

COMUNE DI SIENA

**DOCUMENTO POLITICO – PROGRAMMATICO DI
SINTESI PER IL NUOVO PIANO OPERATIVO e PER
IL NUOVO PIANO URBANO DELLA MOBILITA'
SOSTENIBILE DELLA
CITTA' DI SIENA**

GENNAIO 2019



“UNA CITTA' DA RIPENSARE”

**la pianificazione urbanistica come contributo alla ripresa
economica ed allo sviluppo.**

Premessa

Nell'ambito dei cambiamenti generalizzati che hanno interessato tutti i settori del Paese per la prolungata crisi economica e finanziaria, aggravatasi ulteriormente nella nostra Città per le note vicende del MPS, la pianificazione urbanistica può costituire un contributo importante per avviare la ripresa ed invertire l'attuale tendenza congiunturale negativa; lo può fare creando le condizioni favorevoli ed i presupposti per

attirare i necessari e fondamentali investimenti dall'esterno e per incentivare una rinnovata fiducia nei Senesi, soprattutto nei più giovani.

Il nuovo atteggiamento, che sottende ad una diversa visione della Città e del Territorio, deve innanzitutto dimostrare di essere in grado di mettere in discussione e scardinare quelle scelte e quei luoghi comuni che fino ad oggi hanno condizionato ed indirizzato la linea politico-urbanistica dettata dal Piano Strutturale (Delibera C.C. n. 32 del 02.02.2007) e dal Regolamento Urbanistico (Delibera C.C. n. 2 del 24.01.2011 e ultima Variante 2016).

La strumentazione urbanistica vigente fa riferimento evidentemente ad un quadro socio-economico alquanto diverso da quello che si sta evidenziando oggi e si deve anche sottolineare che già in origine non brillava per creatività e per una lettura ed interpretazione prospettica del territorio che mirassero ad una reale incentivazione dello sviluppo e dell'occupazione.

Gli indirizzi di riferimento, gli stessi in cui si riconosce il Piano Operativo che attualmente è in gestazione, puntavano soprattutto ad un adeguamento alla normativa regionale e riprendevano in buona parte le linee programmatiche del precedente Piano Secchi del 1990/1996, ovvero di oltre vent'anni fa. La Variante al Piano Strutturale ed il nuovo Piano Operativo (che sostituirà il R.U.) e la cui adozione era stata promessa prima delle ultime elezioni, si stanno già configurando come atti di pedissequo asservimento ad una politica urbanistica regionale (Piano di Indirizzo Territoriale PIT/Piano Paesaggistico e L.R. 10.11.2014 n. 65) che, sin dalle fasi approvative ma soprattutto dal momento in cui è entrata a regime e compresa, è stata in generale osteggiata dai Comuni e dalle Associazioni economiche e professionali, in quanto espressione di una filosofia (impostata dal binomio Rossi-Marson) che nei fatti risulta *detrattrice* dello sviluppo territoriale.

Un tema come quello del contenimento del consumo di nuovo suolo, certamente complesso anche se semplice come slogan e

comunque da calibrare in relazione ai diversi ambiti regionali, è stato interrelato a quelli, condivisibili, della tutela e valorizzazione del paesaggio, del recupero delle aree e degli organismi degradati.

Un atteggiamento che può avere senso, ad esempio, per i territori consumati e martoriati della Piana Fiorentina (frutto di azioni che sono ancora oggetto di procedimenti legali in corso) ma che diviene ostacolo per altri ambiti regionali, in cui rallenta lo sviluppo non permettendo la sostenibilità economico-finanziaria delle operazioni. Il recupero urbano è sicuramente un tema rilevante per lo sviluppo sostenibile delle città ma diviene fattibile e reale quando le amministrazioni comunali assumono un ruolo attivo determinante nel permetterne l'attuazione o comunque ne creano i presupposti normativi.

Ad esempio, pur in presenza di organismi edilizi che potrebbero essere oggetto d'interventi di recupero e cambio di destinazione (ex-Tommaso Pendola, ex-INPS, Caserma Santa Chiara, Residenza Universitaria di Via del Porrione, ex-Istituto Santa Teresa, ex-Caserma dei VV.F.F.) non sempre vi è una normativa

che ne faciliti l'attuazione ma soprattutto fino ad oggi non si è avuto percezione di un necessario ruolo che avrebbe dovuto assolvere l'Amministrazione comunale, atto a facilitare la definizione di accordi con le proprietà che, nella quasi totalità dei casi, risultano Enti ed Istituzioni pubbliche.

Una considerazione di carattere generale è che le città ed i territori che abbiamo ereditato si mostrano in molti casi inadatti alle trasformazioni sociali e funzionali che sono avvenute con tempistiche esponenziali e che esprimono, come diretta conseguenza, nuovi bisogni, nuove domande e nuovi soggetti sociali, e che per questo chiedono di essere ripensati nei loro impianti morfologici e di potersi rigenerare come risultato dell'applicazione di nuove idee ed invenzioni trasformatrici.

