

CXV

2008

BVLLETTINO SENESE

DI STORIA PATRIA



SIENA
ACCADEMIA SENESE DEGLI INTRONATI
2008

KEEP CARS OUT OF ANCIENT STREETS
LA CHIUSURA AL TRAFFICO
DEL CENTRO STORICO DI SIENA
(1965-1966)

1. *Dal cavallo all'automobile*

Il titolo dell'articolo apparso il 25 giugno 1965 sull'autorevole "Times" di Londra, *Siena proposes to keep cars out of ancient streets*, fa ben comprendere, con l'efficace sintesi permessa dalla lingua inglese, la sostanza di un provvedimento innovativo. La limitazione della circolazione automobilistica pose la città all'avanguardia nella lotta al traffico, il quale stava crescendo insieme con un'economia che da agricola si trasformava in industriale.

Il boom economico, successivo alla ricostruzione dopo il disastro bellico, mutò infatti in breve tempo l'Italia in uno dei paesi più industrializzati del mondo. Il principale emblema di cambiamento fu la grande industria nelle città del nord, soprattutto la Fiat. Fabbricare e vendere automobili divenne una delle maggiori occupazioni italiane, e la produzione di auto della Fiat passò da 121.100 nel 1951 a 588.200 nel 1961, a 2.001.900 nel 1971. Un balzo così ampio portò peraltro la Fiat a divenire la più grande industria nazionale, con un numero di addetti che passò da 72.035 nel 1951 a 107.671 nel 1961, a 182.501 nel 1971¹.

Il simbolo dell'automobile per tutti fu la Fiat 600, la cui produzione venne avviata nel 1955. Con questa auto, cominciò in

¹ *Fiat: le fasi della crescita. Tempi e cifre dello sviluppo aziendale*, Torino, Scriptorium, 1996, pp. 112-113 e pp. 140-141.

Italia la motorizzazione di massa, dopo diversi tentativi poco riusciti, messi in campo dalla stessa Fiat fin dal 1932 per vendere la macchina alle famiglie. Nel 1956 vennero immatricolate 126.099 Fiat 600 su una quantità complessiva di 201.771 autovetture.

Iniziava negli anni '50 una lenta ma inesorabile invasione delle città da parte degli autoveicoli, che seguiva l'invasione da parte dei motoveicoli, già verificatasi dalla fine degli anni '40 con la grande diffusione di vespe e lambrette².

L'avvento dell'automobile di massa creò uno scompenso in tutte quelle città che conservavano in gran parte l'impianto urbanistico risalente al Medioevo o al Rinascimento: città che erano caratterizzate da strade per i cavalli, di larghezza non sufficiente per il passaggio delle automobili, i cui alti palazzi al lato delle strade stesse creavano una sorta di cassa di risonanza al rumore dei motori. Per non parlare dei vicoli, nei quali automobili e motocicli cercavano di infilarsi in un ambiente concepito per il transito a piedi.

La tradizionale separazione fra cavalieri e pedoni aveva infatti condizionato l'urbanistica medioevale: chi poteva permettersi il cavallo viveva in palazzi "nobili" lungo le vie principali, al cui piano terra si trovavano le stalle, mentre il popolo risiedeva nei vicoli in appartamenti più bassi e umidi ai quali si accedeva soltanto a piedi.

Nelle città a misura di pedone e di cavallo, l'arrivo dell'automobile creò un problema di convivenza molto sentito. Se le difficoltà si erano avvertite fin dall'inizio del Novecento, a metà del secolo le condizioni cominciarono a divenire insopportabili.

Due testimonianze autorevoli di questo periodo tratteggiano per Siena un deterioramento dell'ambiente che andava peggiorando sempre più. Nel settembre 1951 si svolse in città un'importante manifestazione: la settimana musicale dell'Accademia Chigiana. L'inviato del "Corriere della Sera", lo scrittore milanese Raffaele Calzini, affermava:

² S. MAGGI, *Storia dei trasporti in Italia*, Bologna, Il Mulino, 2005, pp. 121-131.

