

COMUNE DI SIENA

RELAZIONE  
DEI PROGETTISTI  
DEL PIANO REGOLATORE GENERALE

Progetto adottato con  
Deliberazione Consiliare  
n. 96 del 3 Aprile 1956

*—*

*firmato: Piero Gattani*  
*per: Luciani*  
*dal: Luciani*  
*Per copia conforme all'originale*  
*data di 14/04/1956*  
IL SEGRETARIO GENERALE  
*[Signature]*



R E L A Z I O N E  
AL PIANO REGOLATORE GENERALE DI S I E N A

- - - - -

Stampa circolare del Comune di Siena con la data 1954 e una firma manoscritta.

Nell'accingersi ad affrontare il problema del piano regolatore l'Amministrazione Comunale ha voluto che il lavoro fosse preceduto da uno studio generale programmatico al quale fossero chiamati, in proficua collaborazione, studiosi, specialisti e amministratori.

Fu attraverso il lavoro di questa Commissione di Orientamento, dall'Ottobre del 1953 all'Ottobre 1954, che furono fissate le linee programmatiche consegnate in una relazione (in data 21 ottobre 1954) hanno costituito la base e il binario dell'opera dei tre tecnici chiamati alla redazione del piano regolatore.

Durante il lungo lavoro della suddetta Commissione, e con l'ausilio degli uffici del Comune e dell'Istituto di Statistica dell'Università, furono compiute le copiose ed accurate indagini sulla demografia, sulla situazione urbanistica in generale (edilizia, traffico, servizi, istruzione, turismo, autotrasporti ecc.) che sono assolutamente indispensabili per avere un quadro completo della struttura urbana: indagini che poi sono state completate e puntualizzate dal collegio dei progettisti con ricerche di dettaglio (in particolare sulla storia edilizia di Siena) per possedere il materiale che poi è stato selezionato ed interpretato.

A cura dei Progettisti (e valendosi del materiale in possesso dell'Ufficio Tecnico Comunale) è stato provveduto nel contempo all'aggiornamento completo del già ottimo materiale cartografico, il quale è stato anche ridotto dalla scala 1 : 2000 a quella 1 : 4000/

E' stata redatta anche un'indagine storica topografico-edilizia della antica città, indagine che è raccolta in una pianta in scala 1 : 2000, la quale racconta e chiarisce il valore storico contenuto nelle città e rappresenta una specie di canovaccio della storia urbanistica di Siena.

Abbozzato il piano Regolatore nei suoi termini generali questi sono stati illustrati alla Commissione di orientamento che li ha controllati e confortati : sono stati precisati poi i singoli problemi attraverso una conferenza dei servizi presso la Direzione Generale dell'Urbanistica (Ministero dei Lavori Pubblici); è stata stesa infine una seconda bozza finale, la quale, approvata dalla suddetta Commissione confortata dal parere del Soprain-

Non é qui il caso di rifare minutamente la storia urbanistica di così illustre città (la quale ha già una così copiosa e nota letteratura) : è utile piuttosto riassumere sinteticamente lo spirito del problema urbanistico di Siena sia pure ripetendo quanto, come somma chiarezza, é detto nella su riportata relazione della Commissione di controllo, relazione che qui si allega.

"L'organismo della città di Siena é tutto impostato sulla struttura urbanistica derivante dalla orografia, sulla quale la saggezza degli antichi costruttori ha adagiato il piano della Città. La quale, come si é detto, é disposta a forma di Y, rovesciato, percorso dall'asse di tre arterie principali, alla confluenza delle quali fuori della linea di traffico (ma a questa adiacente) é la conca del Campo, l'antico centro cittadino.

"Lungo le tre arterie sono stati creati i tre grossi e lunghi settori che compongono Siena, i quali risultano separati da altrettante profonde e scoscese valli e orti, vigneti e uliveti: l'ultimo giro murario abbraccia e racchiude il tutto. La città dunque é divisa in terzi (così si chiamano i quartieri) corrispondenti ai 3 bracci dell'Y. E dalle strade strette, spesso si aprono improvvise visuali sulle verdi vallate o verso lontani orizzonti, determinando viste sorprendenti, panorami sommamente pittoreschi e suggestivi.

"L'antica Siena, insomma, ha acquistato la sana e logica struttura di un organismo urbanistico a settori residenziali distanziati dal verde, che oggi si direbbe modernissimo e quale oggi l'urbanistica cerca sempre di realizzare : organismo che fa parte di Siena, opera d'arte collettiva; che é tutt'uno con i suoi monumenti e da essi é inscindibile; che é la vita stessa della stupenda città, che é, infine, monumento vivo esso stesso.

A queste parole che, nella relazione della Commissione di orientamento, sintetizzano la struttura organica dell'antica Siena é da aggiungere come, a differenza di tante altre città, Siena abbia in grandissima parte mantenuto, anche nei recenti sviluppi, questo carattere di città disposta sulle dorsali collinari.

E, del resto, ciò avveniva abbastanza spontaneamente. Le quattro più importanti comunicazioni stradali che si annodano a Siena (da Roma, da Firenze, da Arezzo e da Grosseto) salgono alla città e confluiscono sulle tre branche del famoso ipsilon: fuori porta lungo alcune di tali arterie si é

*Handwritten signature and circular stamp.*

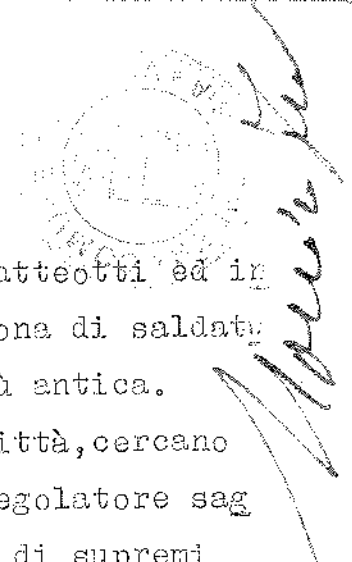
molta, là dove la dorsale collinare ha un andamento pianeggiante; molto meno importante quello a Sud, fuori Porta Romana, ancor più episodico quello lungo l'Aretina, fuori Porta Pispini; addirittura nullo quello verso Grossetana fuori Porta San Marco e fuori Porta Fonte Branda, dove le colline che sorreggono l'antica città precipitano ripide senza concedere spazi adatti all'edilizia.

Con la creazione della ferrovia, che fino a poco tempo fa attestava la sua stazione di testa sulle pendici nord-orientali del sistema, Siena ruppe la cerchia delle antiche mura con la barriera Sal Lorenzo. E con il trasporto della stazione (di transito) nel fondo valle, è ora incominciato anche in questo settore un importante sviluppo edilizio. Ma la spinta maggiore continuò e continua tuttora, come si è detto, proprio verso Nord, fuori porta Camollia. E non bastando gli spazi lungo la dorsale della Cassia; in questi ultimi tempi l'edilizia senese marciò alla conquista delle pendici intorno alla fortezza e intorno alla Lizza, scendendo a grandi tappe verso la valle occidentale del Tressa, insinuandosi dove era possibile e dove lo spazio e le stradette lo consentivano.

E' in atto, a Siena, un vero processo di duplicazione assiale verso Nord, dettato proprio dalla natura stessa del terreno.