Siena non evidenzia in maniera accentuata, come emergenze, situazioni di inadattamento e obsolescenza, tuttavia sono evidenti dei casi al limite che necessitano di essere ripensati.

Si tratta di progetti di vera e propria "riappropriazione di luoghi", una volta considerati e vissuti come strategici e che oggi stanno evidenziando un grave distacco dalla vita

quotidiana della Comunità senese; alcuni esempi, che saranno ripresi ed approfonditi nella parte propositiva: la Fortezza con gli spazi adiacenti, la “conca” del Rastrello con lo Stadio, La Lizza, l’area della Mens Sana, l’insediamento dei Mercati generali.

Oggi, di fronte a queste situazioni di disagio, ma che allo stesso tempo lasciano intravedere eccezionali potenzialità inespresse, dobbiamo constatare mestamente che a Siena il recupero urbano ha un motore depotenziato e l’edilizia, che è stato un settore trainante e con un ampio indotto economico, deve trovare con grande difficoltà altre “rendite” per decollare.

Se seguendo le indicazioni della Regione, tradotte nella strumentazione urbanistica vigente, tutte le forze e le idee devono convergere pressoché esclusivamente nel recupero, il ruolo trainante dell’Amministrazione diviene un elemento fondamentale che non può essere delegato al privato, oltretutto se in assenza di condizioni favorevoli.

Il nuovo Piano Operativo deve ricostituire una visione comune politico-culturale prima di quella tecnico-amministrativa e

deve essere fatto per guidare e agevolare processi economici e non essere il figlio timoroso delle procedure.

Quindi le scelte pianificatorie devono scaturire da una nuova, diversa e reale lettura di un contesto socio-economico che è completamente cambiato e che non potrà più tornare ad essere lo stesso: il tema da affrontare non può essere solamente quello dell'adeguamento della strumentazione agli indirizzi (politici) regionali ma, consci del particolare momento storico che obbliga a rimetterci in discussione, dobbiamo puntare a nuove prospettive di sviluppo e di crescita, ad una nuova *visione* urbanistica per Siena ed il suo Territorio.

La Città ha bisogno di nuovi stimoli, di idee ponderate che guardino lontano e di obiettivi ambiziosi, di innovazione e di rinnovarsi (elementi che possono risultare appetibili per l'imprenditoria e per attirare investimenti), oltre che di coraggio nella loro attuazione; tutto ciò è possibile ma si deve auspicare una modificazione del gradiente culturale e della creatività messi in campo fino ad oggi.

Tutti i tematismi, dalle politiche per la qualità insediativa a quelle per i servizi, per la produzione, il commercio, il turismo e per la mobilità, devono essere ripresi, riletti, ripensati e reinterpretati in maniera diversa, sforzandoci di uscire da quel “torpore” in cui ci siamo obbligati o nel quale abbiamo convissuto inconsapevoli negli ultimi decenni.

Siena deve ridisegnare un proprio ruolo che non può guardare solo al settore turistico (comunque da rivedere perché non rimanga fonte di reddito per un ristrettissimo numero di soggetti) ma innanzitutto andare a ricoprire il vuoto, in crescita, lasciato dalla profonda ed irreversibile crisi del settore terziario, su cui aveva impostato le sue prospettive di sviluppo.

Siamo stati e lo siamo ancora una città mono-funzionale (impiegati o pensionati del settore terziario) in cui l'imprenditoria, la produzione manifatturiera e le attività professionali hanno occupato una percentuale minima, comunque dipendente dal settore principale; oggi dobbiamo essere coscienti e convinti dell'assoluta necessità di individuare nuove prospettive di sviluppo.

Dobbiamo proiettarci su un futuro prossimo di rinnovamento urbano e di sviluppo per la Città, coinvolgendo, con la ferma intenzione di renderli soggetti operativi e decisionali, i cittadini senesi, le Contrade, le Organizzazioni ed Istituzioni culturali, economiche e professionali, i soggetti ancora presenti e possibili investitori negli ambiti della produzione e del commercio, senza dimenticare i necessari riferimenti alla storia dei progetti e delle idee più importanti che hanno interessato Siena senza mai vedere attuazione (Alvar Aalto, Giancarlo De Carlo, Oriol Bohigas) ma segnando tuttavia delle direzioni da rivalutare, per ripartire e programmare le scelte future.

INDICAZIONI OPERATIVE

I. Idee e linee guida

Nell'ambito di un processo di re-interpretazione della Città, delle sue funzioni e del suo ruolo, dobbiamo definire nuovi

contenuti per le politiche urbanistiche e ridisegnare le linee evolutive per il nostro futuro mirando molto più in alto di quanto fatto fino ad oggi; è necessario individuare e rendere immediatamente attuabili e sostenibili una serie di azioni/operazioni d'iniziativa pubblica e mista con investitori privati, nonché confrontarci ed agevolare operazioni che potranno essere proposte dall'imprenditoria privata, che rappresentino soluzioni certe ad obiettivi stabiliti per i vari settori: l'abitare, il sociale, il commercio ed il turismo, il direzionale, la produzione, il patrimonio storico artistico e architettonico, la mobilità, l'ambiente, il decoro ed il verde urbano.