«Dove Chigi vorrebbe chiudere la “sua” Siena in un’atmosfera di mistico silenzio consacrato alla musica, la modernità si batte per farne una delle più rumorose città d’Italia! La sua stessa conformazione (strade strette e tortuose, molte in ripida pendenza, la sua stessa echeggiante sonorità, rimbalzante fra le facciate di pietra), l’abitudine locale di affollare incredibilmente le contrade principali, in determinate ore del giorno, hanno dato il via a tutti i rumori meccanici, a tutti i clamori di clacson e di trombe, a tutte le messe in moto, a tutti gli scappamenti più rabbiosi e spesso più inutili di centauri fuggiti alle autostrade, alle piste, ai circuiti.

Siena “ha ucciso il sonno” come Macbeth. Nessuna città è più umana di Siena: e le macchine la assaltano...

Il fenomeno della “rumorosità” che in città cosiddette “metropoli” spesso trova l’attenuante di esser quasi un’etichetta legata a veri interessi di velocità, di trasporto, e di organizzazione, non ha scuse qui. Basterebbe deviare la corrente di passaggi obbligati, isolare dalla circolazione alcune strade, imporre alcune draconiane norme, confinare il parcheggio di macchine che oggi spadroneggiano anche nel Campo, limitare il passaggio dei veicoli in determinate ore, per rendere a Siena il “suo” silenzio»³.

Antonio Cederna, paladino della difesa ambientale, scriveva nel 1954 sulla rivista di cultura “Il Mondo”:

«Chi oggi arriva a Siena, prova subito un desiderio irresistibile: prendere a calci chi va in automobile o in motocicletta. In nessun’altra città il frastuono e l’ingombro del traffico meccanizzato appare altrettanto insolente, volgare e barbaro: automobili e micromotori lacerano l’aria di quelle strade stupende, mentre una delle più belle piazze del mondo è trasformata in parcheggio. Sensi unici, divieti di transito, pedoni a sinistra, sono misure marginali: l’aumento della circolazione motorizzata, la trasformazione dei pianterreni dei palazzi in negozi, le condizioni altimetriche del suolo, l’indisciplina edilizia, la necessità di nuovi edifici per servizi pubblici, le strade fatte per il traffico pedonale e per i trasporti su animali da soma, la pressione della speculazione privata, eccetera, fanno sì che anche l’antica città di Siena, esempio pressoché intatto di città trecentesca, stia entrando nell’ora più critica della sua storia: o sopravvivere così com’è o guastarsi per sempre»⁴.

³ R. CALZINI, *Incredibilmente rumorosa Siena “città del silenzio”*, in “Il Corriere della Sera”, 26 settembre 1951, p. 3.

⁴ A. CEDERNA, *Il giardino d’Europa. Un piano per Siena*, in “Il Mondo”, 30 novembre 1954, p. 11.

Finché le auto in circolazione rimasero poche, fu possibile sopportare i rumori e i cattivi odori creati dalla motorizzazione, ma negli anni '50 la situazione divenne rapidamente insostenibile a partire proprio da Siena, che più di tutte le città italiane aveva conservato il tessuto medioevale di vicoli e stradine.

Stava infatti aumentando il numero di auto in possesso dei residenti nel centro urbano, mentre cresceva anche la presenza delle auto di chi veniva da fuori ma sostava nel centro per lavoro, per acquisti, per pratiche amministrative, per studio. In tutta la provincia di Siena, nel 1948 vi erano 279.392 residenti con 4.582 autoveicoli, per un rapporto di 60,98 abitanti per veicolo e una predominanza dei trasporti animali per le merci, mentre alcuni paesi della provincia si raggiungevano ancora in diligenza. Nel 1961 lo scenario era completamente cambiato: si registravano 270.062 residenti, che possedevano 50.266 autoveicoli (più che decuplicati in 13 anni!), con un rapporto di 5,37 abitanti per veicolo. Un rapporto che sarebbe calato a 2,73 nel 1970, quando gli autoveicoli circolanti erano saliti a 95.470⁵.

Due intellettuali senesi, consiglieri comunali dei due partiti di sinistra, Ranuccio Bianchi Bandinelli e Mario Bracci, lanciarono l'allarme nel 1953. Con la stesura di un documento, i due studiosi fecero presenti i pericoli dell'espansione edilizia, dovuta a una speculazione che non aveva nessun rispetto per la città, e che non considerava in alcun modo il problema del traffico urbano⁶.

