un nuovo progetto per la vivibilità del centro storico, riqualificandone il “centro commerciale naturale”.

Per fare questo, occorre il coraggio di decidere nuove misure di limitazione alle automobili, ai veicoli commerciali, ai ciclomotori e motocicli.

Nel piano urbano della mobilità (PUM), tutte queste cose sono affrontate in un quadro d’insieme, volto a cogliere il significato dei cambiamenti del XXI secolo. Dall’Europa e dalle ricerche più avanzate, ci viene rivolto un appello a “demotorizzarci”, usando l’automobile per viaggi saltuari e lasciandolam, se possibile, a casa nei viaggi quotidiani.

Ancora non lo abbiamo capito, ma le auto che circolano sono un numero talmente alto da non essere più tollerabili a livello ambientale e da non trovare più spazio, oltre a essere estremamente costose a livello economico, per i cittadini e per la collettività.

Lo slogan dell’Amministrazione per il centro storico è “**Dal passaggio al passeggio**”. Per la città fuori le mura, lo slogan è invece “- **auto + salute**”. Bisogna pensare a un utilizzo maggiore dei mezzi pubblici, sui quali Siena ha il primato italiano dell’offerta e dei passeggeri per le città medie e

³ *Ecosistema urbano. XX rapporto sulla qualità ambientale dei Comuni capoluogo di provincia*, Legambiente 2013, pp. 51-52; *Ecosistema urbano. XXII rapporto sulla qualità ambientale dei Comuni capoluogo di provincia*, Legambiente 2015, p. 48.

piccole⁴, e delle biciclette. Basta poco per ridurre la congestione stradale nelle ore di punta: sono sufficienti piccole percentuali di persone che si spostano in maniera sostenibile, invece che in automobile, per evitare le code.

Come anticipazioni del Piano urbano della mobilità, sono già state attuate alcune misure:

- l'apertura completa del centro storico alle biciclette, con le sole eccezioni di Banchi di Sopra e dell'anello superiore del Campo (G.C. n. 97 del 27/02/2014);
- il riordino e potenziamento delle linee notturne di autobus, assegnando una numerazione fissa meglio riconoscibile, in particolare alla linea 60/N della periferia nord (8 gennaio 2014);
- la tariffazione degli accessi in Zona a Traffico Limitato (ZTL), per ridurre il traffico e per rendere più equo il costo di gestione della ZTL stessa, che prima pagavano soltanto i residenti, mentre ora pagano tutti (G.C. n. 287 del 25/06/2014);
- la pedonalizzazione di Banchi di Sopra, nella quale transitavano giornalmente oltre 700 veicoli (G.C. n. 297 del 03/07/2014);
- la pedonalizzazione a tempo di via Pantaneto nei fine settimana, in modo da riqualificare la via, in accordo con i commercianti della zona (G.C. n. 174 del 10/04/2014);
- la riduzione dell'importo dei bollini per il parcheggio in ZTL (per la prima volta dal 1992) alle auto piccole e medie, al fine di dare un segnale chiaro a chi parcheggia in centro di non utilizzare auto di grande dimensione (G.C. n. 186 del 30/04/2015);
- l'istituzione del *bike sharing* elettrico in città e in periferia, come primo esperimento di mobilità sostenibile, integrata con la rete dei bus. Con una sola tessera è oggi possibile usare in maniera combinata autobus e bici, al fine di ridurre l'uso dell'automobile (G.C. n.317 del 10/09/2015);
- l'introduzione dei bollini elettronici per la sosta dei residenti, al fine di adottare procedure informatiche e di semplificare la vita ai cittadini, che erano costretti a prendere e attaccare bollini adesivi, del tutto anacronistici nel XXI secolo (08/06/2015).
- la gara di appalto per i nuovi varchi telematici, che oltre a consentire un forte risparmio al Comune, permette di eliminare l'apparecchio telepass e di controllare meglio gli accessi alla ZTL, riducendo anche gli abusi, purtroppo abbastanza frequenti (gennaio 2016).

⁴ Per le percorrenze dei mezzi pubblici in rapporto agli abitanti, Siena è al 4° posto in Italia dopo Milano, Venezia e Roma. Per i passeggeri trasportati rispetto ai residenti, si trova invece al 10° posto. *Ecosistema urbano. XXII rapporto sulla qualità ambientale dei Comuni capoluogo di provincia*, Legambiente 2015, pp. 42-43.

Il Piano urbano della mobilità analizza separatamente, ma in una completa integrazione d'insieme, la Zona a traffico limitato, le Aree a rilevanza urbanistica, i parcheggi in struttura e i parcheggi scambiatori, il Trasporto pubblico locale, il treno, la distribuzione delle merci. Infine, una particolare attenzione è dedicata alla comunicazione e condivisione delle novità.

2. L'area pedonale urbana (APU)

Nelle classifiche nazionali, Siena si trovava in testa per la zona a traffico limitato, la più grande d'Italia in rapporto ai residenti, mentre si trovava in coda alla graduatoria per le Aree Pedonali Urbane. Nel rapporto *Ecosistema urbano di Legambiente 2013*, Siena era al 66° posto nella graduatoria delle 104 città capoluogo di provincia con 0,15 mq. pedonalizzati/abitante. A seguito degli interventi realizzati di pedonalizzazione di Banchi di Sopra e via Pantaneto, Siena si trova nel rapporto *Ecosistema urbano di Legambiente 2015* al 9° posto in graduatoria, con 0,88 mq. pedonalizzati/abitante.

È evidente che dobbiamo proseguire su questa strada, verso una sempre maggiore sostenibilità, legata alla riduzione del traffico e alla demotorizzazione.

Dopo il positivo esperimento di Banchi di Sopra, che ci ha portato ai vertici della graduatoria nazionale, si prevede di allargare l'APU anche a Banchi di Sotto e a via di Città in modo da avere pedonalizzata tutta la Y storica di Siena, cioè la viabilità principale proveniente dal Medio Evo che converge alla Croce del Travaglio.

Nella Y storica, potranno entrare soltanto i residenti e – limitatamente alle ore del mattino fino alle 9,30 – i veicoli merci per il rifornimento dei negozi, ma soltanto quelli che devono recarsi nelle vie interessate: non sarà più consentito il transito, ad esclusione dei veicoli di emergenza.

Riprendendo il provvedimento coraggioso del 1965, poi abbandonato, sarà impedito il transito interno alla città da sud a nord e da nord a sud, dividendola in due zone di circolazione, che peraltro consentiranno ai residenti di aver un maggior numero di varchi di entrata e di uscita e di zone per la sosta.

Il transito nord-sud e sud-nord (a parte i veicoli di emergenza) sarà permesso soltanto ai taxi e alle biciclette, attraverso rispettivamente:

- **sud-nord.** Via Pantaneto, via Sallustio Bandini, via Cecco Angiolieri, piazza Indipendenza, vicolo della Torre, per raggiungere via dei Termini.
- **nord-sud.** Per le biciclette: via delle Terme, piazza Indipendenza, via Diacceto, via dei Pellegrini, via dei Fusari, piazza Duomo. Per i taxi, stesso itinerario ma con telecomando di semaforo sonoro: da via delle Terme a via dei Pellegrini attraverso la parte iniziale di via di

Città, oppure uscita per Fontebranda, come per i minibus Pollicino, che conserveranno l'accesso da/per Fontebranda/piazza Indipendenza con telecomando e semaforo.

Il Piano prevede inoltre la possibilità di sperimentare alcune pedonalizzazioni temporanee in accordo con le associazioni dei commercianti e di rendere definitivo – anche se rinnovabile ogni anno per valutare eventuali modifiche – il progetto sperimentale di pedonalizzazione di via Pantaneto⁵.