In questo nuovo contesto il vero tema di riferimento non può solo essere quello del consumo di nuovo suolo (pur privilegiando le operazioni di recupero) ma della verifica del raggiungimento della sostenibilità economica delle operazioni, della loro finanziabilità e garanzia delle tempistiche certe (uno dei motivi ad esempio dell'allontanamento di investitori esteri).

La dinamicità degli iter approvativi, a fronte delle Conferenze di Servizi e della formazione di un Ufficio apposito interno al Comune che sappia ritmare e velocizzare i tempi del progetto e della sua esecuzione, nonché il coadiuvare i soggetti interessati nella ricerca di finanziamenti da parte della Comunità Europea, devono divenire elementi che avvicinano gli investitori alle operazioni. I progetti dovranno essere organizzati a fronte di una visione unitaria e di una programmazione dettagliata nel medio e lungo periodo.

II La scelta del perimetro del territorio urbanizzato.

Occorre quindi, nel caso concreto, compiere scelte di fondo ed avere un rapporto continuo e costante con gli altri attori del settore, non solo nella fase di redazione del Piano, ma durante tutto il mandato amministrativo. Per questo sono stati intessuti

rapporti già consolidati con la Soprintendenza, la Provincia, la Regione Toscana. E' stato costante inoltre il confronto con i progettisti che si sono aggiudicati il bando di gara e che hanno già elaborato gran parte del lavoro che sottende alla realizzazione del Piano.

Dai confronti iniziali con gli attori summenzionati è emersa la prima scelta che l'amministrazione ha assunto in maniera chiara, ossia quella di fissare il perimetro del territorio urbanizzato ai sensi dell'art. 4 della Legge Regionale Toscana n. 65/2014.

Una scelta condivisa con la Regione Toscana e la Soprintendenza, che porterà ampi vantaggi in sede di redazione del Piano strutturale, il cui avvio dovrà improrogabilmente aversi per il novembre 2019.

Sarà fondamentale poi, metodologicamente, analizzare ogni contributo pervenuto dai privati e riportato nel SIT, il sistema digitale del settore urbanistica, che garantisce trasparenza ed immediatezza.

Avremo inoltre la possibilità di tenere in preminente considerazione le proposte provenienti dagli Ordini Professionali per quanto riguarda la parte generale del Piano e le relative norme.

A tal proposito è stato istituito un tavolo tecnico permanente con gli ordini professionali di Ingegneri, Architetti, Periti, Geometri, e i costruttori edili, per un confronto costante sui temi di maggior rilievo di carattere generale del P.O. .

III Criteri per la pianificazione e gestione dell'abitare.

In un articolo apparso sulla Repubblica del dicembre 2017, Francesco Bandarin, presidente Ancsa, (Associazione nazionale centri storici artistici) affermava che i centri storici che si rinnovano sono scelti dai giovani per abitare e, tra nuovi lavori e attività, diventano il cuore della ripresa economica.

Una ricerca delle associazioni Ancsa e Cresme lancia l'allarme:

"Senza una nuova politica dei centri storici, in futuro i danni e gli squilibri saranno gravi e irrimediabili. La salvaguardia non

passa solo dalla conservazione dei grandi monumenti ma attraverso un profondo equilibrio tra la protezione, l'uso degli spazi pubblici, il mantenimento dell'equilibrio socialeLe città storiche - aggiunge Bandarin - sono da sempre le colonne del nostro Paese, nonostante ne ricoprono solo lo 0,05% della superficie. Ma il Paese in questi ultimi decenni sembra essersene dimenticato. Gravi minacce incombono sull'equilibrio e la salute dei nostri centri storici: alterazioni degli spazi, spopolamento, usi turistici non sostenibili, crisi del commercio locale, carenza di investimenti. È necessario un rinnovamento delle politiche su scala nazionale e locale per restituire alle città storiche italiane il ruolo di centro della società e di locomotive dell'economia".

Ma veniamo ai dati che illustrano la situazione:

Nei centri storici dei 109 capoluoghi di provincia esaminati vive il 2,5% della popolazione, pari ad un milione e mezzo di persone, il 3,8% degli stranieri, il 2,9% delle famiglie italiane, 723mila circa.

Il 23% degli abitanti di queste parti della città ha più di 64 anni, e soltanto il 12% meno di 15 anni. Centri dunque luogo di anziani, soli.