Bianchi Bandinelli e Bracci aprirono una discussione sulle problematiche della città antica, che sarebbe stata densa di significati e avrebbe portato a elaborare un piano regolatore per tenere conto delle novità in corso di affermazione nel dopoguerra.

Con la consapevolezza che occorreva preservare l'ambiente senese

⁵ M. CATALDO, *Pedoni a sinistra. Motorizzazione e politica del traffico a Siena*, in *Tra innovazione e conservazione. Infrastrutture e servizi a Siena nel Novecento. Atti del convegno 13 novembre 2004*, Siena, Protagon, 2005, p. 187.

⁶ *Piano regolatore per lo sviluppo urbanistico di Siena*, in "La Balzana. Rassegna del Comune e Bollettino di Statistica", nuova serie, anno I, n. 1, 1953, p. 2.

da devastazioni urbanistiche, nel 1956 si decise di affidare il compito della redazione del piano regolatore generale al famoso urbanista Luigi Piccinato con Piero Bottoni e Aldo Luchini. La salvaguardia della città antica con i rapporti interno-esterno e città-campagna fu al centro del progetto, che tutelava le valli verdi ancora esistenti all'interno delle mura. Il piano teneva anche conto della questione del traffico, il cui dibattito assunse vigore per la diatriba tra chi rivendicava il diritto alla mobilità individuale, pensando che senza auto il centro storico era destinato al declino economico e sociale, e chi esprimeva invece il bisogno di proteggere la splendida forma medioevale della città, che fu poi oggetto della Legge speciale per Siena, promulgata pochi anni dopo, nel 1963.

La Legge speciale considerava prioritaria la questione del traffico, ponendo a totale carico dello Stato, oltre alle spese per consolidamento e restauro dei maggiori edifici pubblici e delle chiese monumentali, anche la "costruzione di strade di penetrazione e tangenziali col nuovo centro cittadino della Lizza previste dal piano regolatore in vigore"⁷.

Il piano regolatore della città, entrato in vigore nel 1959, prevedeva i nuovi quartieri di periferia all'esterno della città storica, ma non in prossimità delle mura. I piccoli quartieri satellite previsti, che gravitavano intorno al nucleo storico di Siena, resero necessario ripensare anche la viabilità.

Su questo tema, il piano regolatore aveva ipotizzato che gli autoveicoli in arrivo dalle strade nazionali, essenzialmente lungo la tradizionale Cassia, che all'epoca era ancora l'unica strada di grande comunicazione di passaggio per Siena, trovassero vie specifiche di accesso alla città in punti particolari, come l'area della stazione, La Lizza e piazza Matteotti. Si trattava di due strade tangenziali addossate alla città, che avrebbero consentito il transito veicolare ai lati della stessa, diminuendo, secondo Piccinato, l'afflusso veicolare nelle strette vie del centro storico⁸.

⁷ Art. 2 della legge 3 gennaio 1963 n. 3, "Provvedimenti per la tutela del carattere storico, monumentale e artistico della città di Siena e per opere di risanamento urbano".

⁸ M. CATALDO, *Pedoni a sinistra* cit., p. 169.

Lungo queste mini-tangenziali – poi sostituite da due strade di diversa concezione, la tangenziale ovest e la strada fiume – dovevano essere previsti posteggi in superficie e sotto terra, per poter lasciare la macchina e raggiungere a piedi i vari punti della città; un parcheggio sotterraneo era previsto in piazza del Mercato.

Per fortuna queste realizzazioni del piano Piccinato, che prevedevano anche adeguamenti delle costruzioni e una certa quantità di sventramenti, non furono adottate, ma la loro mancata realizzazione rese necessarie nuove soluzioni sulla circolazione automobilistica nel centro storico.

2. 1962: *Il Campo libero dalle macchine*

“Per noi la minaccia viene dalle strade. Strade, ce lo siamo dimenticati, nate e create per la circolazione pedonale e, in casi limitati, equestre, oggi costrette a sopportare un gravame circolatorio eccessivo ed innaturale; strade strette, inadatte alla circolazione di grossi mezzi motorizzati; strade misurate e concepite per l'uomo”.