Ma è un processo ormai giunto ad un limite massimo ed estremo. In mancanza di linee programmatiche di piano regolatore che servono a contenere, indirizzare e polarizzare le espansioni in adatti spazi, sta verificandosi anche per Siena quello che, in congiunture simili si è verificato in altre città; raggiunto il limite massimo di espansione lineare consentito dalle distanze, l'edilizia ora tende a ripiegare sul corpo stesso della città e torna a guardare al vecchio e al nuovo centro urbano, cercando affannosamente aree più prossime anche a costo di maggiori difficoltà, urbanistiche, minacciando il soffocamento e l'annullamento del sistema.

L'edilizia infatti tende a trovare disperatamente verso le valli che fiancheggiano e limitano le dorsali della città; è di ieri la proposta di costruire nella valle di Follonica proprio dentro le antiche mura e a ridosso dell'antico centro storico; ed è di oggi la ricerca di ogni lembo di pendio o di scarpata stradale a ridosso delle pendici della fortezza atta a sopportare una casa. Casa che se a monte prospetta con soli tre piani, ne ha poi otto verso valle.



creazione di un nuovo centro cittadino intorno alla Piazza Matteotti ed intorno alla Lizza, che rappresentano, in certo qual modo la zona di saldatura tra il Nord ed il Sud, tra la città di oggi e la città più antica. Quello "spostamento" del centro cittadino, che tante altre città, cercano di provocare attraverso l'azione programmatica di un piano regolatore saggio e bene inteso; quello "spostamento" che sempre é oggetto di supremi sforzi, di sacrifici edilizi e di spese, qui a Siena si é verificato spontaneamente per la struttura orografica stessa.

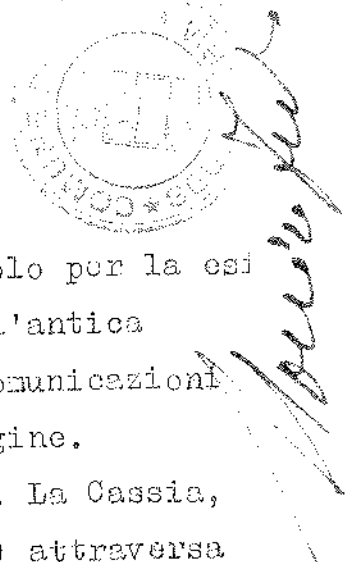
A vero dire, più che di un completo spostamento del centro, si é avuto sinora quasi un prolungamento del vecchio centro, che ha conquistato lentamente nuovi interessi lungo Banchi di Sopra sfociando infine, con l'edificio postale, con alcune banche, con il più grande cinematografo, con il teatro civico, con la Camera di Commercio, con il grande Albergo, ecc.ecc. nella zona della Lizza.

Qui oggi si annodano, sia pure malagevolmente, tutte le penetrazioni varie dirette: dalla Stazione, da Firenze e da Grosseto. Solo la penetrazione da Roma e quella da Arezzo sono costrette all'attraversamento delle vecchie arterie dorsali dell'antica Siena.

In questa situazione, Siena (a parte particolari problemi di dettaglio) ha già precisato in sé le linee fondamentali di un chiaro organismo che così si possono riassumere : la città si é già duplicata con i recenti sviluppi distinti dall'antica composizione; questi recenti sviluppi non gravano direttamente sull'antico centro; una nuova zona centrale si é già polarizzata nel settore di saldatura, questa situazione in atto é giunta però al punto critico nel quale occorre intervenire per strutturare il tutto in un nuovo e più efficiente organismo, precisando innanzitutto le future aree residenziali e le nuove attrezzature, sotto pena, non intervenendo, di annullare una situazione favorevole.

Se, dunque, il primo problema di Siena (come del resto quello di ogni intervento urbanistico) é quello di identificare, fissare e dosare in luogo organicamente adatto gli spazi per la nuova edilizia, il secondo problema é quello della strutturazione della rete viaria in rapporto al nuovo organismo urbano.

E qui a Siena il problema ha un aspetto molto evidente. Le grandi arterie di comunicazione regionale (da Firenze, da Roma, da Grosseto, da



Infatti la circolazione interna soffre grandemente non solo per la esiguità delle sezioni delle antiche strade dorsali che solcano l'antica ipsilon; ma anche perché si convogliano in queste le grandi comunicazioni di scorrimento che così inutilmente gravano sull'antica compagine.

Di ben poco giovamento sono le parziali circonvallazioni. La Cassia, con il suo transito notevolissimo (il più pesante degli altri) attraversa la città per tutta la sua lunghezza (solo gli autotreni vengono obbligati a percorrere la circonvallazione Romana-Pispini-Camollia), e comunque i trasporti da Firenze per Roma, per Grosseto, per Arezzo sono sempre costretti all'attraversamento del lungo moderno quartiere fuori porta Camollia oppure arrivare addirittura per Via Garibaldi, al centro della Lizza.

E a queste condizioni negative é da aggiungere quelle derivanti dalle comunicazioni reciproche da settore a settore dell'antica città, che sono sempre costrette, da una porta all'altra, ad attraversare l'antica zona centrale.

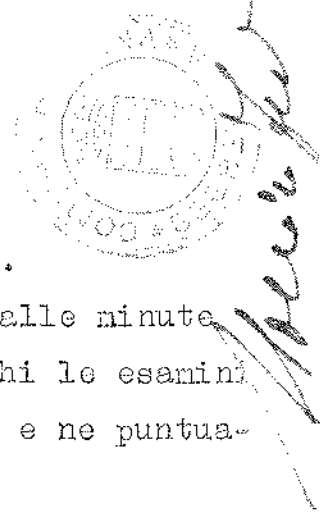
Né con provvedimenti di viabilità a senso unico si possono, evidentemente, considerare risolti i problemi. I quali invece devono trovare la loro giusta luce solo nel quadro di un completo organismo stradale, distinto per tipi di viabilità.

Questi sono i problemi di fondo di Siena: o per lo meno quelli che più evidenti appaiono. Ma accanto ad essi altri si manifestano, tutti conseguenziali ad uno sviluppo, fino ad oggi non guidato da programma.

Così le attrezzature collettive, insufficienti a rispondere ai sempre crescenti bisogni e alla struttura economica e sociale in continuo divenire. Le scuole, per esempio, presentano problemi di ubicazione, di spazio e di edilizia. In molti settori cittadini le scuole sono insufficienti davanti alla crescente popolazione scolastica; istituti di istruzione secondaria e media reclanano nuove sedi in posizione adatta; palestre, campi da gioco e campi-scuola richiedono spazi che un tempo non si potevano prevedere.

Il crescente volume di trasporti su strada reclama una efficiente stazione per gli autopulman di linea, che oggi stazionano in disordine ed in ristrettezze di spazi presso la Chiesa di San Domenico. Ed anche i nuovi sviluppi del turismo trovano la città impreparata a offrire parcheggi per i grossi autotrasporti turistici e finiscono per ingombrare le storiche piazze.

La moderna attrezzatura tecnica degli impianti industriali e artigianali



se o di distribuirsi alla rinfusa, creando l'attuale disordine.

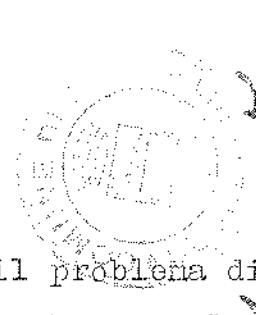
Per un quadro preciso di tutti questi problemi rimandiamo alle minute indagini statistiche che accompagnano lo studio del piano: a chi le esamina esse raccontano chiaramente gli aspetti della vita della città e ne puntualizzano i singoli problemi.