La fotografia dei 109 centri analizzati è quella di un'Italia a due velocità, parcellizzata, tra luoghi antichi che cambiano volto e si rinnovano, come Prato e altri sempre più disabitati come Frosinone dove il 52% delle abitazioni in centro vuoto, a Ragusa dove è il 42 % ad esserlo, a Lecco il 42,2 delle case è occupato da non residenti mentre nella vecchia Taranto un edificio su tre è inutilizzato, a Caltanissetta uno su cinque mentre ad Agrigento e Trapani uno su dieci

Un'immagine del Paese che vede un calo di abitanti nel nord est, Lombardia, Veneto, Friuli, mentre i centri storici in crescita sono in Toscana, Umbria, Marche (ad esclusione dei comuni sulla costa) e Lazio.

Tra le città in forte crescita di abitanti nel centro storico tra il 2001 e il 2011 la più attiva è Prato, più 38%. Per Roma c'è un più 15%, seguita da Torino, Parma, Forlì e Grosseto.

Ma dove vanno a vivere o abitano i giovani? I giovani nel centro storico di Prato sono cresciuti del 68,7%, a Forlì del 54%, a Latina del 37,6%. Sopra la media nazionale ci sono Taranto, Foggia, Palermo, attorno al 25%, e poi Monza.

Dal 3 al 6 aprile 2019, a Riva del Garda, si terrà la settimana Rassegna urbanistica nazionale (Run) dell'Istituto Nazionale di Urbanistica. Il titolo della settimana Run ne riassume gli obiettivi e gli intenti: "Mosaico Italia: raccontare il futuro" è un modo di leggere i tanti cambiamenti attraverso le sperimentazioni in corso, nei diversi territori italiani, fra strategie nazionali e agende locali, progetti, programmi straordinari, piani di nuova generazione, pianificazione territoriale e urbanistica ordinaria dei vari livelli di governo del territorio.

In un articolo apparso sulla Repubblica del novembre scorso, Francesco Ermani anticipa uno dei temi che verranno trattati nel prossimo RUN: "Se la città riparte dal centro storico", in esso verranno affrontati argomenti quali:

- *il controllo dei residenti reali: quanti sono i proprietari di più appartamenti affittati a studenti e turisti in uno dei quali fissano la propria residenza?;*
- *Il turismo non sostenibile e la gentrification (la sostituzione dei residenti con più alto reddito);*
- *la riduzione della “biodiversità economica” cioè la riduzione del commercio trazionale e il dilagare di bar, ristoranti e locali aperti fino a tarda notte;*
- *l'affievolimento delle relazioni sociali che, nelle città storiche, sono state fonte di fermento comunitario.*

Senza attendere l'esito di quel dibattito, è intenzione di questa amministrazione, provare ad anticipare alcune risposte attraverso delle specifiche indicazioni per la stesura del Piano Operativo.

L'obiettivo di individuare processi che conducano alla riappropriazione del centro storico da parte di abitanti stabilmente residenti è per noi irrinunciabile

Le analisi in esso contenute, largamente condivisibili, confermano i fenomeni già descritti a livello nazionale, ed è per questo che riteniamo prioritario una decisa inversione di rotta.

Rivolgendosi a tutti quei cittadini che conoscono e condividono le regole ineludibili per il rispetto del valore dei centri storici e, ancor più per quello di Siena, intendiamo sollecitare e promuovere il riutilizzo del centro storico a partire da alcuni elementi fondativi condivisi:

- Occorre che l'Amministrazione ricerchi forme di finanziamento pubblico come la "legge speciale" anche alla luce dell'acquisizione del centro tra il patrimonio dell'umanità.
- Il P.O. dovrà prevedere la possibilità di reintrodurre nel tessuto attività di prima necessità (commerciali alimentari piccola e media distribuzione e di servizio (assistenza anziani e scuola d'infanzia e primaria). Il potenziamento di asili nido all'interno della città certamente costituisce un importante incentivo per giovani coppie, come la possibilità di costituire forme di cohousing per anziani, o meglio ancora multi generazionali potrà esserlo per i meno giovani (N.B. questa scelta avrà bisogno

dell'innesto di altre politiche amministrative, quali il sociale, con la formazione di progetti pilota).

Il recupero dei contenitori dismessi (elenco già a disposizione dell'amministrazione, da ampliare in conseguenza della smobilitazione del patrimonio di proprietà MPS), preventivamente studiati i caratteri salienti de stessi per verificarne la frazionabilità senza perderne gli elementi di valore, dovrà essere reso accessibile in più piccoli lotti funzionali, agli operatori locali (singoli cittadini, gruppi di cohouser, imprese ecc), che, viste le attuali contingenze economiche, la crisi del credito e la perdita di capacità operativa del settore delle costruzioni, risulterebbero esclusi da un'asta del bene intero. Tale percorso, intrapreso in primis sul patrimonio pubblico, dovrà essere esteso anche al patrimonio privato attraverso forme di convenzione incentivanti.

In tale percorso occorre attivare una stretta collaborazione con le Contrade.