Sono le parole di Aldo Cairola, direttore de “La Balzana” e noto studioso della storia e dell'arte senese, che in un lungo articolo intitolato *Viabilità e centro storico*, enucleava le questioni della circolazione e dei posteggi per le automobili a Siena. L'articolo era parte di un numero monografico de “La Balzana” stessa dedicato ai problemi del traffico e della circolazione⁹.

Si trattava di una pubblicazione promossa a seguito dell'ordinanza del 1962, con la quale dal 1° luglio 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. Era il primo provvedimento concreto preso a Siena per limitare il traffico.

L'amministrazione comunale provò ad approntare nuovi posteggi, portando il parcheggio di piazza del Mercato a 150 posti, via del Sole 30,

⁹ *Numero dedicato ai problemi del traffico e della circolazione*, in “La Balzana. Rassegna Bimestrale del Comune di Siena”, anno VIII, n. 4, 1962.

la piazzetta di San Girolamo 8, via dei Servi 10, piazza Santo Spirito 35, porta Pispini 15, piazza San Francesco 58.

Passati i giorni del Palio, durante i quali la circolazione era normalmente vietata, cominciarono le proteste, che si concretizzarono con la formazione di un comitato di agitazione e con una serrata dei negozi da parte dei commercianti di piazza del Campo¹⁰.

Ma anche le agenzie turistiche fecero sentire le loro proteste, inviando in Comune lettere minatorie che minacciavano di eliminare Siena dagli itinerari turistici organizzati, per la perdita di tempo che il divieto in piazza del Campo avrebbe causato alle comitive costrette a raggiungerla a piedi.

A parte le categorie economiche, legate all'immediato e poco predisposte a una visione lungimirante, gli osservatori esterni ebbero parole di lode verso il provvedimento. "La Balzana" riportò vari



¹⁰ *Proteste e agitazioni per le nuove disposizioni di circolazione. Nostra inchiesta fra i componenti del Comitato agitazione*, in "Il Campo di Siena", 7 agosto 1962, p. 2.

interventi di giornali e riviste che notavano come tenere fuori il progresso dalla piazza rappresentasse un ritorno alla misura umana. Ad esempio, il “Giornale del Mattino” pubblicava le considerazioni di apprezzamento inviate da un anonimo lettore:

«Siamo [...] così abituati a confondere la vita con il rumore dei motori e l'odor di benzina, che francamente la piazza senza automobili affascina e stupisce: come una cosa preziosa ormai perduta e all'improvviso ritrovata. Lo stupore di passeggiare senza guardarsi continuamente alle spalle, di sedere al caffè senza udire scoppi di motori, di osservare le bellezze della piazza da qualunque punto: di sentirsi, in una parola, di nuovo come una volta padroni del cuore di Siena, per tutto l'anno come nei giorni del Palio»¹¹.

Cesare Brandi, ricordando l'evento e confrontando la piazza del Campo con piazza Navona a Roma, ricordava in un libro uscito pochi anni dopo:

«a Siena, quando dalla piazza del Campo furono cacciate le macchine, pareva che tutti dovessero fallire. Oh gli alti lai, le proteste, i cortei, le serrate: il divieto fu mantenuto, non fallì nessuno. Le traiettorie si moltiplicarono, la gente andò la sera a passeggiare, le ombre paravano gli antichi palazzi come arazzi di seta, e mai la Torre fu più alta, più netta, più secca nei suoi profili di spada»¹².

3. Dall'Inghilterra a Siena: studio sulle “isole” pedonali

Il problema dell'automobile non era soltanto italiano. Negli stessi anni la motorizzazione risultava in forte crescita anche nei principali paesi europei. Se l'Italia passò da 675.000 autoveicoli nel 1951, a 2,9 milioni nel 1961 e a 12,3 milioni nel 1971, la Francia passò da 2,3 milioni di autoveicoli nel 1951 a 7 milioni nel '61, a 15 milioni nel '71. La Germania ovest passò da 1,3 milioni di autoveicoli nel 1951, a 6 milioni nel '61, a 16,7 nel '71. Il Regno Unito da 3,5 milioni nel 1951 a 7,7 nel '61 a 14,1 nel '71¹³.

