

# La mobilità sostenibile a Siena

## Connessioni ciclo-pedonali nel Centro Storico

### Introduzione

Il Centro storico di Siena, sito Unesco dal 1995, con le sue mura mediovali, le aree verdi interne ed esterne, gli innumerevoli palazzi, chiese, musei, ecc. ha un patrimonio ambientale-storico-culturale dalle potenzialità enormi che la città stenta a percepire come valore identitario cittadino.

Ma le aree verdi e tutto questo patrimonio ambientale-storico-culturale per poter essere fruite dai cittadini e dai turisti necessitano di un sistema di collegamenti rispettosi della città e dell'ambiente che solo la mobilità sostenibile può garantire.

Le scelte urbanistiche del passato ci hanno consegnato un sistema di aree verdi che penetrano in profondità nel tessuto urbano di Siena, un patrimonio quasi unico, che la città deve valorizzare e nello stesso tempo proteggere da un uso sconsiderato, pena una sua riduzione a territorio confinato in una campana di vetro con ingressi rigidamente chiusi da lucchetti.

Per affrontare il tema dei collegamenti tra le diverse emergenze e più in generale ai problemi di mobilità, la soluzione è quella già tracciata nella letteratura di settore, presente nella legislazione più recente ed esplicitata attraverso i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), in cui si auspica la riduzione degli spostamenti in automobile a favore dell'uso di modalità sostenibili, con conseguente riduzione dei problemi di inquinamento e difficoltà di gestione dello spazio pubblico (strade e parcheggi).



*Veduta di Siena XIII° secolo*

## Mobilità sostenibile ed uso dello spazio pubblico

All'interno delle aree urbane, una delle emergenze più pressanti è quella della mobilità delle persone in maniera sostenibile che in particolari contesti come il tessuto del centro storico di Siena assume una importanza particolare per la salvaguardia del patrimonio storico e delle aree verdi, consentendone la fruizione da parte dei cittadini e dei turisti.

L'abuso del mezzo privato motorizzato, arrivato a congestionare tutte le città, deve essere affrontata intervenendo sullo spazio pubblico stradale esistente con l'obiettivo di favorire i mezzi meno inquinanti e meno ingombranti, pur nell'ottica di rispondere alle necessarie esigenze di spostamento. Se lo spazio è pubblico, dobbiamo intervenire per restituirlo alla fruibilità dei cittadini e non riservarlo esclusivamente ad uso privatistico (ad esempio un'auto parcheggiata occupa lo spazio di dieci biciclette). Si deve favorire la mobilità attiva dei cittadini in un'ottica di miglioramento della loro salute, particolarmente importante per la terza età.

Nel prospetto qui sotto riportato, sono stati schematizzati, in base alle distanze di spostamento, quali mezzi siano da privilegiare e gli interventi da realizzare:



<b>SPOSTAMENTO</b>	<b>MODALITA'</b>	<b>INTERVENTO NECESSARIO</b>
Fino a 3 km	Mobilità ciclo-pedonale, micromobilità	Recuperare spazio stradale a favore della mobilità dolce
Fino a 5 – 10 km	(bici, e-bike, bikesharing)	Realizzare una Rete di mobilità ciclabile, servizio di bikesharing
Oltre i 10 km	Trasporto treno/bus, bici e moto	Incrementare i servizi dei mezzi pubblici (treni e bus)

Per far sì che queste indicazioni siano realizzabili in termini di sicurezza, è necessario rendere meno pericolose le strade per chi sceglie mobilità di trasporto poco ingombranti dedicando loro spazi riservati.

Ad esempio, è indispensabile dare continuità a percorsi pedonali, liberando i marciapiedi dalla presenza di parcheggi moto, cassonetti, pali, ecc., tenere liberi i passaggi pedonali e le fermate autobus da parcheggi abusivi.