- Nella struttura insediativa dovrà essere reso più facile e agevolato l'abbattimento delle barriere architettoniche nei limiti

che la città storica impone pensando ad una maggiore diffusione di attrezzature meccanizzate per il superamento dei limiti geometrici presenti.

- Si dovranno studiare forme incentivanti per l'adeguamento sismico e la messa in sicurezza del patrimonio pubblico e privato.

IV Analisi dei problemi legati al traffico e alla mobilità e criteri per la loro soluzione.

Le osservazioni e le problematiche presenti a Siena ed analizzate mettono in luce diversi aspetti negativi che la circolazione oggi a Siena presenta. La crescita rilevante dei mezzi veicolari privati negli ultimi anni, ha portato la città ad un progressivo disagio che si concentra in particolari luoghi (citati per l'appunto nella relazione Viale Toselli e Massetana, rastrello e Fortezza) ed in particolari momenti della giornata e della settimana.

A questa semplice ed ovvia constatazione vanno aggiunte anche le problematiche, che con sempre maggiore frequenza si presentano quotidianamente nell'immediata periferia della città

a chi deve spostarsi da e verso il centro sia per quanto riguarda l'attracco a Nord in direzione Firenze, sia per quanto concerne la direzione Sud sul raccordo Siena- Bettolle e sulla Cassia in direzione Monteroni e Buonconvento.

E' chiaro che le problematiche sono di natura diversa e soprattutto di scala diversa, nel frattempo però si rende necessario avviare un percorso prefiggendosi obiettivi che pur raggiungibili in tempi lunghi, comunque necessitano di passaggi intermedi e di scelte coraggiose che mitighino anche nel breve periodo i disagi progressivamente aumentati.

Le problematiche relative alla mobilità su scala più grande (regionale) indicano come unica e concreta soluzione per un avvicinamento al capoluogo regionale una linea su "ferro" e lo stesso, come in passato più volte evidenziato, anche nella direzione sud opposta, è necessario procedere con la stessa filosofia , anche se non possiamo tralasciare di segnalare con forza la necessità di completare il tracciato della nuova cassia almeno nel tratto che va da Isola d'Arbia a raccordarsi con la Grosseto-Fano a valle di Cerchiaia. Inoltre, pur se non di

competenza dell'Amministrazione Comunale, ci sarà l'impegno a sollecitare gli Enti e gli Organi competenti per il completamento/raddoppio della viabilità Grosseto-Fano perlomeno per la parte più prossima al territorio comunale.

Alla luce di questo convincimento è necessario interloquire con le FF.S. attraverso anche l'Assessorato ai trasporti della Regione Toscana in modo da disporre di un progetto organico il cui obiettivo sarà quello di creare a nord e a sud delle aree di parcheggio dei mezzi privati in zone prossime a stazioni della linea di "metropolitana leggera".

Tale infrastruttura, sfruttando e implementando la linea già esistente, dovrà risultare funzionale al fine di rendere effettivo e perfettamente accessibile il collegamento fra i due capolinea di Isola D'Arbia a sud e Le Badesse a Nord, così da rendere conveniente e comodo per gli utenti (turisti compresi) utilizzare questo sistema di approccio alla città.

Altro concetto rilevante è quello di favorire la sosta a maggiore distanza dalla Città usufruendo dei servizi pubblici in alternativa al mezzo privato, in particolare dei servizi su rotaia.

Per incentivare questa buona consuetudine sarà introdotto ed applicato un sistema tariffario dei parcheggi con riduzione progressiva dei prezzi fino a raggiungere la gratuità, partendo dalle zone più vicine al centro Città (più cari) a quelli esterni compresi nell'area comunale (completamente gratuiti).

E' ovvio che gli investimenti ipotizzabili sono assai ingenti e quindi dovranno essere studiati incentivi per attirare anche capitali privati ovvero localizzare strutture funzionali in prossimità dei parcheggi e delle stazioni.

Le problematiche del traffico che riguardano la città più da vicino, possono essere risolte o quanto meno alleggerite, provvedendo da un lato ad eliminare ostacoli e strozzature che rallentano o ostruiscono il transito veicolare, dall'altro lato a razionalizzare gli arrivi, soprattutto quelli turistici.

La realizzazione di nuove rotatorie che andranno progressivamente a sostituire i principali semafori (come l'intersezione tra strada di Pescaia, via Cesare Battisti, via Nazario Sauro e via Martiri caserma La Marmora) o incroci mal regolamentati (come l'intersezione tra Strada Massetana

Romana e Strada dei Tufi), costituirà un valido strumento per rendere scorrevole la percorrenza delle strade di maggior traffico. Di concerto con quest'ultimo indirizzo poi giocherà un ruolo fondamentale una nuova politica della sosta basata sull'integrazione di parcheggi scambiatori collegati dal TPL (ampliamento dello scambiatore dei Tufi, realizzazione di nuove aree di sosta alla Coroncina e a Nord della stazione ferroviaria), zone aru e nuovi parcheggi di attestazione (via Roma, autoparco comunale).