3. La Zona a Traffico Limitato (ZTL)

Siena ha la ZTL più ampia d'Italia in rapporto ai residenti: 31,52 mq./abitante, seguita da Mantova con 17,74 mq./abitante, poco più della metà di Siena, e da Pisa che con 15,19 mq./abitante ha una ZTL corrispondente a meno di metà di quella di Siena⁶.

La ZTL vede tuttavia un gran numero di auto in circolazione e in sosta, a causa dei permessi residenti (quasi 11.000 sono gli abitanti del centro storico), contrade, manutentori, distribuzione merci, ecc.

Con la tariffazione accessi e con una completa revisione dei permessi temporanei, si è ridotta la circolazione del 7% circa, introducendo alcuni principi di equità, relativo al fatto che prima pagavano soltanto i residenti per la sosta, mentre oggi pagano tutti gli utilizzatori in maniera differenziata secondo l'utilizzo. Inoltre è possibile entrare per esigenze temporanee, mediante la corresponsione di una tariffa giornaliera o plurigiornaliera.

Occorre ora andare avanti, per arrivare a una maggiore vivibilità del centro storico e per dedicarlo sempre più alla sua funzione di "passeggio".

Per ottenere questo ulteriore progresso è necessario:

- controllare meglio gli accessi alla ZTL dai varchi telematici, cosa che risulterà possibile con la nuova tecnologia;
- intensificare i controlli dei vigili urbani sui permessi esposti;
- razionalizzare i permessi delle contrade, mantenendo i numeri di targa attualmente autorizzati a entrare, ma riducendo la possibilità di entrata e sosta contemporanee;
- prevedere la sosta concentrata in appositi spazi per moto e ciclomotori, non consentendo più il parcheggio selvaggio, fino a oggi tollerato;

⁵ Via Pantaneto è stata pedonalizzata nei fine settimana: il venerdì dalle ore 20, il sabato dalle ore 18 e nei festivi dalle ore 12, a partire dall'11 aprile 2014, con successive proroghe.

⁶ *Ecosistema urbano. XX rapporto sulla qualità ambientale dei Comuni capoluogo di provincia*, Legambiente 2013, p. 52.

- ridurre il numero di moto e ciclomotori, garantendo un numero maggiore di stalli all'esterno della ZTL, e tariffando quelli che chiedono comunque di entrare in centro. A eccezione dei residenti, che in analogia ai permessi auto potranno continuare a entrare gratuitamente, ma anche per loro varrà la regola della sosta nei soli parcheggi previsti per motoveicoli⁷.

A tutela dei residenti che vivono nel centro storico, si prevede inoltre una più flessibile utilizzazione dei parcheggi in struttura, consentendo l'accesso serale ai residenti che ne facciano richiesta, purché in possesso del pagamento del bollino per la sosta⁸.

Nel complesso, i temi prima citati della ZTL vengono affrontati con:

- a. riorganizzazione della sosta autovetture;
- b. riorganizzazione della sosta motoveicoli.

a. Riorganizzazione della sosta autovetture in ZTL

Il PUM comprende un'analisi complessiva del "Sistema funzionale del parcheggi", nell'ambito del quale è stata studiata l'effettiva disponibilità di stalli auto all'interno della ZTL, in relazione agli spazi a disposizione e all'eventuale sgombero della sosta veicolare dagli ambiti monumentali e di pregio architettonico, al fine di stabilire la reale capacità dell'offerta di sosta all'interno della ZTL.

Il saldo negativo fra il numero dei bollini rilasciati per la sosta dei residenti e la disponibilità dei posti auto attualmente presenti, individuati con segnaletica stradale orizzontale e verticale, ha evidenziato la sofferenza dell'area centrale.

Il piano individua come soluzione al problema della sosta nella ZTL l'ottimizzazione della funzione dei parcheggi in struttura e a raso con parcometro, mediante la riserva di una quota dei posti ai residenti della ZTL. Dall'analisi dell'occupazione dei parcheggi in struttura nella fascia serale/notturna (18:00-7:00) è infatti emersa una bassa percentuale media di uso, elemento che consente un'organizzazione diversa di tali parcheggi per ottimizzarne il funzionamento, con conseguente disponibilità verso l'utilizzazione di tali posti auto per i residenti nella ZTL.

⁷ Nella situazione attuale di mancata regolamentazione, può entrare nella ZTL di Siena qualsiasi moto. In teoria anche una carovana di motociclisti stranieri potrebbe arrivare senza nessuna formalità in piazza del Campo e magari parcheggiare in Piazza del Mercato, riempiendo la piazza stessa.

⁸ Il bollino, attualmente variabile fra 20 e 27 euro secondo la lunghezza dell'automobile abilitata a parcheggiare, consentirà di introdurre l'auto all'interno dei parcheggi in struttura dopo le ore 18 con uscita entro le 9 del mattino, con una minima. Allo stesso tempo, si ridurrà l'abbonamento per i residenti ZTL, dotati di permesso, che lasciano l'auto nei parcheggi in struttura senza richiedere di sostare in ZTL. Questi residenti conservano l'accesso gratuito con permesso in ZTL (sosta massima 30') e l'accesso 24 h al parcheggio in struttura al quale sono abbonati.

Un'altra importante risorsa di offerta di sosta per i residenti della ZTL è inoltre costituita dalle Aree a particolare rilevanza urbanistica (ARU) limitrofe.

b. Riorganizzazione della sosta motoveicoli in ZTL

Il *Piano per la circolazione e la sosta dei motoveicoli nel centro storico*, redatto ai fini del PUM, in linea con la prima e unica regolamentazione (zona blu anni '60) sul tema, propone di eliminare la sosta per motoveicoli nelle aree centrali e pregiate.

L'eliminazione "strategica" della sosta andrà anche letta come primo passo per la moderazione del transito. Il Piano individua specifici "parcheggi moto" opportunamente segnalati in aree che possano garantire una consistenza media di circa 45 unità e minima di circa 20 posti moto. Alcune aree sono definite in sostituzione di parcheggi autovetture per autorizzati e di parcheggi di rotazione con disco orario.

Il Piano consentirà di liberare dalla sosta le aree centrali del Centro Storico garantendo ugualmente la possibilità di accesso nei parcheggi specifici, individuati in aree più marginali e più idonee alla funzione. Consentirà altresì un controllo più efficace e puntuale sulla sosta di questa categoria di veicoli.

4. Le Aree a particolare rilevanza urbanistica (ARU)

Le ARU⁹ rappresentano un tema fondamentale per la vivibilità della città, poiché creano un "cuscinetto" di protezione al centro storico. Essendo l'attrattore principale di traffico della città e non risultando adatto per la sosta e la circolazione, il centro entro le mura ha la necessità di essere protetto dal traffico. Mezzo secolo fa, quando si attuò la prima limitazione del traffico, in provincia di Siena circolavano 50.200 autoveicoli su una popolazione di 270.000 residenti. Nel 2014, invece, su una popolazione di 270.700 residenti, circolano 250.700 veicoli, ciclomotori esclusi.

Vi erano allora 5,37 abitanti per ogni veicolo, oggi ce ne sono 1,07. Siamo quindi prossimi a un veicolo a motore per ogni persona, il che significa – visto che i giovani fino a 18 anni e gli anziani non guidano – che ci sono più veicoli che guidatori.

⁹ I commi 8 e 9 dell'art. 7 del Codice della Strada definiscono "Zone di particolare rilevanza Urbanistica", le aree opportunamente individuate e delimitate dalla Giunta nelle quali sussistano esigenze e condizioni particolari di traffico. In queste aree è possibile istituire delle "Zone a Sosta Limitata" nelle quali, a norma del comma 11 dello stesso articolo della normativa citata "i comuni hanno la facoltà di riservare, con ordinanza del Sindaco, superfici o spazi di sosta per veicoli privati dei soli residenti nella zona, a titolo gratuito od oneroso".