In pratica è necessario realizzare delle reti di mobilità sostenibile che permetta ai pedoni e ciclisti di muoversi in sicurezza. In questa ottica è di primaria importanza la realizzazione di marciapiedi, piste ciclabili in sede protetta, ove possibile, oppure di corsie ciclabili sulle carreggiate stradali e, dove questo non sia possibile, mirare ad una totale condivisione della strada riducendo la velocità degli automezzi (zone 30) ed ospitare così tutte le forme di mobilità leggera.

Siena nel 1965 è stata di esempio in Italia di limitazione del traffico motorizzato nel centro storico. Vi siete mai chiesti cosa ha voluto dire questa scelta di mobilità del 1965 per la Siena di oggi?



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

senza finalità di lucro info@adamicci.it



## Moderazione del traffico

In strade a carattere prevalentemente residenziale è possibile intervenire con strumenti di moderazione del traffico e di condivisione dello spazio della strada.

Uno degli strumenti di moderazione del traffico è l'istituzione di zone 30 in cui la riduzione della velocità consentita permette una migliore convivenza tra auto, biciclette e pedoni. Le zone 30 presentano diversi vantaggi quali: la riduzione degli incidenti, la diminuzione del consumo di carburante e dell'inquinamento, maggiore vivibilità, condivisione delle strade fra diversi mezzi, senza che questo vada a scapito dei tempi di percorrenza in quanto si parla di spostamenti su tratti stradali molto contenuti e dove già la velocità media è sotto i 30 Km/h.

Il centro storico di Siena è già da tempo zona 30 e si potrebbe trasformare in zona 20 o 15. Siena ha già da secoli una rete di strade, non valorizzata, adatta alla circolazione pedonale, ciclistica e limitati mezzi a motore, meglio se elettrici. Oggi la bicicletta è il mezzo più veloce per spostarsi nel centro storico di Siena, e in particolare l'ebike con la quale si sono eliminati i problemi delle salite. L'unico problema esistente è dove parcheggiare le biciclette, in quanto mancano rastrelliere e/o luoghi dedicati alla sosta delle bici (cortili palazzi pubblici, condomini, scuole, università, musei, ecc.).

## Rete mobilità sostenibile a Siena

In linea generale, la rete della mobilità sostenibile dovrebbe permettere la connessione tra i principali poli generatori e attrattori di traffico, quali stazioni ferroviarie, parcheggi d'interscambio, centri direzionali, poli produttivi, poli scolastici e universitari, ospedali, musei, ecc. Laddove risulta problematico tradurre in fattibilità questo principio generale, è importante individuare assi viari su cui intervenire per realizzare corridoi per la mobilità sostenibile. Così, una volta tracciata cartograficamente la rete o i singoli corridoi della mobilità sostenibile, si tratta di individuare gli interventi sulle strade in modo da recuperare lo spazio necessario per i mezzi leggeri con interventi minimi di basso costo (segnaletica, strisce, spostamenti elementi intralcio, ecc.).

Nel particolare contesto del Centro Storico di Siena la rete di mobilità pedonale e ciclabile deve poter connettere i principali punti di attracco turistici: parcheggi scambiatori, stazione RFI, stazioni bus, e le varie aree verdi e punti emergenti; esempio: fortezza medicea, i musei, le mura con le antiche porte, ecc.



**Gli interventi proposti in questo studio potranno relazionarsi con i contenuti del PUMS e possono essere realizzati quale parte di un futuro Biciplan.**

Fatte queste premesse, il nostro studio in ambito locale si è concentrato sul Centro storico e alcune zone limitrofe ma questo **progetto campione potrà essere utilizzato quale modello per lo studio di altre zone cittadine.** Il progetto è articolato nei seguenti capitoli:

- 1. Rete ciclabile principale di Siena;**
- 2. Percorso ciclo-pedonale delle Aree verdi del Centro storico di Siena;**
- 3. Anello ciclabile La Lizza - San Prospero - San Domenico - Piazza Gramsci;**
- 4. Piano delle Rastrelliere Centro storico di Siena;**
- 5. La Ciclo-pedonale del Fosso di Ravacciano (v. allegato).**

# 1. Rete ciclabile principale di Siena

Come altre città, anche Siena si caratterizza per una serie di nuclei abitativi “satelliti” i cui abitanti si spostano quotidianamente per qualche chilometro verso il centro cittadino. Se questi percorsi prevedessero corsie ciclabili e marciapiedi sicuri, si potrebbe sicuramente avere una diminuzione del traffico motorizzato. Questi percorsi costituirebbero anche la base per l’incremento del cicloturismo.

