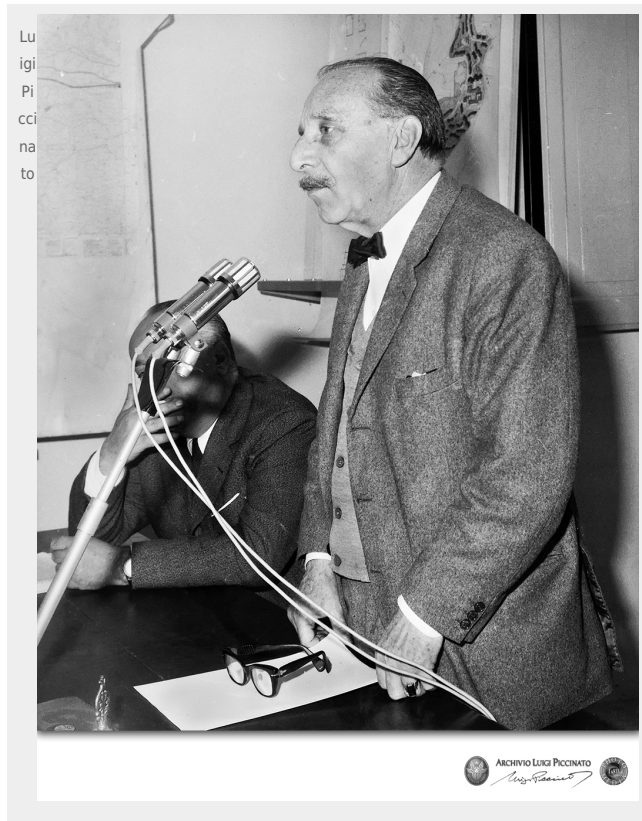


1965: la chiusura al traffico del centro storico di Siena

Tra la fine degli anni '40 e l'inizio degli anni '50, a Siena si registrò una disordinata espansione edilizia, che vide la costruzione di palazzi persino a ridosso delle mura medioevali. All'epoca il concetto di tutela era concentrato sui monumenti, le opere d'arte, i palazzi storici. Non ci si preoccupava, invece, dell'ambiente complessivo, di tutto quel tessuto di vie e vicoli, che venivano direttamente dal Medioevo, in alcuni casi dal Rinascimento.

Per frenare le costruzioni, che nascevano un po' dappertutto in seguito all'inurbamento dalle campagne, e che cominciavano anche a minacciare le "valli verdi" del centro storico, in particolare la valle delle fonti di Follonica, nel 1956 fu affidata la redazione del piano regolatore comunale a **Luigi Piccinato**, urbanista noto a livello internazionale, insieme a **Piero Bottoni di Milano** e **Aldo Luchini** di Siena.



Il piano Piccinato stabilì di non edificare nel centro storico, sviluppando la periferia a nord, dove sarebbe anche stato costruito il nuovo ospedale. Per fare posto alle automobili in espansione, il piano Piccinato prevedeva due strade di circonvallazione fra piazza del Sale e Santo Spirito e fra San Domenico e il Duomo all'interno delle mura, da ottenere con lo sventramento dei palazzi esistenti.

La diffusione dell'auto aveva infatti condizionato persino il pensiero di illustri urbanisti, che cercavano di trovare soluzioni tali da consentire il transito e la sosta dei veicoli a motore, di cui non si era pienamente compresa la potenziale enorme crescita.

Con l'avanzata della motorizzazione di massa, la situazione divenne rapidamente insostenibile a partire proprio da Siena, che come poche altre città italiane aveva conservato il tessuto medioevale di vicoli e stradine.

Nel luglio 1962, **il sindaco Ugo Bartalini vietò la sosta e la circolazione nell'anello superiore di piazza del Campo**, oltre a limitare la circolazione dei bus turistici. Si trattava del primo provvedimento concreto preso per contenere il traffico.

Il problema delle automobili nei centri storici non era soltanto di Siena o dell'Italia, ma riguardava tutta l'Europa.

Nel novembre 1963 fu pubblicato il volume *Traffic in Towns. A study of the long term problems of traffic in urban areas*. Si trattava di uno studio condotto per conto del Ministero dei Trasporti inglese, che faceva una chiara analisi della problematica.

La penetrazione e la circolazione nelle città sarebbero diventate sempre più faticose e la congestione stradale avrebbe reso pericolosa la vita dei pedoni, di conseguenza l'ambiente urbano sarebbe divenuto sempre più invivibile, man mano che avanzava la motorizzazione di massa. Si doveva perciò eliminare il traffico di attraversamento nei centri storici, consentendo una circolazione limitata a livello locale.

L'Associazione Italia Nostra - fondata nel 1955 - decise di studiare il problema, affidando nel '64 la redazione di una memoria all'arch. **Achille Neri**, il cui studio, intitolato *Alcune proposte di sistemazione del traffico nel centro storico di Siena*, venne stampato e inviato alle istituzioni.