Su uno di questi vogliamo ancora soffermarci perché utile a luneggiare le dipendenze di causa ad effetto: quello della conservazione e della valorizzazione del patrimonio storico-monumentale.

Anche a Siena, come in tante altre città, finora quanto si è ottenuto per la tutela dell'ambiente urbano e paesistico è stato poggiato quasi esclusivamente su di una azione negativa: impedendo cioè con interventi di divieti e di negazione (da parte delle autorità preposte) contro intenzioni e progetti, limitando insomma la sfera della libertà o, meglio della licenza. E' questa la sola azione di intervento che la legge consente ed è quanto è possibile fare, appunto in carenza di un piano regolatore. Ma ove si ponga mano a strutturare il nuovo organismo urbano con lungimirante previsione che sproni ed inciti a determinati sviluppi edilizi in determinate zone e con determinati concetti (tesi a salvare il paesaggio urbano, i suoi monumenti, la sua atmosfera ed il suo carattere) la tutela del patrimonio artistico diviene automaticamente positiva ed operante. Siena, appunto, abbisogna di linee precise di piano regolatore, non solo e non tanto per vincolare, per dire "nò"; ma, e ancor più, per precisare dove si può dire sì, per stimolare anzi gli interessi verso zone previste come adatte e libere da certi limiti e confini.

Questo è uno degli aspetti più seri e più gravi del tema generale di Siena che non ha potuto trovar soluzione perché mancava del quadro generale del piano regolatore. Ed in mancanza di questo i problemi cittadini della edilizia e della circolazione, per esempio, rischiavano di essere risolti nel dettaglio, nella soluzione particolare del taglio della strada, nella piccola demolizione, nello sventramento di qualche quartiere, nella sopraelevazione di alcune case, nell'abbattimento e nella ricostruzione di altre, nella distruzione di qualche giardino .....



  
*Manfredi*

Non si é voluto qui analizzare in questa premessa tutto il problema di Siena; a ciò soccorrono, come si disse, le indagini e le ricerche raccolte a parte e alle quali si rimanda.

Si é voluto solo luneggiare, grosso modo, lo spirito del problema urbanistico della città nelle sue linee fondamentali e più evidenti quali sono state, del resto, espresse dalla summenzionata relazione della Commissione di Orientamento.

Ciò premesso é necessario ora precisare e chiarire qui le ragioni dei vari problemi e lo spirito delle soluzioni adottate.

L'aver impostato il problema generale di Siena sul concetto di programmare, attraverso il piano regolatore un organismo completo, e vivo, sul quale gli sviluppi futuri siano il logico completamento della città di oggi e di ieri, ha portato anzitutto ad uno studio accurato delle zone destinate a rappresentare i futuri quartieri residenziali; in secondo luogo a strutturare le maglie della grande viabilità esterna, di scorrimento e quelle della viabilità principale di penetrazione in un completo sistema; in terzo luogo a precisare la identificazione del centro direzionale cittadino; in quarto luogo a risolvere il problema della viabilità interna in funzione di tutto il sistema; ed infine a distribuire gli spazi più adatti, necessari alle principali attrezzature collettive.

E tutto questo tenendo sempre presente l'ossatura generale del problema e l'unità dell'organismo, programmato; discendendo quindi, attraverso fasi alterne, da una sintesi, sì da non perdere mai di vista il quadro generale di Siena.

Con queste premesse dobbiamo qui accennare partitamente su vari temi espressi.

#### 1° - Il territorio e la città -

Il territorio del Comune di Siena é caratterizzato dalla agricoltura ad insediamento sparso con poderi di media grandezza tipici nella Toscana, con case coloniche e grandi e, spesso, stupende ville padronali a coronamento delle comunità collinari.

La popolazione sparsa ( 12.000 ab. ) é relativamente modesta rispetto a quella concentrata nella città ( 39.916 ) e fa capo alla città stessa anziché polarizzarsi intorno alle poche frazioni modestissime.

I problemi più specificatamente urbanistici del territorio sono prin-



alla conservazione ed alla valorizzazione del ricco patrimonio paesistico panoramico.

Ed anche questi problemi sono così strettamente connessi con quelli della città che, in un certo senso, da quest'ultimo vanno guardati. La città insomma, rispetto alla produzione ed all'economia del territorio amministrativo comunale, rappresenta l'unico elemento importante : in essa si danno convegno i contadini di una vasta regione, ivi si svolgono i mercati e le fiere; vi si trattano gli affari e le compere in giorni fissi.

La popolazione sparsa non attende da un piano regolatore altro che il completamento di qualche attrezzatura collettiva ( segnatamente scuole ) che valga a migliorare il livello della abitabilità.

Né vi é incremento nella popolazione rurale che meriti la programmazione di interventi urbanistici.

Né vi é del resto un forte incremento nella popolazione della città stessa ( anzi negli ultimi quattro anni questa presenta un leggero decremento ) la quale si accresce annualmente di pochi elementi per immigrazione dalla campagna (soprattutto dalle "masse") di popolazione per incremento naturale, con un incremento generale medio di soli 350 circa abitanti per anno.

Siena insomma richiede spazio per una nuova edilizia solo in piccola parte per l'aumento della sua popolazione, in maggior parte invece per le nuove necessità marcate da un miglior tenore di vita, da un frazionamento delle unità famigliari, da una costante richiesta di abitazioni più moderne e più sane.

Partendo dai dati offerti dalle indagini di un ventennio sulla situazione demografica (debolissimo incremento naturale, costante incremento migratorio) si può dedurre che in un trentennio circa, la città porti a 50.000 il numero dei suoi abitanti.

Ciò che darebbe un fabbisogno di superfici di nuove zone residenziali per circa 10.000 di 60 ettari circa.

Dobbiamo nel contempo tener conto della necessità di nuove aree edilizie necessarie da un lato a rispondere alla richiesta di miglioramento edilizio vivissima da parte delle nuove unità famigliari e conseguenti al miglioramento del tenore di vita ( basta infatti studiare le statistiche dell'andamento dell'edilizia per accertare l'ampiezza del fenomeno ) e



necessaria costruzione di nuovi alloggi su nuove aree.

Pertanto si resterà nel vero, calcolando che in un trentennio si dovranno coprire in totale più di 80 ettari di nuova edilizia ( con una densità media di 180 ab. per ettaro, comprese strade, giardini e piazze) dei quali 60, come si disse per sopperire all'incremento e circa 20 per le ragioni di cui sopra.

Su queste basi é stato programmato il fabbisogno di zone residenziali portando però gli ettari disponibili da 80 a circa 90 complessivamente per una certa prudenzialità.

Ma se la popolazione residente presenta un movimento relativamente modesto ( la città sembra aver raggiunto ormai un suo equilibrio ) la popolazione fluttuante all'opposto, con il turismo italiano e straniero, ha una importanza straordinaria ed é in continuo aumento.

Nel 1953 infatti si ebbero ben 118.252 presenze di cui più di 16.000 nel solo mese di settembre.

Si può dire insomma che nei mesi di Agosto e di Settembre la popolazione di Siena aumenta della metà !

E questo ha naturalmente un notevole riflesso sulla vita della città ed impone speciali criteri nella soluzione dei problemi della circolazione interna.