**Ma per essere funzionali i percorsi ciclabili devono costituire una rete cittadina (Biciplan) con collegamenti ai tracciati di livello nazionale, regionale e provinciale (vedi “mappa rete ciclabile principale di Siena” sotto riportata).**

Al momento, a Siena le piste ciclabili in sede propria sono costituite da tratti realizzati in tempi diversi, scollegati fra di loro, di diversa dimensione e fondo stradale per un totale di circa 7,3 Km (linee rosse).

Altre ciclo-pedonali dispongono già di un progetto e aspettano solo il finanziamento per la realizzazione (la Ciclabile Poggibonsi-Siena-Buonconvento, la ciclopedonale Fosso di Ravacciano, la ciclopedonale Val di Montone) per un totale di circa Km 7,70 (linee verdi). Inoltre ci sono altri tratti che presentano un notevole potenziale strategico nella mobilità ciclabile e su cui vale la pena di investire (collegamento ciclabile Due Ponti con strada di Certosa, Via Mameli con Parco Unità d’Italia, ecc.) per un totale di circa Km. 2,50 (linee arancione).

Ma, oltre alle piste, la rete ciclabile cittadina si deve comporre di percorsi ciclabili ricavati in strade a basso traffico o con limitazioni del traffico. Percorsi che nella mappa sono stati suddivisi in “nazionali/regionali” (indicati con linee blu) e percorsi da valorizzare (linee ciclamino). A questi si affiancano i percorsi urbani dettagliati nelle singole zone/quartieri.