La razionalizzazione dell'accesso degli autobus turistici mira a ridurre al minimo la percorrenza di tali mezzi all'interno del territorio comunale, realizzando un unico e ben attrezzato punto di attracco (ipotizzabile nell'attuale Fagiolone) collegato poi da un sistema di navette elettriche o altri mezzi alternativi al traffico su gomma, che portino rapidamente i turisti alla Fortezza Medicea (2 km) o alla risalita di Fontebranda (1 km).

Oltre ai flussi di natura turistica i flussi di traffico legati ai luoghi di lavoro rivestono primaria importanza. Particolare attenzione sarà rivolta alla mobilità e alla sosta circostante al

policlinico Santa Maria alle Scotte. Attualmente l'attracco avviene sulla testata di Viale Bracci e impone ai lavoratori e ai visitatori una lunga percorrenza a piedi che è stata ulteriormente amplificata dall'aumento dei lotti ospedalieri progressivamente più distanti. Occorre, di concerto con la Regione e l'ASL, ripensare il sistema degli accessi al policlinico. Non più un solo percorso di accesso veicolare, né un solo accesso pedonale: deve essere individuato almeno un secondo accesso pedonale per i lotti 3 e 4 e deve essere realizzato un sistema di collegamento viario con la SS 222 Chiantigiana a completamento di un anello, a tratti già presente. Anche per il comparto di via Massetana Romana e di viale Toselli, saranno interessate da un diverso sistema di mobilità pedonale e veicolare, basato su di un'appropriata viabilità interna.

Tra gli interventi di grande portata strategica, ma che necessitano di ingenti risorse di finanziarie attualmente non in dotazione all'Ente, di primaria importanza c'è la la creazione di una galleria a doppio senso di circolazione con un binario per il trasporto su una sede propria che colleghi Pescaia in prossimità

dell'area dell'ex-tiro a segno con la rotatoria posta in Via Achille Sclavo in prossimità del ponte Bianchi Bandinelli.

Tale infrastruttura, preceduta, nella zona dell'ex tiro a segno, da una rotatoria che distribuisca verso Porta Camollia, verso Colonna San Marco, verso i Cappuccini e verso l'imbocco della galleria, avrebbe sostanziali effetti di alleggerimento del traffico di attraversamento che interessa la zona nord in prossimità di grandi attrattori come l'Ospedale, centro direzionale MPS e il distretto che può essere definito "delle scuole" che insiste su via Pisacane, via Cesare Battisti e via Nazario Sauro.

La mobilità e l'accesso all'interno del centro storico andrà infine progressivamente autorizzata solo a veicoli ibridi ed elettrici con una misura coraggiosa almeno quanto la prima chiusura al traffico del 1966, stimolando l'ammodernamento dei mezzi pubblici, di quelli relativi al carico-scarico delle merci e di quelli privati.

V Criteri per la pianificazione e la gestione del verde urbano.

La legge n. 10/2013 e i suoi strumenti attuativi, nel promuovere lo sviluppo del verde urbano, individuano una serie di misure

che in alcuni casi si palesano come veri e propri obblighi in altri come indicazioni da seguire al fine di raggiungere gli obiettivi prefissati.

Alcuni obblighi rivolti a tutti i comuni, vengono definiti *strategia*.

L'applicazione della *strategia* richiede un ruolo particolarmente attivo a livello comunale, promosso e sostenuto dallo Stato e dalle Regioni.

I criteri e le linee guida di seguito evidenziati non costituiscono di per sé la traccia del “Piano del verde urbano”, ma sono finalizzate a segnare la strada del percorso da compiere, in Italia, nei prossimi anni: una visione comune a livello nazionale e regionale che si ispiri a strategie europee e internazionali e consenta di definire piani e progetti locali coerenti con la *strategia*. Nello stesso tempo però, come avviene a scala di paesaggio, occorre far sì che ogni Piano sia il “proprio piano” riconosciuto e realizzato con ampia partecipazione dei cittadini. La Strategia si basa su tre elementi essenziali: passare da metri quadrati a ettari, ridurre le superfici asfaltate e adottare le

foreste urbane come riferimento strutturale e funzionale del verde urbano. La foresta urbana include tutti gli aspetti del verde urbano quali lembi di bosco, viali alberati, grandi parchi, orti urbani, giardini, ville storiche, verde di quartiere, e verde architettonico compreso il bosco verticale e i tetti verdi. La Strategia prevede inoltre il coinvolgimento degli stakeholder e di competenze necessariamente multidisciplinari per sviluppare idonee policy pubbliche e indirizzare le amministrazioni comunali verso la realizzazione di piani e progetti basati sui servizi ecosistemici e sulla rete di Infrastrutture Verdi (green infrastructures, nature based-solutions), definiti per raggiungere precisi obiettivi di ordine sociale, ambientale, finanziario e occupazionale.