Si é seguito, come é detto nella premessa, nel distribuire la edilizia futura e nel completare gli sviluppi edilizi attuali, il criterio fondamentale di porre un freno definitivo all'attuale sviluppo lineare anti economico lungo le grandi strade periferiche, infrenando anche la "discesa a valle" della edilizia più prossima all'antica compagine urbana, ( il fenomeno della " macchia d'olio " caratteristico nella carenza di indirizzi programmatici di piano regolatore).-

Siena si é precisata disponendo la sua edilizia sui crinali del grande promontorio collinare disposto da nord a sud, lasciando libero e verde il piede della collina e le due lunghe valli del Riluogo e del Tressa.

Di qui il suo aspetto particolare : nel piano regolatore si é inteso conservare e rafforzare tale aspetto fin dove é stato possibile.

E dove gli sviluppi edilizi lo richiedevano, anziché discendere a valle ( nel caso appunto della valle del Riluogo), si é preferito impostare la nuova edilizia sulle creste collinari seguendo la pendenza tipi-

Tutto ciò concorda a collina con il criterio generale urbanistico, che impone spaziate e pause di spazi liberi tra i vari settori e quartieri che costituiscono l'organismo di una città; in questo caso insomma logico e spontaneo, quasi connaturato con la antica struttura, risulta quanto indicano i moderni principi dell'urbanistica.

Naturalmente si é preferito dare a queste espansioni edilizie più la forma di piccoli quartieri, completi di ogni elementare attrezzatura collettiva, piuttosto che l'aspetto delle disposizioni di villini sparsi, che punteggiando la campagna, ne annullano il significato.

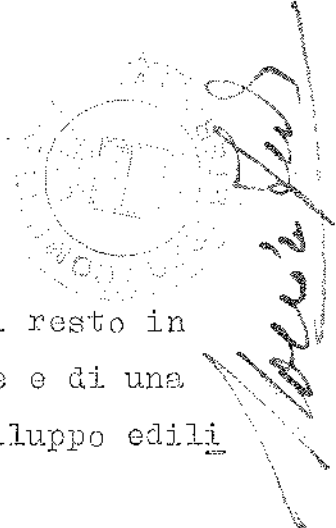
I quartieri o comunità programmati dal Piano sono disposti principalmente in due settori.

A nord sulle propaggini collinari che successivamente si diramano, verso occidente, dalla dorsale della attuale via Cassia, separate da successive valli a pettine, affluenti della valle del Tressa, o più precisamente : un più grande quartiere sulla collina del Pietriccio, Chiarenna, Chiarennone e Chiarennina ( che si connette con gli attuali sviluppi di Oncinello) ; un quartiere sulla collina di Marciano, che si collega al Palazzo dei Diavoli; un quartiere sulla collina del Poggiarello, con sviluppi fin oltre i Cappuccini, collegato con gli attuali sviluppi a mezza costa a valle di Via Mameli.

Ad oriente, sul parallelo sistema collinare dell'Osservanza oltre il Riluogo, da nord a sud e più precisamente sulla sommità della valle un grande settore in corrispondenza di Vico Alto ; più a sud e più precisamente sulla sommità della valle un grande settore in corrispondenza di Vico Alto ; più a sud pausati dalla Villa di Vico Bello e della Villa della Malizia quattro o cinque più modeste unità di quartiere, intorno alla villa il Pino, al Palazzetto ed a Scacciapensieri.

Nessun sviluppo edilizio é previsto a sud della città mentre a sud-est sono programmati dei completamenti di piccoli settori già in fase di espansione, quali Santa Eugenia - Fontanello, Busseto, Ravacciano.

Con questa distribuzione della nuova edilizia la compagine generale della città viene rafforzata e polarizzata nei settori nei quali essa è, in parte, già in atto e che gravitano automaticamente su porta Camollia e su Via Garibaldi per la Porta S. Lorenzo, insomma sul sistema viario nord-orientale, che alla fine, fa capo alla Lizza.



2°) Il sistema della grande viabilità -

L'attuale struttura della viabilità soffre, come del resto in quasi tutte le città italiane, della mancanza di una coesione e di una chiarezza delle funzioni dei vari tronchi aggravato dallo sviluppo edilizio lineare che annulla l'efficacia delle strade stesse.

Nella carenza attuale di un sistema, le grandi arterie nazionali di comunicazione interregionale si identificano con le penetrazioni nella antica città oberandola di traffico inutile e rendendovi la circolazione impossibile.

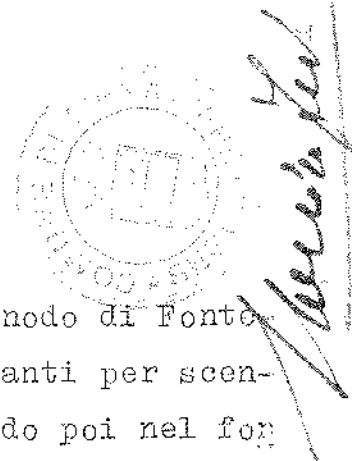
Solo parzialmente le comunicazioni di attraversamento sono aiut<sup>ate</sup> da qualche tronco di circonvallazione (come ad esempio ad oriente) i quali però sono inefficienti a causa dei loro tracciati eccessivamente aderenti alla città e si identificano parzialmente con tronchi di raccordo locale riportando comunque il traffico in mezzo ai quartieri periferici.

Il problema della circolazione interna di Siena incomincia al di fuori ed é di lì che occorre guardarlo, ove si voglia alleviare la attuale situazione di disagio nell'interno della città.

La città é infatti incisa da penetrazioni o scorrimenti delle grandi strade nazionali e provinciali e principalmente : dalla Cassia ( Firenze-Roma ) che, anche quando non penetra da porta Romana con la sua altissima circolazione ( la più onerosa ), attraversa in tutta la sua lunghezza il lungo quartiere di Camollia; dalla Aretina che é costretta allo stesso attraversamento per la direzione di Firenze e non trova raccordi per la direzione di Roma e Grosseto; dalle due Chiantigiane che sono costrette agli stessi attraversamenti od a lunghi giri per i raccordi con Roma, con Firenze, con Grosseto; dalla Grossetana che, se é ben collegata con la Cassia per la direzione di Roma, non lo é affatto per la direzione di Firenze, costretta com'è a risalire fin quasi alla Lizza attraverso i suoi quartieri e fino alla porta Camollia.

Il piano dunque risolve il problema prevedendo essenzialmente un sistema di due tronchi paralleli, a fuso, da nord a sud, rispettivamente l'uno lungo il Tressa, l'altro lungo il Riluogo.

Il primo si stacca dalla Cassia, a nord, in prossimità del podere "Il Palazzetto" e scende la valle fino ad incrociare con la Grossetana, alla Colonna, per annodarsi con l'attuale Traversa, che prosegue fino alla



di Firenze, di Roma e di Grosseto.

Il secondo tronco si stacca dalla Cassia a nord, dal nodo di Fontebecchi, che raccoglie anche la strada settentrionale del Chianti per scendere lungo la ferrovia alle spalle della Stazione proseguendo poi nel fondovalle, a confine con gli impianti ferroviari, fino alla Madonna Rossa, dove raccoglie l'altra Chiantigiana e si innesta finalmente (mediante un nodo a sottopassaggio) al ponte attuale con l'Aretina in prossimità del Foro Boario.

Con questi due tronchi fondamentali (occidentale ed orientale) si viene a costituire un primo sistema di scorrimento tangenziale delle grandi comunicazioni, al quale si annodano tutte le provenienze regionali, le quali possono poi smistarsi in tutte le direttrici esterne senza interferire con la città ed i suoi antichi e nuovi quartieri.