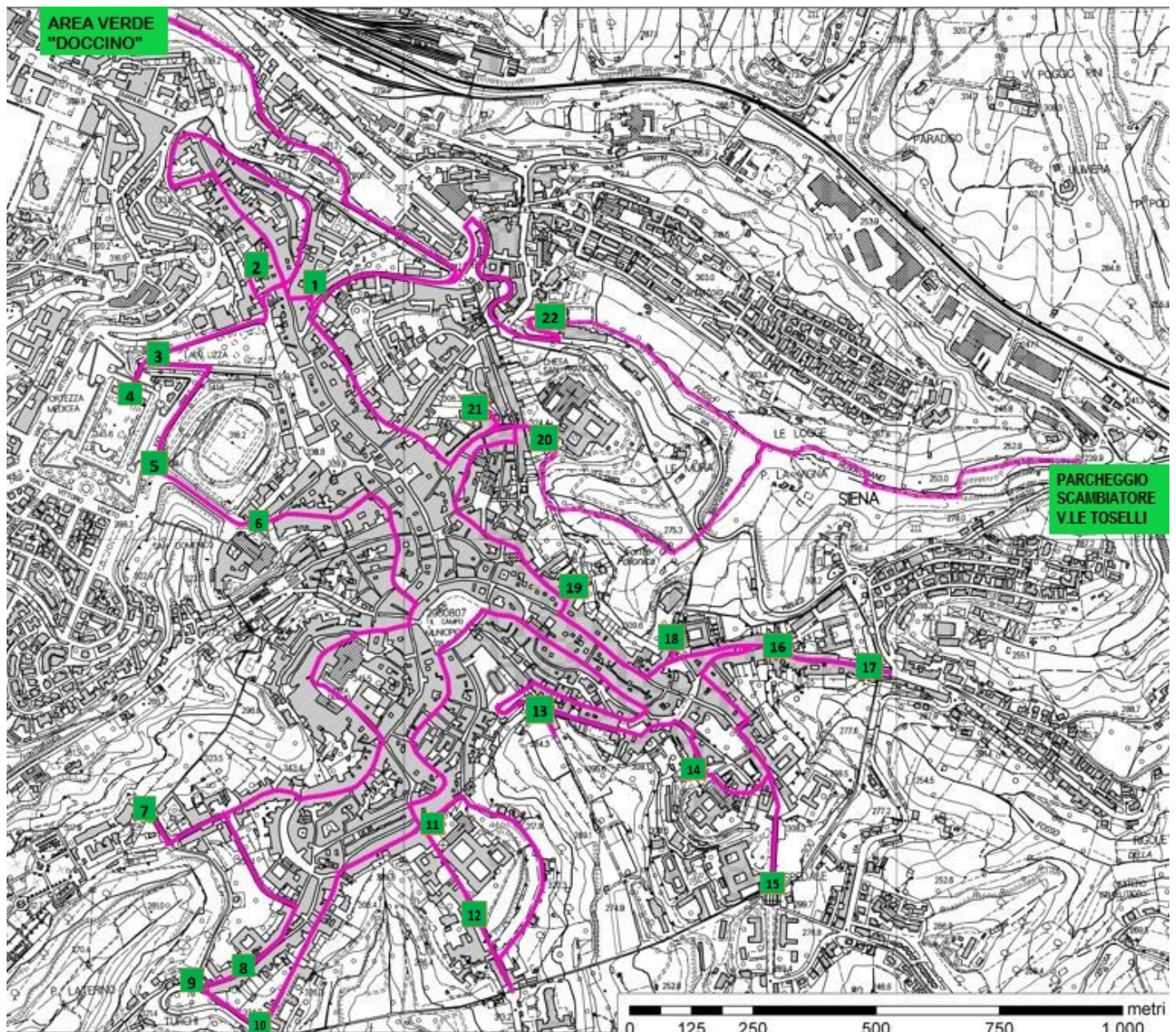


## 2. Percorso ciclo-pedonale delle Aree verdi del Centro storico di Siena;

Nel particolare contesto del “Parco delle mura” è stato ipotizzato un percorso ciclo-pedonale ad anello che connette le varie emergenze quali: le Aree verdi, la Fortezza Medicea, il Complesso S.Marco e la Valle di Ravacciano.

Un anello dove sono stati evidenziati i punti di connessione alle aree verdi ● numerati in un ordine progressivo da 1 a 22, con due punti di collegamento esterno che sono L’Area verde di “Doccino” e il parcheggio scambiatore di V.le Toselli. Un percorso di 13,5 Km con un dislivello in ascesa di 240 mt che può essere percorso, considerando una sosta di 5 minuti ogni area verde, in circa 3h 30’ ma alcune aree sicuramente richiedono un tempo di sosta maggiore. Ogni punto di sosta dovrà avere una rastrelliera ma ancora meglio avere dei punti del bike-sharing comunale

1	Villa Rubini
2	Giardino Segreto
3	La Lizza
4	Fortezza
5	Parco Rimembranza
6	Giardini di San Domenico
7	Bastione di Porta Laterana
8	Oliveta della Chiocciola
9	Giardini Biringucci
10	Fonte delle Monache
11	Giardini di Sant’Agostino
12	Orto Botanico – Orti dei Tolomei
13	Valle di Porta Giustizia
14	Giardini di Piazza Manzoni
15	Porta Romana
16	Val di Pania
17	Giardino dei Profumi
18	Giardino di S. Spirito
19	Valle di Folonica
20	Valle di Folonica
21	Giardino degli Orbach
22	Fonti di Ovile dentro e fuori



### 3. Anello ciclabile La Lizza - San Prospero - San Domenico - Piazza Gramsci

Con i suoi ampi parcheggi distribuiti intorno alla Fortezza Medicea, la zona è il maggiore punto di attracco delle auto private e dei pullman turistici.