Nel Comune di Siena esistono molti più veicoli che guidatori: siamo a 51.300 veicoli a motore che risultano circolanti su 53.900 residenti, esclusi i ciclomotori, altri 12.000 circa¹⁰. Sono esclusi i veicoli dei Comuni limitrofi e quelli di proprietari non residenti a Siena.

Per questo occorre oggi intervenire: la diffusione dei veicoli è tale che la sosta non può essere lasciata senza regole, altrimenti la percezione dei cittadini risulta quella di un centro inaccessibile, mentre i residenti delle aree limitrofe alla città murata sono invasi da veicoli provenienti da fuori, senza avere la possibilità di trovare spazio per le proprie auto.

Le ARU furono progettate e approvate nel gennaio 2006, ma ne sono poi state istituite soltanto 5 sulle 12 previste, continuando in molte aree a consentire il parcheggio senza regole anche a ridosso del mura. Occorre oggi completare il programma delle ARU, rivedendone alcuni confini per le problematiche nel frattempo emerse¹¹.

Una zona delicata è quella di via Pian d'Ovile, non compresa nella ZTL e neppure nel progetto di ARU, che occorre invece inserire per garantire la possibilità di sostare ai residenti, alla contrada della Lupa che vi ha sede, e agli utenti del Poliambulatorio, per i quali occorre un numero molto maggiore di stalli a rotazione con disco orario.

Il PUM analizza i settori ARU mancanti, ma li considera come un perimetro complessivo che circonda la città. Attualmente la mancata istituzione di 7 delle 12 ARU previste in origine ha mantenuto intorno alla ZTL un'ampia zona di parcheggi non regolamentati, che si possono definire "parcheggi franchi". Tali parcheggi sono caratterizzati da un'assenza totale di rotazione, che ne vanifica il beneficio verso l'accessibilità al centro storico e alla periferia prossima.

L'organizzazione delle ARU, pensata oltre che finalizzata al soddisfacimento di problematiche interne ai quartieri, anche in sinergia con il sistema di sosta dell'area urbanizzata del centro storico e della periferia, avrà necessità di correzioni nella sua perimetrazione rispetto alle previsioni del progetto originale.

Le ARU di progetto, che completano quelle già istituite, sono:

1. San Prospero
4. Esterna Le Lupe
6. Busseto

¹⁰ Cfr. M. Cataldo, *Pedoni a sinistra. Motorizzazione e politica del traffico a Siena e nel suo territorio*, in *Tra innovazione e conservazione. Infrastrutture e servizi a Siena nel Novecento*, Siena, Protagon, 2005, p. 187; Dati ACI Siena 2014; *Ecosistema urbano. XXII rapporto sulla qualità ambientale dei Comuni capoluogo di provincia*, Legambiente 2015, p. 46.

¹¹ Le ARU previste erano le seguenti: 1. San Prospero; 2. Fontegiusta (Diaz-Montluc-Sauro); 3. Esterna Porta Camollia; 4. Esterna "Le Lupe"; 5. Ravacciano; 6. Busseto; 7. Esterna Porta Pispini; 8. Esterna Porta Romana; 9. Valli; 10. Esterna Porta Tufi; 11. Esterna Porta San Marco; 12. Esterna Fontebrandia. Il progetto fu approvato con delibera del Consiglio comunale n. 26 del 26 gennaio 2006.

- 7. Esterna Porta Pispini
- 8. Esterna Porta Romana
- 9. Valli
- 12. Esterna Fontebranda

A suo tempo, su tutte le 12 ARU, erano stati effettuati rilievi sulla sosta in quattro orari (ore 7 - ore 10 - ore 16 - ore 20) allo scopo di definire, oltre alla consistenza, anche i parametri di utilizzo: origine/destinazione¹², la consistenza della sosta stanziale (si ha sosta stanziale quando l'autovettura è stata rilevata in almeno 3 dei 4 orari di analisi), la consistenza della sosta breve (si ha sosta breve quando l'autovettura è stata rilevata in un solo orario).

Il rilevamento è stato effettuato in prima istanza nel 2006 e allo scopo di validare i dati, lo stesso è stato replicato nel 2014 e 2015 in un campione significativo di ARU:

- 4. Esterna Le Lupe
- 6. Busseto
- 7. Esterna Porta Pispini
- 12. Esterna Fontebranda

Tenendo conto delle problematiche emerse, dei dati raccolti, e del complessivo sistema della sosta, il PUM prevede la seguente successione di interventi:

ARU 4. Esterna Le Lupe

Il quartiere è situato ai margini della direttrice storica di espansione nord e costituisce un importante attrattore per la sosta veicolare.

Si propone questa ARU come la prima da istituire unitamente a una revisione del suo perimetro previsto nel progetto originale. Tale ARU, infatti, a oggi non include l'area di Pian D'Ovile che va ricompresa nel suo perimetro. Questa zona, infatti, è l'unica del centro storico non condotta a ZTL e questo è l'elemento principale che determina la sofferenza di sosta nel settore ZTL 1. Ovile.

L'istituzione di tale ARU consentirà di creare una zona di sosta regolamentata a funzione del Settore 1. Ovile della ZTL, settore nel quale si evidenzia il maggior disagio fra domanda e offerta di sosta. Permetterà inoltre agli abitanti delle vie Pian d'Ovile e Fontenuova di avere la possibilità di sostare nei pressi della propria abitazione, cosa oggi molto problematica.

¹² Per destinazione si intende l'ARU di analisi, per origine la residenza del proprietario dell'auto.

ARU 6. Busseto e ARU 7. Esterna Porta Pispini

Il Piano prevede l'unione delle due ARU originariamente previste 6. Busseto e 7. Esterna Fontebranda, come seconda ARU da istituire.

I due quartieri Busseto e Porta Pispini sono entrambi situati nella zona sud est a margine del centro storico e potranno essere regolamentati contemporaneamente come unica ARU per l'unitarietà storica, ambientale e di uso comune della sosta nei due ambiti. L'istituzione dell'ARU è legata alla realizzazione di un senso unico in via Vivaldi - Via Formichi, a seguito di un'opera di completamento dell'urbanizzazione in atto, che prevede la comunicazione diretta Vivaldi/Formichi. Appena realizzata questa opera, si potrà procedere con la riorganizzazione e il riordino di tutta la sosta in quest'area.

ARU 12. Esterna Fontebranda

La terza fase del processo prevede l'istituzione di tale ARU. Il quartiere è situato nella zona ovest a margine del centro storico e costituisce un attrattore per la sosta veicolare, che è stata tuttavia ridotta a seguito della realizzazione di un marciapiede per aumentare la sicurezza del transito pedonale. Il quartiere non possiede una centralità tranne la parte più prossima alla ZTL. Le attività commerciali e di servizio sono localizzate lungo la strada principale e alcune di queste costituiscono attrattori anche di traffico pesante.

L'istituzione di questa ARU avrà beneficio dalla disponibilità del Parcheggio scambiatore in via Paolo Frajese alla colonna di San Marco, gestito tramite abbonamenti integrati con il servizio TPL per il centro storico.

ARU 8. Esterna Porta Romana e ARU 9. Valli

Si prevede come quarta fase del processo di completamento delle aree a particolare rilevanza urbanistica l'istituzione congiunta delle ARU 8. Esterna Porta Romana e ARU 9. Valli, in unica ARU.

Il quartiere esterno a Porta Romana è situato nella zona sud a margine del centro storico e costituisce un importante attrattore per la sosta veicolare; il quartiere di Valli costituisce un'appendice naturale del quartiere esterno a Porta Romana, del quale mantiene le medesime caratteristiche e peculiarità. Le due ARU potranno essere regolamentate contemporaneamente e come unica ARU per l'unitarietà storica, ambientale e di uso comune della sosta nei due ambiti.

ARU 1. San Prospero

La quinta e ultima fase del processo prevede l'istituzione dell'ARU di dimensioni e posizione più significative, sulla quale occorre una condivisione con la Consulta per il perimetro da attuare, che potrebbe essere diverso da quello originariamente previsto.