Questo sistema di grande viabilità interregionale intorno a Siena è completato anche da due tronchi uniti a iposilon che valgono a congiungere la Cassia con l'Aretina ( da Isola a Taverne d'Arbia, lungo il torrente Arbia, e da Taverne d'Arbia a Le Querci) ( al Km. 222,400 della Cassia) permettendo la connessione fra Grossetana ed Aretina, senza risalire fino a Siena; e tra Cassia ed Aretina, senza usare il lontanissimo e faticoso tronco Monteroni d'Arbia-Asciano.

Questo primo sistema si completa poi con le varie penetrazioni che ne formano il logico completamento, per le quali sono utilizzate le attuali strade dall'esterno, che vengono così a ricevere la loro più precisa e vera classificazione funzionale.

La penetrazione da nord è assolta dall'attuale tronco di Cassia ( ormai divenuto suburbano e cittadino) da Fontebecchi a Camollia; da ovest dall'attuale tronco della Grossetana da S.Maria a Tressa fino alla Lizza; da sud dall'attuale Baldassarre Peruzzi, che a porta Pispini riassume le provenienze da Roma e da Arezzo per condurle alla Lizza da Via Garibaldi e da porta S.Lorenzo; la penetrazione da oriente, dall'attuale Via Simone Martini che riassume ancora una volta le provenienze da Roma, da Arezzo e dal Chianti per condurle anch'esse a porta S.Lorenzo ed alla Lizza.

Con queste penetrazioni le grandi comunicazioni risultano inquadrare in un unico sistema estremamente logico, preciso ed efficiente, che, da un lato, esclude le interferenze con il centro urbano degli attraversamen

Stampa circolare con sigla "ITA" e firma "Bianchi" in diagonale.

ti e, dall'altro, convoglia chiaramente verso la zona centrale tutte le penetrazioni dirette alla città.

Ed a questo sistema si riallacciano anche le comunicazioni reciproche dei vari quartieri nuovi e vecchi, che risultano collegati alla città dalle penetrazioni stesse e collegati tra loro dai tronchi delle vecchie circonvallazioni ( che assumono nuova funzione ) e da nuovi tronchi di arroccamento progettati, segnatamente verso l'Osservanza, a collegamento dei nuovi settori orientali.

E' da osservare come in questo sistema i due grandi tronchi, che diramano la Cassia dal Nord lungo il Tressa ed il Riluogo, non hanno esattamente il medesimo significato : il primo costituisce veramente la vera Via Cassia ( scorre infatti lungo un antico tracciato della antica consolare ) e rappresenta una spina dorsale fondamentale del traffico interregionale e nazionale. Il secondo, oltre ad una funzione di scorrimento marginale periferico della Chiantigiana, dell'Aretina e della Fiorentina, ha anche quella di assolvere allo smistamento ed alla distribuzione dei traffici locali provenienti da vari quartieri e di quelli di alcune penetrazioni : é insomma in parte un vero e proprio "asse cittadino attrezzato", almeno nel suo tratto mediano alle spalle degli impianti della Stazione, ed é perciò che é stato progettato con una certa ampiezza e ricchezza di tracciato e di sezione.

Sarà dunque oltre tutto un gran viale in mezzo al verde tra la città e la collina dell'Osservanza, con i suoi sviluppi residenziali.

### 3) Il centro cittadino

E' nella zona della Lizza, come é detto nella premessa, che gli interessi del centro direzionale di Siena, si sono recentemente spinti.

Effettivamente siamo qui in presenza di uno spostamento o, meglio, di una puntualizzazione importante del centro cittadino quasi lineare che da Banchi di Sopra ha ormai raggiunto Piazza Matteotti con la Posta, la Camera di Commercio, le vicine banche gli alberghi, il grande cinema.....

Lizza e Piazza Matteotti fuse insieme sono, in un certo senso già da oggi, ed ancor più lo saranno in avvenire con gli sviluppi futuri a nord, il vero centro direzionale della città.

E qui, abbiamo visto, il piano regolatore raccoglie alcune e prin

Il piano regolatore prevede qui di precisare la struttura, la forma e le viabilità di questo centro facendoci anzitutto accedere direttamente la Via Garibaldi, rompendo il diaframma di Via Montanini ( antica soluzione già proposta in altri piani ) ; e poi raccordando porta Canollia con la Lizza scorrendo fuori dalle mura, scorrendo fuori dalle mura senza quindi attraversare il vecchio quartiere di Canollia.

Qui, la Lizza-Piazza Matteotti, con il previsto teatro, con nuovi edifici a completamento di quello della Camera di Commercio, con gli attuali uffici di vario tipo, con la futura stazione delle autolinee, prevista in immediato contatto, con gli spazi liberi del giardino e della fortezza, viene a vestirsi della forma concreta e varia di un nuovo ed elegante centro moderno, quale ultima propaggine ( e quale porta d'ingresso ) di tutto il vecchio centro commerciale-lineare della vecchia città.

La quale invece conserverà in sé, con gli uffici amministrativi, con l'Università, le biblioteche, i musei,..... quella parte degli affari più legata alle funzioni amministrative ed educative.

#### 4°) La viabilità interna -

Alleggerite con il sistema esterno di scorrimento le vecchie arterie di Siena dal traffico di attraversamento, che oggi in gran parte vi si convoglia, polarizzato intorno alla Lizza il nodo centrale, che oggi invece si identifica con la Croce del Travaglio, aperte e nuovi sviluppi edilizi le zone settentrionali e quelle orientali, che non avranno ragione di gravare più sulle vecchie arterie, si può considerare impostata, una certa duplicazione laterale della città.

I problemi dell'assetto della vecchia città e quelli della sua circolazione interna, assumono quindi un altro aspetto, certo più chiaro e più semplice.

Le linee di traffico attuali sono polarizzate :

a) Sul sistema dorsale principale di Banchi di Sopra, Banchi di Sotto e Via di Città.

b) sull'altro sistema secondario di Via della Sapienza, Via delle Terme, Via di Diacceto.

I due sistemi, in un certo senso si aiutano a vicenda e si completano. Però entrambi si svolgono con estrema fatica, non solo per il volume



Il piano regolatore prevede di chiarire la funzione del primo tronco dorsale con la creazione di una nuova strada " tangenziale " al margine edilizio orientale, avente per funzione di collegare direttamente la Lizza con "Il Campo" e di avvicinare lungo il suo tracciato vari punti dell'antico centro cittadino e dell'antica dorsale.

Sul lato occidentale poi prevede di migliorare e snellire l'attuale sistema Sapienza-Terme-Indipendenza-Diacceto, dandogli maggior efficienza e fluidità fino al Pian de' Mantellini.

La nuova arteria tangenziale orientale muovendo naturalmente dal centro della Lizza per Via Garibaldi, si snoda da Piazza del Sale, incrocia Vallerozzi, sottopassa in breve galleria i Ferri di S. Francesco, scende ai piedi di Piazza Provenzano, prosegue lambendo l'apside di S. Giovannino di Follonica, scorrendo sulla sommità della valle di Ponte di Follonica lungo il crinale dell'antica cinta muraria, tra orti e giardini, fino a risalire a Piazza S. Spirito.

Di qui, usufruendo di via del Sasso, Ponte di Romana, Via S. Girolamo, imbocca Via del Sole, allargata nel suo primo tratto, per raccordarsi infine con la piazza del mercato passando sotto la via dei Malcontenti con la soppressione dell'attuale lavatoio.