Questa Amministrazione intende aderire al programma con una propria *strategia* che veda nel contesto ambientale e paesaggistico una risorsa capace di permettere il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

1. Tutelare la biodiversità per garantire la piena funzionalità degli ecosistemi e delle Infrastrutture Verdi in una città resiliente

I cambiamenti indotti dall'uomo hanno effetti negativi particolarmente rilevanti ed evidenti nelle aree urbane e periurbane. Per questa ragione non è sufficiente garantirsi una certa presenza di aree verdi che, come avviene in gran parte dei sistemi urbani italiani, non sono inserite in sistemi pianificati di infrastrutture verdi.

2. Aumentare la superficie e migliorare la funzionalità ecosistemica delle Infrastrutture Verdi a scala territoriale, locale e del verde architettonico per combattere i cambiamenti climatici e l'isola di calore

Nelle città si hanno aree con valori di temperatura più elevati, specialmente nelle ore notturne, rispetto alle contigue aree rurali o naturali. I fattori responsabili di tale aumento di temperatura sono molteplici e da ricondurre ad attività antropogeniche che si manifestano attraverso la pianificazione e progettazione degli spazi urbani, come ad esempio, l'impermeabilizzazione dei suoli, la dimensione e la dislocazione degli edifici nonché i materiali utilizzati per la loro costruzione. Tutto ciò determina situazioni climatiche con

temperature più elevate che condizionano fortemente la qualità della vita e la salute, ma anche le attività economiche e lo stile di vita dei cittadini.

Alberi, filari, alberate, aree verdi, giardini pensili e tetti verdi possono ridurre in modo sensibile gli effetti di detta isola di calore.

Il cambiamento climatico si fa sentire in modo molto significativo nelle città. Ciò condiziona tutta la pianificazione del verde urbano partendo dalle alberate delle grandi città. Per trovare soluzioni a questo problema è necessario “differenziare” e non “semplificare” utilizzando in prevalenza specie autoctone e lasciando l’uso delle specie esotiche, purché coerenti in termini ecologici, solo per determinate e puntuali ragioni di carattere storico, culturale ed estetico.

Il riscaldamento delle nostre città presenta anche picchi anomali che rendono ancora più complessa la gestione del verde urbano. A questo può contribuire in termini positivi anche il “verde pensile” che da una parte riduce i volumi di

acqua defluiti in rete e dall'altra opera un positivo filtraggio delle acque di scorrimento superficiale.

In sintesi a fronte di cambiamenti climatici che stanno interessando tutto il pianeta le azioni più produttive sono quelle condotte a scala locale. In questo senso la vegetazione presente in una rete di Infrastrutture Verdi interconnesse può rappresentare uno strumento molto efficace per una città a “prova di clima”.

3. Migliorare la salute e il benessere dei cittadini grazie alla rimozione degli inquinante da parte dell'ecosistema foresta

Gli spazi verdi urbani sono un formidabile sostegno per la salute dei cittadini in termini di benessere fisico e mentale (riduzione degli effetti di diabete, obesità e malattie cardiovascolari).

Ovviamente il miglioramento della qualità della vita è correlato alla quantità rimossa di inquinanti a sua volta determinata dal tipo di vegetazione, dalle concentrazioni di partenza e al pattern di distribuzione delle aree verdi. Nei sistemi urbani la tutela

della biodiversità costituisce pertanto un fattore chiave per mitigare anche gli effetti dell'inquinamento.

4. Conservare e valorizzare il patrimonio paesaggistico attivando un progetto di "Contadino Custode"

Interventi quali il restauro e la manutenzione dei caratteri territoriali, il ripristino e la manutenzione della rete idrografica ed un disegno complessivo del verde territoriale per la ricostruzione o il consolidamento del *green network*, non possono essere pensati come un progetto dato e concluso, ma come un processo che veda i privati come attori principali a cui questa Amministrazione vuole essere di guida e di supporto anche nella ricerca delle risorse economiche necessarie.

In tal senso, attraverso il coinvolgimento delle associazioni di settore e distinguendo tra città storica, periferie e territorio aperto, si intendono promuovere le seguenti azioni da ricomprendere nel P.O.:

- Portare nuova vita alle "Valli Verdi" e delle Mura;

il tema delle valli verdi si trascina nel dibattito cittadino sin dalle ipotesi del Piano Viligiardi degli anni trenta del secolo

scorso; a nostro modo di vedere, una volta salvaguardata la “visitabilità pubblica”, il ruolo dei proprietari va riportato al centro della loro gestione entro il progetto “Contadino Custode”.

- valorizzazione e caratterizzazione a parco dell’area Rastrello-Fortezza;

La Fortezza è un punto di attrazione naturale per tutti i residenti e anche per i turisti una volta liberata l’area dai parcheggi, come previsto dal processo di riorganizzazione della mobilità, tutta l’area potrà diventare il polmone verde della città.