¹¹ *Opinioni. Una piazza a misura d'uomo*, in “Il Giornale del Mattino”, 31 luglio 1962, p. 4.

¹² C. BRANDI, *A passo d'uomo*, Milano, Bompiani, 1970, p. 10.

¹³ *Automobile in cifre 1995*, Torino, Anfia, 1995, pp. 299-300.

Fu proprio in Gran Bretagna, il paese partito con il dato più alto nel 1951, che si cominciò a studiare gli effetti dell'automobile in città.

Nel novembre 1963 venne pubblicato il volume *Traffic in Towns. A study of the long term problems of traffic in urban areas*¹⁴. Si trattava di uno studio condotto dal prof. Colin Buchanan (da cui il nome di *Rapporto Buchanan*) per conto del Ministero dei Trasporti inglese, che conteneva una chiara analisi generale valida anche al di fuori dei confini dell'isola, in altri contesti territoriali.

Lo studio esaminava lo sviluppo delle strade e del traffico nelle aree urbane in rapporto all'ambiente, prefigurando condizioni di vita e di lavoro minacciate dall'eccessiva presenza di autoveicoli, che stavano aumentando a ritmi vertiginosi.

Sulla base delle tendenze recenti e dell'esperienza degli Stati Uniti, dove la motorizzazione di massa era già una realtà alla fine degli anni '20, si prevedeva entro il 2010 la presenza di 40 milioni di veicoli, di cui 30 milioni di automobili, contro i 10,5 milioni del 1963; inoltre, più della metà dell'incremento era previsto entro il 1980, con 27 milioni di veicoli. Sebbene le previsioni fossero più pessimistiche di quanto sarebbe realmente accaduto (nel 1980 gli autoveicoli circolanti arrivarono nel Regno Unito a 17,3 milioni), il rapporto faceva intravedere una situazione preoccupante, concludendo che non vi era alcun dubbio sul fatto che l'automobile sarebbe diventata insostituibile per la mobilità, a scapito dei mezzi pubblici, che all'epoca erano ancora fondamentali. Sulla base di questo assunto, il prof. Buchanan elencava gli inconvenienti derivanti dallo sviluppo del traffico: i costi della congestione, l'aumento degli incidenti e soprattutto il deterioramento ambientale.

La penetrazione e la circolazione nelle città sarebbero diventate sempre più faticose e la congestione stradale avrebbe reso più insicuri e scomodi i movimenti pedonali. L'accessibilità nei centri storici sarebbe dunque stata difficile per l'eccessivo numero di auto intenzionate a

¹⁴ *Traffic in Towns. A study of the long term problems of traffic in urban areas. Reports of the Steering Group and Working Group appointed by the Minister of Transport, Chairman of Working Group, Colin Buchanan, London, Ministry of Transport, 1963.*

circolarvi, e di conseguenza l'ambiente urbano sarebbe divenuto sempre più invivibile.

Secondo Buchanan, la soluzione si poteva trovare solo con una nuova filosofia della circolazione, osservando come ci si muove all'interno degli edifici moderni, dove esistono sistemi più o meno complessi di corridoi e stanze, queste ultime separate dai corridoi e dedicate soltanto a una circolazione locale. Che si tratti di un ufficio o di una cucina, il principio è lo stesso: le stanze sono sempre separate dal "traffico" di attraversamento.

Applicando questo modello di base, e facendo presente che l'accesso senza limitazioni delle auto ai centri storici avrebbe richiesto costose trasformazioni fisiche, con strade a più livelli e parcheggi sotterranei, il *Rapporto Buchanan* esaminava i casi di alcune città inglesi: Newbury, Leeds, Norwich, Coventry e un quartiere di Londra.

In particolare, la città storica di Norwich nell'East Anglia, con circa 115.000 abitanti, presentava caratteri significativi per verificare le qualità ambientali di un intervento di limitazione del traffico, preservando completamente tutte le aree di interesse architettonico. Lo strumento per ottenere questo risultato era costituito da vere e proprie "barriere" automobilistiche, che impedissero la libera circolazione nel centro e soprattutto il suo attraversamento, dividendo in pratica la città vecchia in 4 "stanze", ciascuna con una porta che si apriva su un sistema di corridoi esterni. Le "stanze" del centro storico erano dunque separate ciascuna dall'altra e si aprivano soltanto verso l'esterno. Le barriere eliminavano le porte di collegamento fra le stanze, rendendo necessario il tragitto esterno al centro storico per recarsi da una stanza all'altra, al fine di scoraggiare l'uso dell'auto¹⁵.