Questa strada tangenziale dovrà assolvere vari compiti, tutti però volti ad alleggerire grandemente la pesantezza del traffico su via Pantano-Banchi di Sotto e di Sopra.

Anzitutto la tangenziale avrà una funzione di collegamento diretto e veloce centro Lizza-Campo, centro Lizza-S. Viene, dentro Lizza-Porta Romana.

La possibilità di creare sotto l'attuale Piazza del Mercato un grande spazio di posteggio semisotterraneo e quella di usufruire per la sosta dei veicoli della stessa Piazza del Mercato, offrono la soluzione dell'avvicinamento turistico diretto del Campo e del Centro Monumentale, sgomberandoli di autovetture e di pulmann.

Lungo la strada stessa sono provisti vari innesti e raccordi con spazi di sosta per i veicoli, a S. Francesco, a Provenzano, a Via Sallustio Bandini, e naturalmente a S. Spirito ed al Ponte di Romana : sono altrettanti punti dai quali è possibile innestarsi nella strada o, abbandonandovi le vetture, raggiungere a piedi vari punti dell'antica zona



Infine quest'ultima ha un carattere eminentemente panoramico sia lungo il percorso che si svolge sulla sommità della bellissima valle di Follonica, tutta orti e giardini, sia nell'ultimo tratto, sulla via del Sole, dalla quale, togliendo i due piani superiori della recente casa costruita a valle, si scopre, improvviso e grandioso, il panorama sud della città, affacciata a corona verso la valle sottostante al palazzo comunale.

L'altro sistema viario centrale ad occidente invece, ha necessariamente un tracciato meno unitario e risulta, come si disse, da un miglioramento del tracciato attuale.

Né é possibile altrimenti senza sconvolgere o ferire notevolmente la struttura e l'aspetto della città.

Anch'esso ha inizio dal Centro della Lizza-Piazza Matteotti con l'attuale Via F.Tozzi, S.Domenico.

Di qui é previsto un raddoppio di Via della Sapienza, passando tra questa e via del Paradiso lungo il vicolo della Palla a Corda fino a Via delle Terme, proseguendo a senso unico su via dei Termini (innestata con la precedente da Via Cavalletto) e sua via delle Terme fino a Piazza dell'Indipendenza.

Di qui (naturalmente a due sensi) il percorso si svolge su via di Diacceto di dove, piegando verso occidente, mediante un sottopasso, e in tracciato del tutto nuovo sui muraglioni degli orti che prospettano verso S.Domenico, raggiunge Piazza della Selva.

Da qui, attraverso S.Ansano, sotto l'antico ospedale, sbocca sulla Piazza delle due Porte fino al Piano dei Mantellini.

Il miglioramento del sistema viario tangenziale attuale di questa strada raggiunge fini abbastanza importanti, pur essendo estremamente contenuto e modesto nella spesa, e pur restando nell'ambito delle attuali sue funzioni : quelle di collegamento diretto col centro di Piazza Matteotti delle zone di Porta Laterina e di Porta S.Marco ( che fanno capo ai Mantellini) : quello di avvicinamento turistico della zona monumentale del Duomo e di S.Giovanni; ed infine quelle di sgravare quasi totalmente dal traffico l'arteria dorsale del vecchio centro.

Si deve dire anzi che con questo sistema stradale e con il precedente orientale, sarà possibile senz'altro chiudere all'occorrenza al traffico veicolare, lasciandola a quello pedonale, tutta Banca di Sopra



via dei Termini assumerebbe il carico veicolare da Nord a Sud e Via delle Terme-Via della Sapienza da Sud a Nord.

Il piano dettagliato 1 / 1000 di tutto il sistema delle due strade e le allegate fotografie illustrano nel particolare le caratteristiche dei tracciati e mostrano all'evidenza la modestia dei rari ritocchi edili necessari.

5°) Le attrezzature collettive, i servizi, le industrie

Precisate le vecchie e le nuove zone residenziali, individuato il centro della città, provveduto a creare il sistema della viabilità, distribuito funzionalmente in rete di scorrimento esterno, rete di penetrazione, tronchi di comunicazione dei quartieri e rete interna tangenziale, la struttura dell'intero organismo urbano appare ben delineata.

Essa va completata con la organizzazione consona dei servizi e delle attrezzature necessarie alla vita dell'organismo stesso.

Osserviamo a questo proposito come sia ormai necessario riorganizzare molti servizi che fino ad oggi hanno trovato distribuzione e spazi incerti ed insufficienti.

Le industrie : già la relazione della Commissione di Orientamento precisava e luneggiava il tema di una zona industriale, riducendo le dimensioni a quelle necessarie ad ordinare uno sviluppo medio - industriale o grosso - artigianale.

Lo studio del piano regolatore, nel precisare l'area necessaria, compresa tra Madonnina Rossa e Due Ponti, lungo l'Aretina, vi ha collocato il mattatoio ( che così risulta prossimo al vicino Foro Boario) ed i mercati generali rimandando ad un futuro studio di piano regionale la precisazione di una eventuale zona adatta ad industrie vere e proprie di maggior peso.

Per la quale, allo stato attuale degli studi, si può indicare le piazze intorno a Taverne d'Arbia, già servite da ferrovie e da corso d'acqua.

I mercati generali : si impone a Siena la soluzione completa di un problema che si è già reso acuto con l'ampliarsi della città : quello dei suoi mercati di generi alimentari.

Oggi ancora l'unico mercato, quello sul retro del Palazzo Comunale, funge da Mercato generale e da mercato al minuto.

  
*Donato*

Il piano prevede la riorganizzazione dei mercati con la creazione di un mercato generale, dotato di depositi e frigoriferi, nella zona di Due Ponti e con la creazione, nei nuovi quartieri di espansione e nei quartieri della antica città, di vari mercati rionali, accessibili anche direttamente dai produttori della campagna.

Così un mercato rionale é previsto ad occidente dell'area dell'attuale mercato centrale ( da adibirsi, come abbiamo visto, a sopportare il peso del parcheggio delle autovetture ) nello spazio ricavato dalla demolizione di qualche casa per creare nel contempo un giardino con passeggiata pedonale fino alla via delle Fontanelle.

Un'altro mercato é previsto presso la Fonte Nuova od addirittura nella Piazza d'Ovile, un terzo a Camollia, tra Via Paparoni e Via Pignatello ed altri ancora saranno creati nei nuovi quartieri di espansione della città.

Con questi mercati proposti si renderà più agevole e più comodo il rifornimento dei vari settori della città.

#### La Stazione delle autolinee

E' una attrezzatura di primaria importanza per una città come Siena che, già da ora, é legata alla regione toscana da una poderosa rete di autotrasporti viaggiatori ( più di 18.000 corse in un anno ) che, necessariamente, devono far capo al centro della città senza interferire ( come oggi purtroppo avviene ) con la circolazione interna, e che sono in continuo incremento.

Si é scelta per la stazione delle autolinee un'area adiacente al centro, attestata sulla confluenza della Via Nazario Sauro ed A.Diaz con possibilità di accesso da sopra e da sotto, situata proprio su una delle penetrazioni al centro.

Da questa autostazione i grossi veicoli potranno diramarsi in tutte le strade nazionali e provinciali senza percorrere nel modo più assoluto le anguste vie centrali dell'antica città.

Le scuole - Particolare cura si é posta nella soluzione del problema scolastico.