Tuttavia, la presenza di ampi viali permette la realizzazione un anello ciclabile nei due sensi di marcia, pianeggiante, intorno alla Fortezza Medicea, i Giardini della Lizza, S.Prospiero, S.Domenico e P.zza Gramsci, utilizzando il sistema delle corsie ciclabili (in un senso si utilizza la carreggiata chiusa al traffico delle auto). Questo anello costituisce la base su cui si connettono i punti di penetrazione nel centro storico (S.Domenico, P.zza Matteotti), il quartiere S.Prospiero, il collegamento alla zona nord tramite l'accesso da e verso Porta Camollia. Su tale anello si potranno attestare i percorsi ciclopedonali di penetrazione all'interno della Fortezza Medicea e dei giardini della Lizza. Premesso che tutta l'area dovrà essere trasformata in zona 30 i principali interventi sono:

- a) **Viale Vittorio Veneto - Via XXV Aprile:** realizzazione di una corsia ciclabile della larghezza di m. 1,50 per ogni senso di marcia.



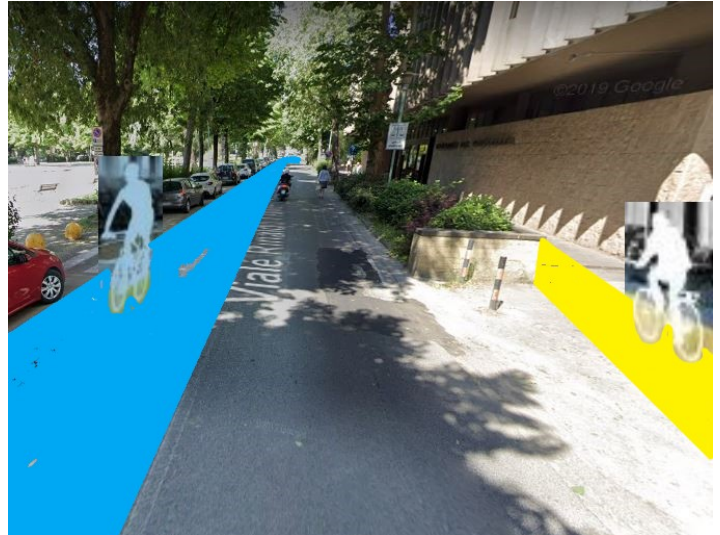
- b) **Viale dei Mille -Viale Curtatone - Viale Federigo Tozzi - Via La Lizza - Viale L. Cadorna:** realizzazione di una corsia ciclabile della larghezza di m.1,50-1,00 nel senso di marcia delle auto con riduzione della corsia veicolare a mt. 2,90 (escluso V.le dei Mille). Nella direzione V.le Cadorna - Viale dei Mille non è necessario alcun intervento in quanto la corsia è riservata ai soli bus, taxi, motocicli e biciclette.

- c) **Viale Rinaldo Franci:** realizzazione di una corsia ciclo-pedonale lungo il marciapiede. Nella direzione V.le Cadorna - Viale dei Mille non è necessario alcun intervento in quanto la corsia è riservata ai soli bus, taxi, motocicli e biciclette.