Il quartiere di San Prospero costituisce storicamente il punto di attracco privilegiato alla città e oltre a rappresentare la più grande riserva di posti auto gratuiti per l'accesso al centro storico è anche dotato di numerosi attrattori di traffico interni costituiti da attività commerciali e di servizio.

Data la grande dotazione che il quartiere possiede di "parcheggi franchi", per i quali il Piano prevede la riconversione a parcheggi a rotazione o a tariffa, si ritiene opportuno che questa ARU sia l'ultima nella successione cronologica di istituzione; si ritiene infatti indispensabile che sia istituita la necessaria dotazione di parcheggi scambiatori che il "sistema della sosta" nell'intero ambito comunale senese ha necessità di realizzare per il corretto equilibrio domanda/offerta di sosta.

Nell'ottica di ottenere l'equilibrio fra le curve di occupazione diurne e notturne degli stalli di sosta, le ARU saranno condotte quasi integralmente a tariffa con parcometro, escluse le aree destinate a sosta breve (carico/scarico, disco orario), consentendo ai residenti di sostarvi con il pagamento del bollino elettronico.

In analogia con il sistema di gestione delle ARU istituite, l'intera area a particolare rilevanza urbanistica conterrà esclusivamente parcheggi regolamentati a servizio della residenza con il sistema dei "bollini mensili", delle attività commerciali e di servizio, con il sistema della sosta breve a disco orario e con il sistema della tariffazione, eventualmente corredata da piani tariffari diversificati per zona in funzione della domanda e della limitazione oraria, finalizzati a ottenere la migliore utilizzazione di queste aree di sosta.

5. I parcheggi in struttura e gli scambiatori (park & ride)¹³

Il sistema della sosta previsto nel PUM analizza i vari parcheggi, al fine di razionalizzarne l'uso e creare sinergie fra gli stessi, equilibrando per quanto possibile la domanda e l'offerta.

I due parcheggi Eliporto e Fastpark, adiacenti al Policlinico Universitario Le Scotte, sono soprattutto parcheggi di destinazione di tale struttura; l'equilibrio domanda/offerta è dunque condizionato dal funzionamento orario e gestionale dell'ospedale.

¹³ Secondo l'art. 3, punto 34 bis del vigente Codice della strada, la definizione è la seguente: "Parcheggio scambiatore: parcheggio situato in prossimità di stazioni o fermate del trasporto pubblico locale o del trasporto ferroviario, per agevolare l'intermodalità".

La gestione non ottimale degli orari determina fasce orarie di punta e di morbida molto distanziate, con orari sistematici che vedono una congestione della viabilità di accesso e una saturazione delle aree di sosta, alternate a ore di morbida nelle quali l'occupazione delle aree di sosta è minima.

L'equilibrio fra domanda e offerta di sosta nel sistema della mobilità potrebbe essere raggiunto intervenendo sulla domanda e dunque con una diversa articolazione degli orari del policlinico.

Oltre all'ospedale, esistono altri parcheggi in struttura (dotati di sbarra di accesso):

Denominazione	Numero posti	Tariffa oraria/giornaliera € ¹⁴
Eliporto (Policlinico 1)	741	0,50/2,50
Fast Park (Policlinico 2)	459	0,50/2,50
La Stazione	502	0,50/2,00
Santa Caterina	512	2/35
San Francesco	299	2/35
Il Duomo	228	2/35
Il Campo	589	2/35
Stadio Fortezza	709	2/26 ¹⁵

Fonte: sienaparcheggi.com

La componente dell'offerta che completa l'organizzazione della sosta è costituita dal sistema dei parcheggi scambiatori, che risulta ridotto nel Comune di Siena, rispetto alle necessità, in un'ottica di razionalizzazione della sosta e di sostenibilità ambientale. È tuttavia possibile lavorare per una messa a sistema e per un utilizzo più razionale.

Partendo dal presupposto che un parcheggio scambiatore deve avere un servizio efficace di trasporto pubblico collettivo, si possono aggregare in un unico sistema i due principali assi di attraversamento, che per la loro natura lineare e di equidistanza dal centro storico possono essere connessi da un servizio di TPL analogo.

Le aree di sosta riferibili alla tipologia "scambiatori" sono localizzate lungo le due direttrici principali di:

Fondovalle est: viale Toselli , viale Sardegna, dall'area dei Due Ponti al polo multimodale della stazione ferroviaria, compreso il parcheggio Palasport. Aree di concentrazione della sosta: Due Ponti, viale Toselli e vie limitrofe, viale Sardegna, Palasport.

Fondovalle ovest: Coroncina e strade/piazzali limitrofi, strada Massetana Romana dall'area di Cerchiaia-Coroncina alla Colonna di San Marco, Pescaia.

¹⁴ Escluso Sostapay, che per i residenti nel Comune di Siena è di 0,60 €/ora.

¹⁵ Il parcheggio Stadio/Fortezza è gratuito dalle ore 20 alle ore 7.

Nel tema scambiatori, un elemento particolare è costituito dal parcheggio multipiano La Stazione, che, oltre a essere un parcheggio di destinazione per le strutture a esso adiacenti, può essere considerato anche un parcheggio scambiatore per la quota parte di posti auto riservata agli abbonati. Si tratta però di un parcheggio in struttura, con tariffa, seppure minima.

Nell'impossibilità immediata di realizzare altri parcheggi, previsti come scambiatori nel Regolamento urbanistico¹⁶, occorre razionalizzare l'uso dei parcheggi esistenti.

Per quanto riguarda l'area Fondovalle ovest, è necessario utilizzare le potenzialità dei parcheggi diluiti di via Massetana Romana, mediante l'istituzione di un servizio di minibus con cadenza di 15'.

Sull'area Fondovalle est, occorre estendere il servizio di minibus con cadenza di 15' fino a viale Sardegna, in modo da poter utilizzare anche qui i posti macchina diluiti lungo il percorso. Ma soprattutto, in questo caso, occorre un maggiore impiego del parcheggio Palasport, un contenitore in grado di ospitare almeno 400 automobili, purché sia servito da autobus in maniera continuativa e con frequenze ravvicinate. Con la nuova viabilità realizzata dalla Strada Fiume, si può usare questo parcheggio come scambiatore, dato che ha due vie di accesso, dalla Strada Fiume e dalla strada di Vico Alto.

6. Il trasporto pubblico locale (TPL): area nord, area sud

Nel piano della mobilità sono poi previste innovazioni importanti per i trasporti, con il presupposto di cambiare meno possibile l'assetto consolidato delle linee per non confondere gli utenti, specialmente gli anziani, abituati ad avere la loro linea (o linee) di riferimento, come numero e percorso.

Occorre tuttavia un riordino dei servizi nell'area sud del Comune, finalizzato a migliorare il collegamento con la via Massetana Romana e fra il quartiere di Porta San Marco e il centro, compresi i cimiteri di Laterino e Misericordia.

Nella parte nord sarebbe invece prevista una **Linea ad alta mobilità accessibile (LAM-A)**, fra piazza del Sale, la stazione e San Miniato, potenziando i collegamenti e rendendo utilizzabile il servizio a chi ha problemi di deambulazione, grazie a nuovi marciapiedi rialzati, di cui si sta finendo la progettazione.

¹⁶ Il sistema Fondovalle est comprenderebbe anche i parcheggi di previsione del Regolamento Urbanistico "La Veloce" preso i Due Ponti e il parcheggio "Siena Nord", localizzato all'uscita della Superstrada Siena-Firenze, a inizio Strada Fiume. Il sistema Fondovalle ovest comprende anche i parcheggi di previsione "Uscita Siena Sud" e l'ampliamento del Parcheggio sulla strada dei Tufi, quest'ultimo in corso di parziale realizzazione.