Si sono disposte scuole elementari ed asili in ogni nuovo quartiere, di modo che ogni comunità sia provvista di questo servizio essenziale.

*Manif. 19*

Sono previste due nuove scuole elementari : l'una a Pian d'Ovile, l'altra a S.Domenico ( al posto dell'attuale Istituto Sarrocchi), entrambe a servizio della zona del centro.

Le scuole medie invece sono ubicate in zone più prossime al centro o nella vecchia città stessa.

Più particolarmente : l'Istituto Tecnico ed il Liceo Scientifico dove già é iniziata la costruzione; l'Istituto Industriale Edili in una nuova area sotto il Poggiarello; la Scuola di Avviamento Professionale a Tipo Industriale e la Scuola Tecnica Industriale, in Via delle Sperandie, in una parte dell'ex Convento ora occupata dai militari; una scuola media sotto S.Domenico, a Via di Camporegio, trasformando o ricostruendo una ex conceria.

Sono questi gli Istituti medi bisognevoli di nuova adatta sede : gli altri potranno restare nelle sedi attualmente occupate.

Le quali del resto sono ubicate abbastanza convenientemente nell'antica città, in isolati tranquilli, ben soleggiati per la prossimità di vasti spazi verdi.

#### Le attrezzature sportive

Necessario complemento della Educazione, trovano nel piano regolatore un generale riassetto.

D'accordo con il C.O.N.I. il piano-programma una adatta area per la creazione di un impianto polisportivo, con grande stadio, campi di allenamento, posteggi ecc. circondato dal verde, disposto sulla sommità del fondo valle, compresa tra le propaggini di Poggiarello-Cappuccini e di Marciano, di dove é facile l'accesso da Canollia ( Palazzo dei Diavoli) e dalla nuova Via Cassia.

L'attuale campo della Lizza, mentre manterrebbe l'attuale destinazione, finché non sarà realizzato il nuovo stadio, dovrebbe poi essere considerato come un grande campo di allenamento ed in futuro lontano, essere trasformato in un complemento del parco pubblico della Fortezza, con tennis, teatro all'aperto, pattinaggio, piscina, tennis.

Altri due campi - scuole sono intanto programmati dal piano regolatore, non lontani dalle principali istituzioni scolastiche, uno a sud, fuori Porta S. Marco, fra S. Marco e Tufi nel fondo della Valle: l'altro

Stampa circolare illeggibile  
*Benigni*

Industriale Edili, zona facilmente accessibile dal gruppo scolastico nord

Le attrezzature turistiche-alberghiere

Disgraziatamente per un paese come il nostro che dal turismo trae una gran parte di ricchezza di bilancio, la legge urbanistica non consente di fissare nel piano regolatore le zone destinate ai nuovi alberghi.

Le tabelle delle allegate indagini ci mostrano per Siena una situazione che non é lontana da quella di tante altre città italiane : quella che denuncia una notevole carenza di medi alberghi turistici ben attrezzati.

Siena allinea solo diciotto servizi che, affiancati dalle camere annobiliate, assolvono modestamente il compito di ospitare, nelle settimane di punta, ben 18.000 turisti, di cui metà italiani, e metà stranieri.

La rigogliosa vita di alcune istituzioni culturali ( quali la Chigiana ) che attirano sempre più studiosi e visitatori, imporrebbe una migliore, più efficiente e diversa attrezzatura.

Per quanto riguarda il piano regolatore é nella nostra speranza che nel nuovo centro della Lizza ( tra questa e Piazza Matteotti ) in luogo di uffici sorga un nuovo albergo.

Ed altri sorgono, per esempio, con la trasformazione di molti stabili che con la creazione della strada tangenziale orientale offrono migliore assetto, posizione panoramica, centralità rispetto ai centri culturali ed alla zona monumentale e facilità di comunicazioni.

Il policlinico

Dopo molti studi e ricerche si é convenuto, d'accordo con le autorità Accademiche, di assegnare al costruendo Policlinico una vasta area ( circa 10 ettari ) ad oriente, oltre la collina dell'osservanza, nella zona delle Scotte.

Posizione assolutamente favorevole ed ottima sotto ogni aspetto : ventilazione; soleggiamento, comunicazioni, accessibilità ( anche della stazione ferroviaria ) per una grande istituzione ospitaliera. Ed é da notare che l'edifici del Policlinico non verranno mai ad incidere sul panorama della città.

60) Il riassetto della città - Il piano regolatore...

Opere care alle speculazione edilizia di un tempo, quando si confondeva il risanare una città con il distruggerla.

Il risanamento della città come Siena non può essere condotto col metodo radicale impiegato nel Salicotto, con i risultati che tutti conoscono.

Deve piuttosto essere condotto con uno studio accurato, metodico e preciso delle singole case e dei singoli lotti, nei quali sarà possibile operare solo caso per caso, risanando edificio per edificio, liberando i vecchi cortili, ripristinando gli antichi spazi liberi, restaurando le case, dando loro quelle attrezzature igieniche di cui oggi mancano, riconducendo il sole là dove le costruzioni addensatesi nell'ultimo secolo ve lo hanno cacciato.

Vi sono settori della città ( per esempio il Bruco ) dove é alta la mortalità, forte l'affollamento e la morbidità.

E' chiaro che in questi settori si dovrà intervenire.

Ma l'intervento ( che del resto non deve essere concentrato in un solo quartiere ma piuttosto diffuso un po' dappertutto ) non può essere programmato in sede di Piano Generale, ma precisato solo in sede di piano particolareggiato.

Ed in questa sede sarà possibile anche affiancare e sorreggere l'opera dell'urbanistica con provvedimenti finanziari e creditizi che valgono a dare possibilità di realizzazione alle opere.

Comunque, tale attenta ed amorosa messe di interventi non può entrare in azione altro che quando vi siano sul mercato le nuove abitazioni sane, programmate nei nuovi quartieri.

Solo allora sarà possibile impostare un programma serio e preciso di risanamento.

#### 7°) Norme edilizie

Un piano regolatore si completa solo con la sua terza dimensione appoggiata alle norme edilizie che lo accompagnano.

Si é voluto qui a Siena ridurre i tipi edilizi a pochi commisurati alle abitudini edilizie della città.

Una zona edilizia A comprende la città entro le mura : in essa si sono conservate le attuali prescrizioni di conservare il carattere



Le prescrizioni e le norme che regolano il tipo edilizio B sono state dettate nell'intento di completare dove possibile, ma con criteri più limitati nell'interpretazione dell'attuale regolamento edilizio, le zone già quasi del tutto urbanizzate fuori delle mura, soprattutto a nord ed a oriente, fuori porta S. Lorenzo.

I tipi edilizi C e D, infine, sono destinati alle nuove zone di espansione costituenti i nuovi quartieri e sono stati dettati nell'intento di permettere una edilizia meno intensa o più intensa, a secondo della posizione, dell'importanza o del carattere della zona.

Dalle case isolate a villetta, fino alla palazzina od alla schiera continua, essi offrono varie possibilità che saranno precisate nei successivi piani particolareggiati.

#### 8°) Le zone vincolate

Il problema di Siena, é ben chiaro ed é stato già qui ripetutamente affermato, non é quello della sola città, ma anche ( ed in pari grado) quello delle sue campagne, quello dei suoi dintorni, quello dei suoi stupendi panorami.

Il piano regolatore é stato condotto fin da principio tenendo fermo il criterio di salvare, valorizzare, esaltare e scoprire l'aspetto di Siena nel quadro del suo territorio.