**Via F. Tozzi**

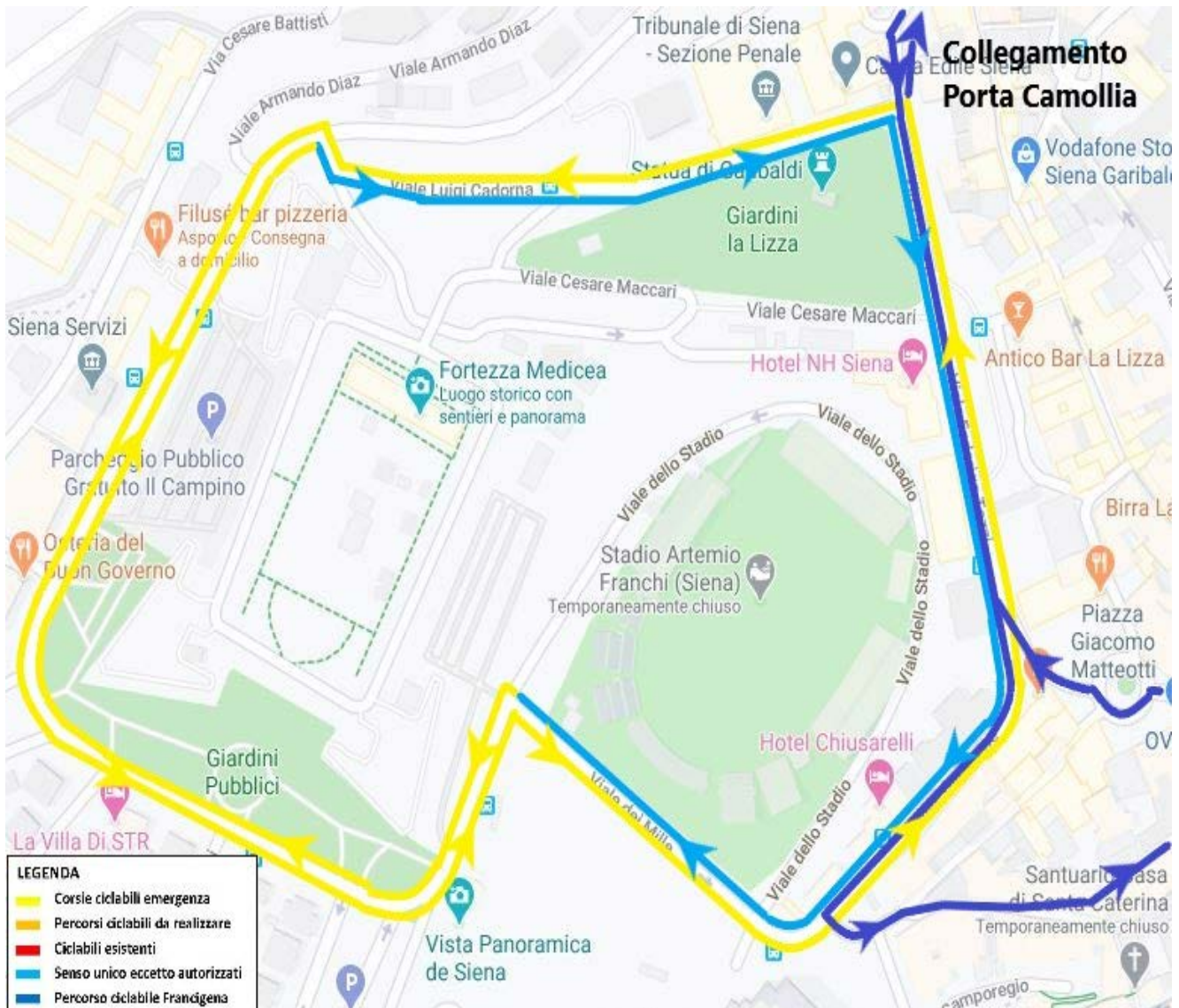
**Corsia ciclabile unidirezionale e utilizzo carreggiata riservata mezzi autorizzati**