Area sud

A seguito della richiesta, corredata di raccolta di firme, per poter raggiungere il cimitero del Laterino dal centro città e per poter raggiungere il centro città dal quartiere di Porta San Marco, si ipotizza quanto segue:

- la linea 3 attuale, che soffre di un sovraffollamento nella tratta Ospedale-Stazione-Piazza del Sale, verrebbe tagliata in piazza del Sale, ma troverebbe coincidenza in piazza Gramsci con il proseguimento su minibus Pollicino (da denominare con un altro nome, linea 12 – ex linea cimiteri soppressa);
- lo spezzamento in piazza del Sale/piazza Gramsci consentirebbe di viaggiare sui due tronconi con macchine adeguate alle strade da percorrere e all'utenza da servire, nel caso della tratta piazza del Sale-stazione Policlinico con le macchine di maggiori dimensioni;
- a seguito di questa modifica, verrebbe riorganizzato il trasporto nella zona San Marco interna alle mura.

Modifiche:

- Il percorso della nuova linea 12 sarebbe ad anello circolare nella tratta Colonna San Marco, Porta San Marco, Pian dei Mantellini, Porta Tufi, Via Massetana Romana, Colonna San Marco, mentre rimarrebbe ad andata e ritorno nella tratta Colonna San Marco-San Prospero-Piazza Gramsci.
- La linea 54 – che parte da Piazza Indipendenza – non salirebbe più a Porta San Marco, ma da Colonna San Marco si dirigerebbe a via Massetana Romana, semaforo Cerchiaia (senza raggiungere Coroncina), Porta Romana, via Roma, Piazza del Mercato.

La linea 51/54 da Piazza del Mercato per Coroncina, via dei Tufi, piazza Postierla, Porta San Marco, Colonna San Marco, Piazza Indipendenza rimarrebbe immutata.

Questa nuova articolazione del trasporto consentirebbe:

- di raggiungere entrambi i cimiteri dal nodo di scambio di Piazza Gramsci/Piazza del Sale, dove convergono tutti i bus urbani dalle periferie e paesi della cintura, nonché le linee suburbane ed extraurbane principali;

- di servire con cadenza ogni 15' da/verso il centro la via commerciale Massetana Romana, attualmente servita soltanto ogni 30' a differenza di viale Toselli, dove il servizio si svolge ogni 15';
- di adeguare l'attuale linea 3 all'utenza prevista, con macchine più grandi sulla direttrice stazione-ospedale. Attualmente il servizio viene effettuato con una macchina corta da 10 metri, causa la planimetria dell'incrocio via Cesare Battisti-Pescaia;
- di sgravare via San Pietro-Stalloreghi dal transito continuo dei bus, che attualmente passano in media ogni 7' e talvolta si sovrappongono, generando confusione nell'utenza, che non sa se il bus che si trova davanti è in direzione Coroncina o direzione Piazza Indipendenza.
- di eliminare il doppio ingresso al piazzale della Coroncina delle linee 51 e 54, che anche in questo caso generano confusione, riguardo alla direzione in cui viaggiano.
- di avviare un ridimensionamento del servizio bus in via Camollia/via dei Gazzani, dove si registrano numerose proteste per il continuo passaggio dei mezzi TPL. Con la nuova soluzione, il 3 non passerebbe nei giorni feriali da via Camollia, via dei Gazzani, via Campansi.
- Nei giorni festivi, può essere conservata la linea 3 attuale, in modo da dare un collegamento più diretto con i cimiteri.

Alla nuova linea Piazza Indipendenza-Porta San Marco-via Massetana Romana-semaforo Cerchiaia-via Piccolomini-Porta Romana-piazza Mercato, che cambiava numero alla Coroncina si potrebbe assegnare un solo numero: 51, visto che non ci sarebbero più sovrapposizioni con la linea 54, che è sempre lo stesso veicolo con cambio numerazione. La nuova linea 51 si potrebbe effettuare con 5 veicoli anziché 6 veicoli. In pratica, si tratterebbe di un lungo percorso che partirebbe dentro le mura e ci tornerebbe, con una parte ad andirivieni e una parte ad anello. La parte ad anello sarebbe fra Strada dei Tufi parcheggio e Colonna San Marco.

Area nord

Sulla direttrice principale di traffico fra il centro storico, la stazione e il policlinico, occorre creare un "corridoio" di servizio pubblico, intendendo con tale parola – mutuata dalla terminologia europea – una direttrice di trasporto intensa e ben riconoscibile.

Attualmente, tale direttrice è servita dalle linee 3, 10, 17, 77, che si trovano in parte sovrapposte in entrambi i sensi e che fanno esattamente lo stesso percorso e lo stesso servizio: due di queste (il 10 e il 17) dall'ospedale proseguono per San Miniato, mentre il 3 e il 77 proseguono in direttrici

opposte, il primo verso Scacciapensieri, viale Toselli, Due Ponti, il secondo verso Vico Alto, Acqua Calda, Petriccio.

L'orario combinato di queste linee porta la partenza da piazza del Sale verso il policlinico ogni 15' circa.

Le linee 3 e 77¹⁷ hanno una maggiore regolarità di viaggio, mentre le linee 10 e 17 sono poco regolari nei periodi di massima congestione stradale, poiché arrivano da lontano, rispettivamente da Belverde (Comune di Monteriggioni) e da Monteroni d'Arbia come linea 2.

Per creare un "corridoio", occorre istituire una LAM-A, interrompendo in Piazza Gramsci/Piazza del Sale due delle linee attuali, da trasformare in LAM-A, con partenze ogni 15' da Piazza del Sale per stazione-Policlinico-San Miniato, da effettuare con tre macchine.

La LAM-A potrebbe effettuare 4 sole fermate nella tratta fino al Policlinico, e cioè Stazione vecchia (dove creare un nodo di scambio rispetto alle linee 2, 5, 19), Stazione, Autostazione, Policlinico.

Con questa soluzione, il tempo di percorrenza può essere diminuito rispetto alla situazione attuale di circa 5', consentendo anche una velocizzazione del collegamento.

Per attivare una tale linea, è però indispensabile un provvedimento di limitazione della circolazione in viale Mazzini, istituendo almeno una corsia preferenziale nella parte bassa di viale Mazzini, altrimenti la LAM avrebbe molti picchi di irregolarità. Occorrono inoltre corsie preferenziali in viale Bracci, rivedendo la rotonda delle Grondaie. Sul lato stazione di viale Bracci, va creata una lunga corsia per la svolta a destra.

L'introduzione della LAM-A avrebbe un effetto migliorativo importante, standardizzando le partenze dal policlinico verso il centro, oltre a velocizzare il servizio e a estendere l'accessibilità verso i mezzi pubblici.

Per realizzare la LAM-A, si devono interrompere due delle attuali linee, quelle che fanno capolinea a San Miniato, cioè la 17 e la 10, che nel percorso piazza del Sale-Stazione-Ospedale-San Miniato diventerebbero LAM-A. In ipotesi la possibilità che il servizio venga prolungato al parcheggio Palasport, in modo da ottenere in questa zona un grande parcheggio scambiatore.

Una ulteriore necessità è quella di servire il viale Sardegna, attualmente privo di trasporto pubblico, nonostante si sia trasformato da scalo ferroviario in zona artigianale e commerciale. Per questo scopo, potrebbe essere previsto un prolungamento della linea 52 di minibus dalla rotonda della ex Madonnina Rossa fino alla stazione (1,7 km)¹⁸. In questo modo sarebbe garantito anche il trasporto dal "nodo" stazione in direzione dei Due Ponti. In caso di risorse insufficienti, si potrebbe partire

¹⁷ Salvo il pomeriggio per la linea 77, che non tiene l'orario per l'ingorgo alla rotonda di Fontebecci.

¹⁸ Occorre una macchina in più delle attuali 2, quindi il servizio sarebbe da effettuare con 3 macchine.

con il prolungamento della linea 52 fino alla rotonda di viale Sardegna, per 800 metri, al fine di rendere accessibile la zona da sud.

