



LUNGARNO

---

## SIENA, AUTO, MOTO: SERVE ANCORA UN PO' DI CORAGGIO

---

di **Roberto Barzanti**

**A** cinquant'anni compiuti dall'istituzione dell'area pedonale che chiuse una vasta parte del centro antico della città al traffico veicolare privato, Siena è tornata a riflettere su quella svolta in un microconvegno dedicato alle nuove idee possibili per una mobilità urbana all'altezza di problemi che si sono andati aggravando. Il piano è pronto. Il dibattito è all'inizio e sarà interessante non solo per il Comune ch'ebbe, primo in Europa, il sorprendente scatto di coraggio del luglio 1965. Si levarono dure proteste, soprattutto dai commercianti. Ma una buona politica non teme l'impopolarità, né soppesa le decisioni che assume sulla base di sondaggi o referendum. Cinquant'anni dopo quale bilancio si può trarre? È valsa la pena aver difeso a ogni costo quella scelta se le vie privilegiate si son guadagnate l'appellativo di «centro commerciale naturale», mentre di botteghe, officine, laboratori che tramandano oggetti e mestieri tipici s'è quasi persa traccia? Ovunque le stesse clamorose firme fanno la parte del leone, qui come a Lucca, Pisa, Pistoia, Prato. Sono le città medie ad aver subito gli stravolgimenti più deleteri, indotti da un consumismo sciatto e ossessivo. Nelle articolazioni più appartate i motorini scorrazzano a piacimento e un assordante rumorò, non solo notturno, viola la soglia minima della quiete desiderabile. I prezzi delle abitazioni sono saliti a vertici intollerabili. Non si può affermare che le limitazioni al traffico si siano in generale di per sé tradotte in una vitalità più comunitaria. La separazione tra centro antico prestigioso e accerchiamento di insediamenti subalterni di servizio è assai netta. Le Ztl, le zone blu, son diventate fine a se stesse e non il capitolo iniziale di un programma animato da marcate finalità sociali. L'urbanistica è stata accantonata in nome di un'edilizia

quantitativa e di progetti incidentali, contrattati volta per volta. Insomma è stato un bilancio critico quello tracciato dall'assessore all'urbanistica Stefano Maggi, che insegna la materia all'Ateneo senese ed è quindi del mestiere. Malgrado le grosse difficoltà e le proteste crescenti non è il caso di arrendersi, intanto adottando misure non costose — quasi palliative —, visto che interventi strutturali più determinanti non sono a portata di mano. È pericoloso illudersi di un riformismo senza riforme, ma introdurre nuovi elementi per frenare il degrado è indispensabile per chi ritenga la limitazione del traffico e la regolamentazione della sosta due aspetti complementari da aggiornare e irrobustire. Alcuni obiettivi su cui insistere, elencati alla rinfusa, sono un sostegno attivo alla pedonalità e ad una ciclabilità misurata (assistita e no). Occorre qualificare e aumentare gli spazi di incontro e di svago. Interventi tesi a moderare la velocità e accrescere la sicurezza devono definire pause di respiro da slow city. L'uso dei mezzi pubblici va incentivato come quello di parcheggi scambiatori in grado di offrire un accesso ai centri antichi più rispettoso dell'ambiente. Le aree di rilevanza urbanistica devono essere più flessibili e consentire una più facile utilizzazione dei parcheggi multipiano da parte dei residenti. Va bloccata una penetrazione impazzita di moto e motorini, assegnando aree di parcheggio rigorosamente delimitate. Per il trasporto e il rifornimento di merci è fondamentale il passaggio graduale ai motori elettrici. Esempi di azioni da concretizzare preliminarmente per rilanciare prospettive avviate con intenti strategici e intristite a grigio riflesso di quello che poteva essere e non è stato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