- valorizzazione del Bosco di Lecceto con una sentieristica forestale;
- valorizzazione dell’agricoltura e dell’allevamento equino amatoriali.

VI Gli interventi collegati.

Le Mura. Il recupero ai fini turistici del circuito murario, pur essendo stato oggetto di proclami e d’interventi molto parziali, in realtà non è mai decollato veramente; può divenire un valore

aggiunto e peculiare all'offerta storico-artistico-architettonica della Città, ipotizzando un tracciato che coinvolga, oltre a tratti percorribili di percorso lungo le mura e la visita di Porta Romana e Porta Pispini (col Fortino di Baldassarre Peruzzi), i Musei di Contrada, le Valli di Follonica, di Porta Giustizia e la Valle tra Porta Tufi e Porta San Marco con l'Orto Botanico dell'Università.

Il lavoro sull'attrazione di risorse è costante, ci sono vari progetti in cantiere che attendono l'esito di bandi nazionali ed europei, nonché richieste di partnership e collaborazioni di vario genere pubblico / privato.

Gli obiettivi a cui potrebbe mirare Siena sono anche legati al territorio circostante ed alla sua vocazione storica nel settore agroalimentare.

L'estensione comunale del territorio è assai modesta rispetto a quella di altri Comuni vicini in cui si svolgono attività di produzione del vino, dell'olio e dei cereali (comuni del Chianti, della Val d'Orcia della Val di Chiana, Montalcino) ma molte realtà produttive di eccellenza beneficiano dell'appartenenza ad

un territorio toscano il cui capoluogo è per l'appunto la città di Siena.

Occorre quindi sviluppare una forte integrazione tra settore turistico e vocazione agroalimentare del territorio circostante di cui la città deve essere capoluogo funzionale.

E' evidente agli occhi di tutti come gli interessi per determinate produzioni agricole (vino; grano; olio) riferiti a mercati di nicchia anche di elevato livello economico, sono realtà diffuse nei comuni contermini che, sfruttando il brand della città si collocano nei mercati mondiali con importanti ritorni economici.

Ciò induce a riflettere sul fatto che Siena possa costituire il centro in cui queste attività di punta trovino un adeguato potenziamento attraverso strutture e attività di supporto finalizzate alla crescita complessiva del settore.

Tra queste risulterebbe estremamente interessante sviluppare ricerca sul rapporto tra sistemi di produzione, qualità dei prodotti e mutamento climatico, sistemi evoluti e biologici dell'intero ciclo produttivo, sollecitando l'Università, la Camera

di Commercio e gli altri attori presenti sul territorio, ma anche creando occasioni esterne ad essi, affinché Siena possa divenire un centro di ricerca sulle buone pratiche agricole di riferimento nazionale e internazionale.

Aree sportive

Oltre al riordino ed al potenziamento delle strutture per lo sport, agonistico e non, sarà opportuno affrontare il tema del recupero funzionale degli spazi e dei volumi esistenti, integrando nuove destinazioni d'interesse collettivo ed a servizio degli insediamenti residenziali dei settori settentrionale ed orientale del territorio (zona di Marciano, Palazzo dei Diavoli, Viale Cavour, Viale Mameli, zone del Petriccio e di Vico Alto) in considerazione della posizione strategica.

Il progetto di recupero per quest'area apre a nuove riflessioni sul significato che possiamo assegnare oggi ai luoghi ed agli spazi per lo Sport; gli impianti sportivi più attuali rispondono, in genere, ad una duplice funzione: da un lato costituiscono il necessario supporto per lo svolgimento delle attività sportive, agonistiche, formative, terapeutiche e ricreative, dall'altro

rappresentano uno dei luoghi privilegiati delle relazioni sociali e questa seconda funzione apre i confini di un mondo che fino a qualche anno fa non aveva mostrato progressi che non fossero correlati strettamente all'attività sportiva. Gli esempi più recenti propongono impianti caratterizzati da un mix funzionale di spazi per lo sport, di aree per attività ludiche all'aperto, di strutture per la ricreatività, culturali e commerciali, ponendosi in relazione con ambiti di quartiere e tessuti urbani esistenti.

Gli interventi di riqualificazione sono inoltre occasione per adeguare il patrimonio edilizio esistente (i palazzetti) dal punto di vista normativo (edilizio, strutturale, sanitario, della sicurezza antincendio); inoltre possono rappresentare la risposta alla domanda di una nuova idea di centro sportivo che si caratterizzi, a differenza di quelli tradizionali, per un elevato grado di "apertura" nei confronti del contesto in cui è collocato, della Città e di un ambito territoriale extra urbano a cui può offrire risposte alla domanda di servizi per lo sport ed altro.

Lo Studio che è stato effettuato e le intenzioni progettuali si collocano nell'ambito di quanto previsto dall'art. 1 commi 304,

305 e 306 della Legge 27 Dicembre 2013 n. 147 Legge di stabilità 2014 che introducono misure per lo sviluppo nel settore dello Sport.