7. Il treno del futuro

Il treno è da molti anni in una situazione di abbandono, dovuta alle vicende nazionali di completo cambiamento gestionale delle ferrovie. Sarebbe stato necessario creare sul posto una società di trasporto unica gomma-ferro, che si dedicasse a rilanciare il servizio, ma non è stato fatto.

A questo punto, occorre lavorare su due fronti:

- rendere il treno utilizzabile nei dintorni di Siena, come servizio di tipo metropolitano, verso Asciano e verso Buonconvento.
- migliorare i collegamenti verso nord e verso sud, rispettivamente con il raddoppio del tratto Granaiole-Empoli che ci porterebbe a Firenze in 60', e con l'ipotesi di stazione Alta velocità, che consentirebbe di raggiungere Roma in meno di 2 h.

Cambiarebbe così la percezione dell'isolamento di Siena.

Quanto proposto non dipende direttamente dal Comune, anche perché gli investimenti sono fuori dalla sua portata. Risultano infatti necessari interventi della Regione e dello Stato; eppure, se non si seguono costantemente queste vicende, c'è il rischio di non fare niente, si tratta infatti di opere costose per le quali le risorse sono sempre difficili da trovare.

Per Siena si tratta tuttavia di una scommessa fondamentale per il suo futuro.

Per quanto riguarda il collegamento nei dintorni di Siena, le prime opere su cui lavorare, in accordo con i Comuni di Asciano e Castelnuovo Berardenga, sono la fermata di Casetta, che potrebbe raccogliere le persone in arrivo dalla Siena-Bettolle e il recupero della stazione di Arbia, che potrebbe servire anche la frazione di Taverne.

8. La classificazione funzionale delle strade

La principale causa di pericolosità e di congestione del traffico urbano si identifica nella promiscuità d'uso delle strade (tra veicoli e pedoni, tra movimenti e soste, tra veicoli pubblici collettivi e veicoli privati individuali). La riorganizzazione della circolazione stradale richiede pertanto la definizione di un'idonea classifica funzionale delle strade, con la quale individuare la funzione preminente o l'uso più opportuno, che ciascun elemento viario deve svolgere all'interno della rete stradale urbana, per risolvere i relativi problemi di congestione e sicurezza del traffico.

Al fine di assolvere adeguatamente la funzione, la classifica funzionale delle strade deve essere integrata da un apposito Regolamento viario che determini le caratteristiche geometriche e di traffico e la disciplina d'uso di ogni tipo di strada.

Il Regolamento viario prevede specifici standard tecnici, in merito alle componenti di traffico ammesse (e quindi, il tipo di loro regolazione, quali marciapiedi protetti, corsie riservate per i mezzi pubblici collettivi, piste ciclabili, divieti di sosta), alle caratteristiche geometriche della sezione trasversale e di tracciato, all'organizzazione delle intersezioni stradali, alle dimensioni delle fasce di sosta laterale ove consentita, alla disciplina delle altre occupazioni delle sedi stradali sia permanenti (installazioni pubblicitarie, chioschi, edicole, cabine, sistemazioni a verde, punti di vendita per il commercio ambulante, mercati fissi, distributori di carburante, tavolini, ombrelloni e fioriere) che temporanee.

In particolare, la definizione della rete viaria interna alla viabilità principale definisce l'ambito nel quale è possibile l'individuazione delle Isole ambientali. L'Isola ambientale si realizza con interventi di Moderazione del Traffico (Zone 30), elementi che introducono il tema della sicurezza stradale e delle reti di percorribilità pedonale e ciclistica.

L'individuazione della rete di "viabilità principale" impone l'analisi di alcuni nodi nei quali si realizzano condizioni di traffico veicolare prossime alla soglia di congestione: questi nodi sono individuabili lungo il perimetro esterno e nei punti di accesso alla città, in genere prima dei parcheggi scambiatori:

- zona Siena Nord;
- Area di Pescaia e Colonna San Marco;
- Area dei Due Ponti;
- Viabilità Stazione Ferroviaria (Sistema delle 4 rotatorie).

Particolare attenzione è posta nel sistema che si sviluppa intorno al polo intermodale della stazione ferroviaria e nel "percorso di crinale" di accesso alla città urbanizzata da nord con particolare riferimento a via Fiorentina e viale Cavour.

A seguito della rilevazione dei dati di accesso veicolare alla città, fornita nel 2014 da Tiemme insieme all'indagine sui saliti/discesi dai bus, sono in corso di elaborazione modelli di simulazione del traffico che consentano di prevedere per quanto possibile l'impatto di innovazioni ad ampio raggio, come l'istituzione di una serie di sensi unici.

Tali previsioni sarebbero di grande importanza per ridurre la congestione di alcune rotonde e per realizzare piste ciclabili, nonché corsie preferenziali.

In questo senso, le questioni rilevanti sono rappresentate dalla direttrice Fontebecchi-Porta Camollia, dove sarebbe necessaria una pista ciclabile, e dalla rotonda Grondaie/rotonda viale Mazzini, sulle quali è urgente fluidificare la circolazione.

9. La distribuzione delle merci: conversione ecologica

Nell'ambito della ZTL, un argomento che il PUM affronta è quello relativo alla logistica e alle tecnologie per la distribuzione delle merci nel centro storico.

Siena ha avuto un ruolo pionieristico alla fine degli anni '90 per i suoi progetti relativi alle piattaforme logistiche per la distribuzione. È anche stata realizzata una piattaforma, cercando di captare la distribuzione dell'ultimo miglio delle merci dei corrieri, organizzando una flotta di mezzi specifici (i taxi merci) adibiti al trasporto di cose nel centro storico, con l'ottimizzazione dei percorsi e del pieno carico di partenza, oltre all'utilizzo progressivo di vettori ecologicamente più sostenibili. L'esperimento iniziale, innovativo a livello nazionale, partiva dai seguenti obiettivi specifici:

- razionalizzare gli spostamenti connessi alle operazioni di consegna, carico e scarico delle merci;
- ridurre l'inquinamento atmosferico, acustico e visivo;
- migliorare l'efficienza del sistema distributivo complessivo rendendolo più facile e più rapido.

Una piattaforma logistica è stata in effetti realizzata, ma non ha poi potuto godere degli incentivi necessari, a causa di un sistema normativo nazionale che ha sempre più teso a incentivare la concorrenza dei vettori¹⁹.

Il progetto va però ripreso, introducendo a questo punto incentivi soprattutto ambientali, cioè spingendo in un congruo numero di anni alla riconversione dei mezzi a combustione interna verso motori a emissioni zero, nonché incentivando la distribuzione merci a pieno carico.

Per quanto riguarda i motori, è prevista una fase transitoria nella quale sono incentivati i veicoli elettrici come tariffe e come orari di distribuzione (già iniziata). La fase transitoria proseguirà riducendo gli orari dei veicoli con motori a combustione interna per arrivare al 1° gennaio 2018 con il divieto d'ingresso alla trazione tradizionale.

Si sta inoltre valutando se procedere all'accreditamento di alcune piattaforme merci, esistenti o da realizzare, sulla base di parametri ambientali e di razionalizzazione, al fine di ridurre il traffico di

¹⁹ Per "vettore", si intende un'impresa che effettua il trasporto; per "modo" si intende invece il mezzo tecnico di trasporto, come il treno, la nave, il camion.

furgoni e di aumentare la sicurezza pedonale e quindi la fruibilità della città da parte dei residenti e dei turisti.

10. I lavori in corso sulle infrastrutture

Rispetto a quanto occorrerebbe fare, sulle infrastrutture i lavori saranno nei prossimi anni ben pochi, per mancanza di copertura finanziaria, legata anche alla scarsa possibilità di investimenti da parte dell'Amministrazione comunale.