E ciò sia guardando dalla città verso la corona stupende delle colline punteggiate di ville e di poderi, sia guardando da queste verso il profilo caratteristico della città turrita.

Il copiosissimo materiale fotografico allegato mostra quale ricchezza di panorami impensati offra l'ambiente di Siena; ambiente che é parte integrante del suo quadro urbanistico, monumento esso stesso.

Il piano regolatore traduce questi criteri e questi studi provvedendo, innanzi tutto ad estendere a nord ed a sud il vincolo panoramico imposto dal Ministero della Pubblica Istruzione sulla campagna senese, conducendolo fino ai limiti racchiusi da una grande strada panoramica.

Questa strada panoramica é, per la massima parte, già tracciata e già in atto e non richiede altro che un tronco di raccordo a sud ed il miglioramento della sua sede con la creazione di una serie di giardini di sosta a Belvedere, per essere completa.

Essa permetterà una escursione delle più grandiose che si posso-

alla Certosa fino a Maggiano, alle Luglie ed alla Cerchiaia. Di qui, ad occidente della città la strada si sviluppa raggiungendo le Logge e Sant'Abbondio-Monastero, fino al nodo di Costafabbri.

Da questo nodo la " Panoramica " si raddoppia in due tronchi paralleli; l'uno più esterno, tocca Belcaro; l'altro prosegue per Montalbuccio, Casciano delle Masse per annodarsi, a nord, alla Cassia presso Palazzetto, e di qui fino a Fontebecci richiude il grande anello.

In secondo luogo, attraverso il piano, si é provveduto ad imporre un vincolo assoluto di non costruzione a tutte le ville, poderi, crinali dorsali e valli che, per loro caratteristica ricchezza di verde e di architettura (anche rustica) o per i loro profili rappresentano altrettanti punti fermi per il volto di Siena.

Queste zone a vincolo panoramico generico ed assoluto, complete dai nuovi giardini, parchi e campi sportivi, costituiscono, nel piano, un completo sistema di verde, che vale a spaziare ed a individuare le nuove e le vecchie zone edilizie.

E tra queste ultime le stupende e caratteristiche valli ad orto ed a olivi, racchiuse dalle mura, quale la valle di Follonica, la valle di Montone, e le altre ancora, che sono parte assolutamente integrale dell'organismo urbanistico e monumentale di Siena.

o

o o

#### Programma di attuazione del piano

Il piano, si é detto, é un programma che, sia pure senza limiti di tempo deve tuttavia essere posto innanzi all'operare delle Amministrazioni Comunali per una sua graduale realizzazione.

Occorre insomma sia accompagnato da una visione programmatica dalla gradualità delle opere da eseguire, con la evidente gradualità di quelle più urgenti e tali da determinare esse stesse la spinta economica di quelle attività edilizie che formano, per la massima parte, il contenuto del piano stesso nel caso specifico il programma di Siena va graduato nel quadro seguente :

STI  
Pavia

- a) Tronco superiore della arteria di scorrimento orientale dalla Valle de Riluogo, da Fontebecchi al cavalcavia di Malizia (da completarsi in un secondo tempo nel tronco inferiore fino a Madonnina Rossa)
  - b) Viale di allacciamento da Madonnina Rossa al futuro Policlinico, del quale é già stata programmata la realizzazione.
  - c) Brevi tronchi di allacciamento della attuale strada Cassia fuori Camollia con le zone di futura urbanizzazione di Marciano e del Pietriccio.
  - d) Realizzazione dei due inserimenti al centro della Lizza e di Via Garibaldi e da Fonte Giusta (Teatro Comunale).
- 2°) Piani particolareggiati di quartieri edilizi da impostare subito per far fronte alla richiesta di suoli per Case Popolari e per impiegati (Fondo Incremento Edilizio, Istituto Case Popolari, case Legge Romita n° 640, ecc.)
- a) Zona del Pietriccio
  - b) " di Marciano
  - d) " esterna alla passeggiata dell'Osservanza.
  - e) " varie all'Osservanza e alla punta di Marciano per far fronte alla richiesta di aree residenziali private.
- 3°) Opere di pubblica utilità ed attrezzature collettive urgenti necessarie alla vita dei quartieri nuovi e alla vita cittadina.
- a) Scuole elementari alla zona di Marciano e al Pietriccio; Istituto Industriale Edili sotto la zona del Poggiarello.
  - b) Stazione autolinee
  - c) Campo sportivo scuola.
- Dovrà seguire in un secondo tempo programmatico la impostazione:
- a) della arteria tangenziale interna da Piazza del Sale a Piazza S. Spirito - Via del Sole - Piazza del Mercato.
  - b) Arteria di scorrimento esterno occidentale nella valle di Tressa a sussidio della Cassia, dalle Cerchiaia al Km. 233.
  - c) Mercati generali e mercati rionali.

Con questi due tempi l'intero programma del piano regolatore si consoliderà nella sua ossatura fondamentale : potranno seguire in

ri intorno a Vico Alto e quelli di altri tronchi secondari di strade residenziali e panoramiche.

Questo vasto programma va naturalmente confortato da una costante linea programmatica amministrativa.

= = = = =

Con questo piano Siena ha affrontato organicamente il tema di un programma di vita avvenire, nel quale il passato ed il futuro sono guardati insieme, onestamente, con equilibrio ed infinito amore.

I molti studi statistici le indagini e le ricerche raccolti da cittadini, Enti e Commissioni e forniti dal Comune di Siena e qui allegati, attestano la cura con la quale é stato posto mano allo studio del piano generale ed i punti programmatici dettati, dopo lungo lavoro, dalla Commissione di Orientamento, sono a loro volta, una chiara manifestazione della maturità, della coscienza urbanistica di Siena.

Tutto ciò comporta a guardare con sicurezza e tranquillità di coscienza all'avvenire di questo Piano regolatore.

#### I Progettisti

Prof.Arch.Luigi Piccinato

Prof.Arch.Piero Bottoni

Arch. Aldo Luchini

# PIANO REGOLATORE GENERALE DI S I E N A

## RELAZIONE DEI PROGETTISTI

### ERRATA CORRIGE

a pag.	linea	in luogo di	leggasi
2	4	come somma	con somma
3	29	a trovare dispera- tamente verso	tende disperatamen- te a trovare aree
4	24	saldatura questa	saldatura. Questa
4	25	per strutture	per strutturare
5	34	turistici e finisco- no	turistici che fini- scono
6	26	trovar soluzione perchè mancava l. ...	... trovar finora so- luzione perchè manca- va il .....
7	31	delle Comunità	delle sommità
9	penultima	pendenza	tendenza
10	1	a collina	e collina
10	23-24-25	Vico Alto; più a sud ecc. fino a .. ... di Vico Alto, più a sud pausati..	Vico Alto; più a sud, pausati.....
14	2	..facendoci....	... facendovi.....
14	3	iompendo	rompendo
14	5	... dalle mure, scor- rendo fuori dalle mura senza quindi...	.... dalle mura, senza quindi.....
23	29	stesso nel	stesso. Nel
25	17-18-19- 20	I progettisti prof. Arch. Luigi Pic- cinato prof. Arch. Piero Bot- toni Arch. Aldo Luchini	i progettisti ( in ordine alfabeti- co) Prof. Arch. Piero Bottoni Arch. Aldo Luchini Prof. Arch. Luigi Piccinato