**Via R. Franchi**

**Marciapiede ciclo-pedonale e utilizzo carreggiata riservata mezzi autorizzati**

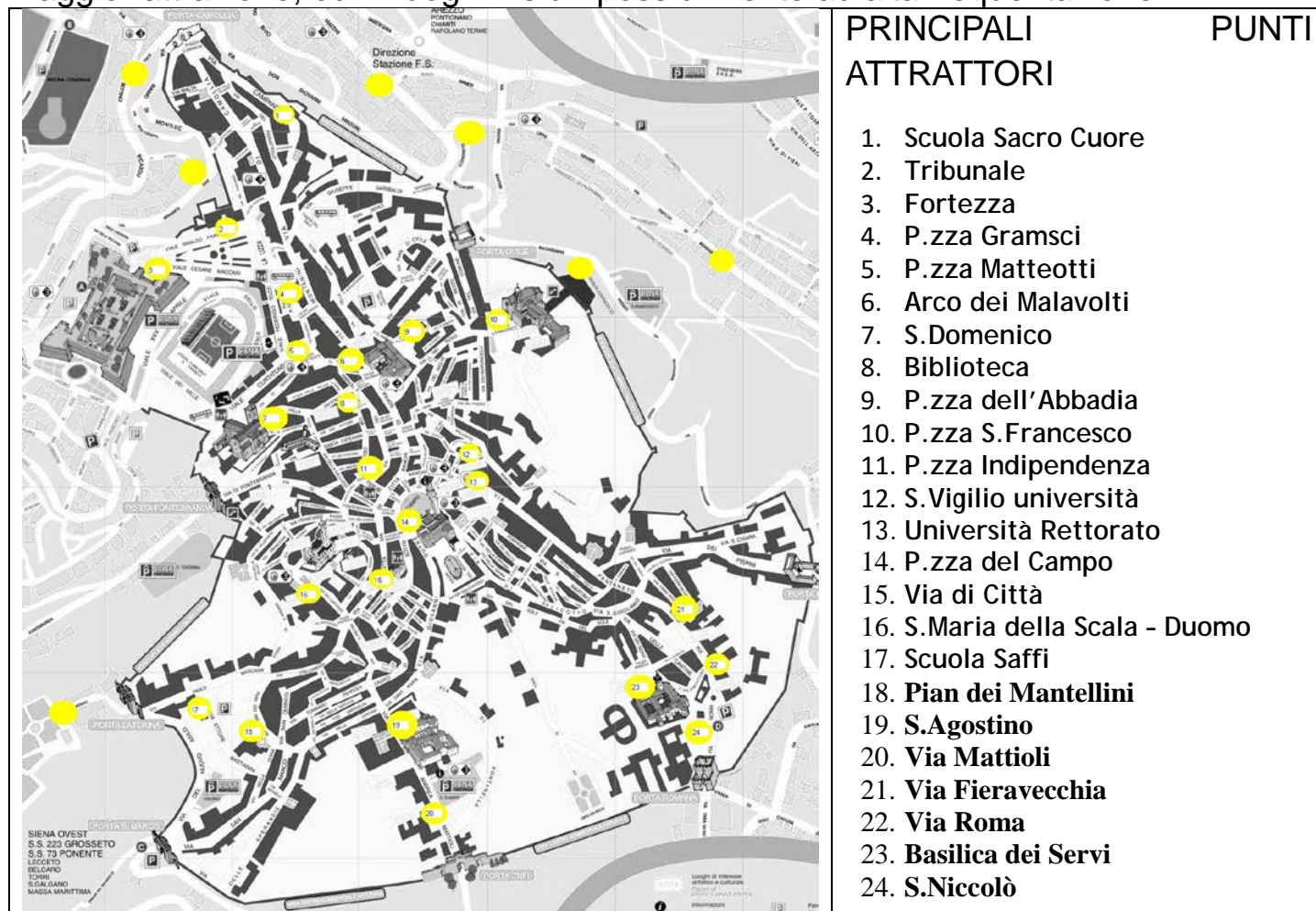
**Mappa Rete ciclabile anello La Lizza – Fortezza Medicea**





## 4. Piano delle rastrelliere centro storico

Uno dei punti di forza nell'utilizzo della bicicletta è la sua leggerezza e flessibilità, dare la possibilità di parcheggiare la bici in prossimità o dentro l'edificio dove: lavoriamo, studiamo, abitiamo, ci ricreiamo è un fattore importantissimo e perciò si dovrà predisporre le rastrelliere distribuite in vari punti della città, in particolare nei punti di maggior attrazione, ed in luoghi visibili possibilmente ad alta frequentazione.



La tipologia delle rastrelliere dovrà essere funzionale al bloccaggio del telaio per limitare i furti. Qui di seguito un prototipo progettato dall'Ufficio tecnico del Comune di Siena per adattarsi all'ambiente del centro storico di Siena.



Siena, 20 Febbraio 2024