Occorre mettere in evidenza prima di tutto un concetto per molti inedito: non si costruiscono nuove opere stradali, salvo quelle utili a fini di incremento della sicurezza.

Il XX secolo, secolo dell'automobile, è terminato. Ha visto un'occupazione dello spazio e una concentrazione enorme di investimenti per fare sempre più posto alle automobili. Nel XXI questo assorbimento di risorse a servizio dell'auto non è più possibile. I finanziamenti esterni (europei, statali e regionali) non arriveranno per nuove opere stradali.

Si può invece pianificare la costruzione di parcheggi scambiatori, corsie preferenziali per i mezzi pubblici, piste ciclabili, marciapiedi, cioè tutto quello che serve per recuperare alle persone l'uso delle strade, invase da migliaia di autoveicoli.

Il 7 novembre 2015 è stata inaugurata l'autostazione di Siena, di cui si parlava fin dal piano regolatore del 1956. Finalmente l'opera, frutto di finanziamenti e di progetti del Comune nelle passate Amministrazioni, è arrivata a compimento. Comprende 7 stalli per le partenze dei bus extraurbani, sui 12 inizialmente previsti, ma rappresenta comunque un progresso notevole per liberare il piazzale Rosselli, completamente ingolfato di automobili e pullman e per il fatto che è stato attivato il sottopassaggio, il quale permette ora di arrivare da via Lauro De Bosis fino all'Antiporto di Camollia con la risalita. Ma più a lungo corso, il camminamento è fra i due centri attrattori della città: l'ospedale e il centro storico.

Nel Comune di Siena, nei prossimi due anni, quelli di validità del piano del traffico, sono ipotizzabili le seguenti infrastrutture, tutte nella direzione dei principi sopra elencati, tra i quali soprattutto quelli migliorativi della sicurezza:

- miglioramento dell'intersezione in località Fangonero tra la Strada del Ruffolo e la SS73 Levante (in direzione Siena-Bettolle);
- miglioramento dell'accessibilità delle fermate bus TPL sulla direttrice Piazza del Sale-Stazione Ferroviaria-Policlinico e della fermata dell'Antiporto Camollia (Risalita);
- miglioramento del percorso pedonale in via Fiorentina fra Palazzo Diavoli e Via Quinto Settano;

- ampliamento del parcheggio scambiatore dei Tufi, con nuova fermata del TPL e adeguamento a rotatoria dell'intersezione di Cerchiaia;
- nuova pista ciclo-pedonale Isola d'Arbia-Ponte a Tressa;
- adeguamento a rotatoria dell'intersezione a raso della Zona Industriale di Isola d'Arbia fra via Narciso Mengozzi e la SR 2 Cassia;
- interventi vari di moderazione del traffico;
- nuova pista ciclabile tratto Strada Fiume-stazione ferroviaria (qualora si acquisiscano finanziamenti regionali).

Si tratta in tutti i casi di interventi volti ad aumentare la sicurezza stradale, dedicati alla mobilità ciclo-pedonale o al potenziamento dell'offerta relativa ai mezzi pubblici, in parte cofinanziati con la partecipazione a bandi specifici della Regione Toscana o dei Ministeri.

11. I tempi: comunicazione, condivisione, applicazione

Nel 2005 è stato pubblicato da “Il Sole 24 Ore” uno studio approfondito sul tema della mobilità, che ha fatto il punto in maniera dettagliata sulle problematiche dei trasporti e sulle politiche e le tecnologie innovative²⁰.

Il testo ricorda innanzitutto che per troppo tempo il traffico è stato considerato un corollario indispensabile della modernità, visto che l'automobile, principale *status symbol* della seconda metà del XX secolo, ha avuto bisogno di libertà di movimento e di spazio. Sacrificando tutto il resto al “culto della macchina”, le città hanno così rinunciato allo spazio, al silenzio, alla vita civile nelle strade e in gran parte delle piazze. Durante lo stesso periodo, il trasporto pubblico ha assunto nel “senso comune” un'immagine pauperistica dura a morire: nell'Italia del “miracolo economico” chi aveva soldi andava in macchina, chi non poteva permettersela usava i mezzi pubblici.

Oggi questa immagine è del tutto fuori dal contesto sociale almeno per l'Italiano medio, ma si ritrova in alcuni aspetti facili da cogliere, ad esempio il maggiore uso del mezzo pubblico da parte degli immigrati o degli studenti che non hanno ancora l'auto propria.

Eppure, nel frattempo si è cominciato a percepire un segnale di cambiamento, pensando alla riqualificazione dello spazio, sia nelle città grandi sia in quelle medie dei maggiori Stati industrializzati, dove la cultura dell'ambiente sta gradualmente affermandosi.

In seguito a questo assunto, gli studiosi hanno sostenuto che l'auto rappresenta un ottimo oggetto per gli spostamenti nel tempo libero e per esigenze particolari, come il trasporto su aree di

²⁰ L. Montanari - A. Zara - S. Gragnani, *Salvarsi dal traffico. Governo, regole, soluzioni e tecnologie per una mobilità urbana di qualità*, Milano, Il Sole 24 Ore, 2005.

campagna a popolazione rarefatta. Ma gli spostamenti urbani per lavoro, studio, pendolarismo, devono trovare risposta in sistemi più sostenibili, smettendo di soffocare le città con le code interminabili che si verificano nelle “ore di punta”. Occorrono nuovi modelli di mobilità, da incentivare con gli sviluppi tecnologici, ma anche con la promozione del servizio pubblico, per indurre tutti quelli che possono farlo a lasciare a casa l’automobile.

Ciò nonostante, il problema del traffico è stato esaminato soprattutto per i suoi effetti sull’inquinamento e sulla salute, mentre un’attenzione molto minore hanno ricevuto i temi della congestione stradale e della saturazione dello spazio, fattori che hanno riflessi importanti sulla qualità della vita e sulla competitività dei vari territori²¹. A causa del traffico, ogni anno l’Europa perde circa 100 miliardi di euro, mentre aumentano le emissioni inquinanti, e gli incidenti stradali si concentrano in città: un incidente mortale su tre si verifica in area urbana, con vittime gli utenti più deboli, cioè pedoni e ciclisti.

Il trasporto è spesso tra le priorità di intervento degli amministratori di Regioni ed enti locali. L’impatto politico di una qualsiasi scelta in materia è però molto elevato e occorre dunque una buona dose di coraggio per affrontare il tema, con l’intento di contribuire a soluzioni comunque parziali: non esiste, infatti, un provvedimento che possa soddisfare tutti i cittadini o che possa risolvere del tutto il problema del traffico e dell’uso eccessivo dei mezzi privati.

Dall’altro lato, il cittadino ha una visione del tutto personale ed egoistica rispetto ai servizi e alle infrastrutture di mobilità. Le sue esigenze sono di norma concentrate in un piccolo territorio, ma sono assai importanti nella vita di tutti i giorni: il parcheggio sotto casa, la fermata dell’autolinea, il divieto di accesso in una strada, l’orario di un treno, possono cambiare le abitudini quotidiane e sono di conseguenza accolti bene o male a seconda del proprio interesse specifico.

Le scelte strategiche delle Amministrazioni non vengono percepite per l’interesse generale, ma per i vantaggi o gli svantaggi apportati nella propria zona di movimento. Al fine di far comprendere ai cittadini quello che si sta facendo, occorre un appropriato processo di divulgazione delle scelte: spiegare i perché, le motivazioni, i vantaggi in prospettiva, non è mai superfluo²².

Citando ancora il testo de “Il Sole 24 Ore”, occorre ricordare la seguente considerazione

«ogni cambiamento richiede una forte condivisione a livello locale, prima tra le istituzioni e poi con i cittadini, da costruire con appropriati metodi e tecniche. Un piano del traffico nuovo

²¹ Ivi, p. VII.