Lo studio prevedeva la riconversione degli ambienti cittadini alla circolazione pedonale, recuperando il silenzio in città e garantendo una maggiore sicurezza per chi si spostava a piedi. Occorreva però una drastica scelta sul numero, sul tipo e sulla velocità dei veicoli ammessi nel centro, nonché una precisa scelta degli itinerari del traffico e delle strade esclusivamente destinate ai pedoni.



La giunta guidata dal sindaco **Fazio Fabbrini**, con Augusto Mazzini assessore all'Urbanistica e Bruno Guerri assessore alla polizia municipale, decise di intervenire. Il progetto per la nuova disciplina della circolazione nel centro cittadino si basava su due principi cardine:

1. **creare una zona centrale riservata alla circolazione pedonale**, in Banchi di Sotto, Banchi di Sopra, via di Città e via Montanini, con le vie limitrofe confluenti;
2. **abolire lo scorrimento dei veicoli nel centro storico**, creando anelli di circolazione separati: uno a nord da porta Camollia a piazza Indipendenza e uno a sud fra le Porte Pispini, Romana, Tufi e San Marco, con limite alle Logge del Papa, dove cominciava l'area interdetta ai veicoli.

Il 6 luglio 1965 fu emanata l'ordinanza del sindaco n. 148, intitolata *Norme particolari di circolazione nel centro cittadino*, in vigore dall'11 luglio, con la quale veniva creata una zona interdetta alla circolazione.

Si trattava di un provvedimento innovativo a livello internazionale, che avrebbe fatto scuola in Italia e all'estero, ma che i più non capirono.

Le porte di molti negozi si chiusero per protesta, le auto percorsero in corteo le vie cittadine, occuparono Piazza del Campo, Piazza del Mercato; i clacson suonarono per ore e ore e il telefono del Comune squillò ininterrottamente, con invettive e minacce. L'Ordine dei Medici, l'Automobile Club e il museo dell'Opera Metropolitana, insieme ad alcuni privati cittadini, promossero persino un ricorso gerarchico al ministro dei Lavori Pubblici contro l'ordinanza del sindaco, che dovette giustificare più volte il provvedimento emesso.

“Mi colpì in particolare in quei primi giorni - ha scritto Fabbrini in un libro di memorie - la presenza nelle vie chiuse di moltissime carrozzine con i neonati che le giovani mamme, spesso in coppia con i mariti, quasi a voler sfidare gli oppositori, portavano a spasso per Banchi di Sopra; i capannelli di persone che conversavano liberamente senza essere costrette ad addossarsi alle mura per evitare di essere investite e il ritorno di odori che erano stati soffocati dai fumi di scarico”.

La crisi dell'Amministrazione comunale, che portò alle dimissioni del sindaco nel maggio 1966, con l'arrivo del commissario prefettizio, determinò una “marcia indietro” e il traffico di attraversamento venne parzialmente riaperto a partire dal settembre '66.



La chiusura del centro con la creazione dell'isola pedonale non venne però messa in discussione e anzi negli anni successivi iniziò l'estensione dell'isola stessa.

Nell'agosto 1972, dopo la lunga parentesi del commissario prefettizio, il sindaco **Roberto Barzanti** aumentò la zona chiusa, vietando l'ingresso alla città dall'area di San Domenico, e riprendendo un percorso che con successivi provvedimenti è arrivato fino ai giorni nostri.

Negli anni '80 e '90 fu istituita la ZTL su quasi tutto il resto del centro storico, diviso in settori di circolazione e di sosta riservati ai soli residenti. Ai residenti, gli unici autorizzati a parcheggiare in centro, fu chiesto un bollino di 50.000 lire al mese da destinare all'incremento del trasporto pubblico, una cifra molto alta. Anche in questo caso, si trattò di un esperimento innovativo a livello nazionale.

Fu inoltre iniziata la costruzione di parcheggi scambiatori in periferia, creando una rete di minibus.

Dal 1990, dopo diversi anni di chiusura del centro storico agli autobus, il Comune di Siena, in accordo con la società di trasporto Train, introdusse nel cuore della città **un minibus denominato “Pollicino” per consentire l'accesso alle anguste vie cittadine**, a partire da parcheggi scambiatori, dove avrebbe posteggiato l'auto chi veniva da fuori.

Tutti gli sviluppi successivi sono stati permessi da quel primo provvedimento coraggioso del 1965, che aveva limitato la circolazione nel cuore della città, introducendo con un atto pratico una sorta di “principio filosofico” nell'urbanistica: anziché demolire i palazzi per fare posto alle automobili, limitare la circolazione e sosta delle auto al fine di preservare l'ambiente storico.

Nelle parole di **Luigi Piccinato**, il famoso progettista del piano regolatore del 1956, **si trova l'espressione dell'importanza di quanto fatto a Siena**. In un'intervista rilasciata a Roberto Barzanti nel marzo 1983, a distanza di quasi 30 anni dall'elaborazione del piano, affermava: “L'adozione del provvedimento che fece pedonale la parte più cospicua del centro storico - poi, a quel che ne so, variamente corretto e ampliato - è stata una delle grandi conquiste di Siena. **Tutta l'Italia oggi non solo la imita, ma la studia**. Fu un atto che ha contribuito a salvare la struttura organica - sottolineo questa parola - di tanti altri centri urbani”.