²² S. Maggi (a cura di), *I trasporti in provincia di Siena e la mobilità sostenibile*, Firenze, Nerbini, 2009, p. 28.

o una nuova rete di trasporto pubblico richiedono adeguati piani di comunicazione, esattamente come si fa quando si deve lanciare un prodotto di consumo»²³.

La comunicazione risulta importante nei trasporti al pari dell'evoluzione tecnologica, perché anche le scelte migliori generano opposizioni insormontabili se non sono condivise dalla cittadinanza. Coinvolgere la popolazione nella preparazione e attuazione dei piani di riordinamento dei trasporti, finalizzati a incrementare gli utenti dei mezzi pubblici, risulta indispensabile, incontrando i pendolari, le associazioni dei consumatori, i sindacati, fornendo materiali di lavoro di facile interpretazione, stimolando *forum* di discussione nei quali presentare proposte²⁴.

Per fare un solo esempio sulla mancata percezione del “problema mobilità”, si può rilevare che è tuttora modesta nel “senso comune” della gente la consapevolezza che la circolazione di auto e camion sulle strade risulta eccessiva in rapporto alla capacità di tolleranza infrastrutturale e persino ambientale. Eppure la congestione stradale è sotto gli occhi di tutti e l'apertura di nuove strade non la riduce, perché la disponibilità di nuovo spazio viene velocemente saturata, perché i veicoli in circolazione sono un numero smisurato²⁵.

Con i principi sopra ricordati, fin dal 2013, l'Amministrazione ha provveduto a organizzare incontri pubblici sul tema e si è dedicata a spiegare il perché dei primi provvedimenti presi, come l'estensione della ciclabilità del centro, la tariffazione accessi, le pedonalizzazioni. Per tutto è questo, è stato coniato uno slogan efficace, già ricordato: “dal passaggio al passeggio”.

Il PUM colloca ora in uno scenario d'insieme i provvedimenti già presi con quelli da prendere, e affronta la questione traffico e trasporti a 360°.

Nei prossimi mesi si procederà ad avviare una campagna di comunicazione e di sensibilizzazione, con incontri pubblici, condivisione con le Consulte territoriali e i le associazioni di categoria, forum di discussione.

I tempi saranno dettati dalle possibilità tecniche di sviluppare quanto proposto, ma anche dai suggerimenti dei cittadini.

A breve, si procederà con l'incremento dell'Area pedonale urbana, legata alla riforma della ZTL, sarà poi la volta dell'istituzione delle prime ARU e del Piano per la circolazione e sosta dei ciclomotori e motocicli. A latere, quando compatibile con i costi, si procederà al potenziamento del TPL. Allo stesso tempo, verso l'esterno, l'Amministrazione si impegnerà nel grande tema di

²³ L. Montanari - A. Zara - S. Gragnani, *Salvarsi dal traffico*, cit., p. XII.

²⁴ *Verso una strategia europea per una mobilità sostenibile. Linee d'azione per gli enti locali*, a cura di Osservatorio Città Sostenibili, Milano, Angeli, 2004, p. 187.

²⁵ L. Montanari - A. Zara - S. Gragnani, *Salvarsi dal traffico*, cit., p. 7.

“raggiungere Siena”, contro l’isolamento della città, soprattutto per un collegamento ferroviario adeguato ai tempi.

Allegato I. Tabelle

Tab. 1. Domanda e offerta di sosta in ZTL, divisa per settori

RAPPORTO OFFERTA/DOMANDA DI SOSTA NELLA ZTL					
SETTORI ZTL	Numero Permessi	Posti auto segnati (OFFERTA)	N. Bollini mensili 2014 (DOMANDA)	Saldo Posti Auto (O-D)	Offerta % O/D
ZTL1 - OVILE	503	145	280	-135	51.80%
ZTL2 - ROMANA	738	450	462	-12	97.40%
ZTL3 - TUFİ	269	116	144	-28	80.56%
ZTL4 - FONTEBRANDA	282	82	155	-73	52.90%
ZTL5 - S. MARCO	661	270	401	-131	67.30%
ZTL6 - CAMOLLIA	249	163	175	-12	93.14%
<i>TOTALE</i>	<i>2702</i>	<i>1226</i>	<i>1617</i>	<i>-391</i>	

Tab. 2. Occupazione parcheggi in struttura nella fascia serale e notturna

TASSI MASSIMI DI OCCUPAZIONE FASCIA SERALE/NOTTURNA (18:00-07:00) PARCHEGGI IN STRUTTURA CENTRO STORICO						
PARCHEGGI O	Num. Stalli totale	Num. Abbon. attuali	Tassi di occupazione oraria massimi fascia notturna (due esempi)		Media Tassi massimi	Stalli liberi fino al 95% ²⁶
Il Campo	589	307	73% (15/04/2014 ore 18:00)	89% (15/08/2014 ore 18:00)	51%	126
Il Duomo	228	70	75% (15/07/2014 ore 21:00)	107% (15/08/2014 ore 18:00)	51%	41
Santa Caterina	512	177	71% (25/05/2014 ore 19:00)	101% (15/08/2014 ore 18:00)	51%	114
San Francesco	299	117	101% (15/08/2014 ore 18:00)	102% (25/05/2014 ore 18:00)	71%	0
Stadio-Fortezza	709	188	86% (15/08/2014 ore 18:00)	94% (05/04/2014 ore 23:00)	57%	70

²⁶ Per stabilire l'offerta di sosta ancora disponibile è stato scartato il valore massimo (ipotizzando di non voler raggiungere la saturazione per più di 10 giorni in un anno) e calcolato il numero di stalli disponibili fino al raggiungimento di un Tasso di occupazione oraria massimo del 95% (a vantaggio di sicurezza non è stato utilizzato il 100%); l'unico parcheggio che risulta non avere stalli disponibili risulta il San Francesco dato l'elevato valore dei Tassi di occupazione oraria massimi.

Tab. 3. ARU da istituire: situazione dei parcheggi e presenze di auto²⁷

ARU	POSTI AUTO.	AUTO RILEVATE VAL.MAX	AUTO RESIDENTI (VAL.MAX)	AUTO NON RESIDENTI IN SOSTA NOTTURNA	AUTO NON RESIDENTI IN SOSTA NOT. NON PRESENTI DI GIORNO	AUTO NON RESIDENTI IN SOSTA BREVE (VAL.MAX)
ARU 1. S. PROSPERO	1506	1743	577	589	349	632
ARU 4. ESTERNA LE LUPE	576	736	253	356	197	227
ARU 6. BUSSETO	153	231	103	128	57	37
ARU 7. ESTERNA PORTA PISPINI	118	203	88	100	50	55
ARU 8. ESTERNA PORTA ROMANA	158	250	118	102	38	47
ARU 9. VALLI	124	203	90	68	29	29
ARU 12. ESTERNA FONTEBRANDA	84	118	36	74	34	18
TOTALE	2719	3484	1265	1417	754	1045

²⁷ Per ogni ARU è evidenziato il numero di posti auto attualmente presenti (POSTI AUTO); il massimo numero di auto rilevate in un orario (AUTO RILEVATE-VAL.MAX.) che, risultando quasi sempre maggiore dei posti auto, evidenzia la presenza di un'elevata percentuale di sosta non consentita; la consistenza della sosta residenti (AUTO RESIDENTI-VAL.MAX) che andrà garantita (nei residenti sono incluse anche le auto provenienti dalla ZTL). La differenza tra gli stalli presenti e il valore massimo di auto residenti (ARU di riferimento e ZTL) presenti risulta sempre positivo e quindi in ogni ARU è sempre possibile garantire la sosta dei residenti, sia dell'ARU sia della ZTL corrispondente. Per ogni ARU risulta inoltre un elevato numero di auto in sosta notturna non appartenenti a residenti (AUTO NON RESIDENTI IN SOSTA NOTTURNA) da tenere in considerazione (si tratta probabilmente di domiciliati).