A Siena, la presenza dell'automobile diventava sempre più ingombrante, rendendo invivibili alcuni punti nevralgici. Per fare un solo

¹⁵ Cfr. E. BONFANTI e L. MAZZA, *Il traffico nelle città: discussioni sul rapporto Buchanan*, in "Urbanistica", n. 44, luglio 1965, pp. 5-9.

esempio, nel 1961, da via Pianigiani verso piazza Matteotti passavano al mattino oltre 300 veicoli ogni ora¹⁶.

Un'indagine dell'Università di Siena su origine e destinazione del traffico mise in rilievo il fatto che circa 1/3 del traffico nel centro storico era di solo attraversamento. Un ulteriore studio, svolto dall'Istituto di igiene e microbiologia dell'Università, registrò la presenza di gas tossici con un inquinamento atmosferico nel centro di Siena ben superiore alle previsioni e più alto persino delle strade più trafficate di Roma¹⁷.

L'Associazione Italia Nostra – fondata pochi anni prima, 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. In esso si affermava:



¹⁶ Più di trecento veicoli transitano ogni ora in via Pianigiani, in "La Nazione. Cronaca di Siena", 2 marzo 1961, p. 4. La rilevazione era stata condotta dalle ore 8 alle 10 del mattino.

¹⁷ A. MAZZINI, *Siena da due anni il centro storico è pedonale*, estratto da "Palatino", anno XI, n. 1, 1967, p. 88.

«Per il centro storico..., assolutamente inadatto a svolgere alcune funzioni, in modo moderno, data la sua capacità ricettiva di traffico affatto limitato, non sarà certo possibile raggiungere una soluzione soddisfacente del traffico se ci si limita solo ad imporre a questo riduzioni o percorsi più lunghi, senza nel contempo cercare di rimuovere tutti quei generatori di traffico che il tessuto urbano medievale non può assolutamente sopportare... Non potendosi in alcun modo alterare la struttura fisica della città vecchia, il conflitto fra ambiente e traffico nel caso di Siena è difficilmente sanabile. Pertanto è necessario scegliere fra una situazione disagiata per il pedone e che, con i futuri e facilmente prevedibili aumenti del numero di veicoli circolanti, tenderà a peggiorare, e un assetto del traffico che restituisca alla scena urbana, alle persone, il massimo standard ambientale possibile»¹⁸.

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. Occorreva inoltre l'esclusione dell'attraversamento in auto dell'intera città, secondo i principi del *Rapporto Buchanan*: il traffico motorizzato fra la parte nord e la parte sud doveva dunque essere canalizzato nelle circonvallazioni esterne alle mura, adeguandole al nuovo flusso, perché non sarebbe più stato possibile percorrere la città dall'interno.

«Naturalmente – proseguiva lo studio – le circonvallazioni, per adempiere ai compiti anzidetti, dovrebbero essere depurate al più presto di tutto il traffico pesante e migliorate in qualche punto del tracciato e negli incroci. Il centro storico dovrebbe essere diviso in due grandi zone ambientali: del terzo di Camollia che, per peso urbanistico e per funzione di attacco con le nuove espansioni urbane, è la più interessata dal traffico, e quella sud, costituita dai terzi di Città e di San Martino. A tale scopo sarà necessario introdurre una barriera che renda impossibile una comunicazione diretta veicolare fra le due zone, costringendo i veicoli a usare i due sistemi di circonvallazione»¹⁹.

¹⁸ Cit. da A. MAZZINI, *Siena da due anni il centro storico è pedonale* cit., p. 87.

¹⁹ Ivi, p. 88.

4. *La giunta Fabbrini e la chiusura del centro*

Il consiglio comunale, entrato in carica nel gennaio 1965, portò al governo della città una giunta di sinistra, guidata dal sindaco comunista Fazio Fabbrini, con l'appoggio esterno dei socialisti. Nel documento programmatico, presentato al consiglio comunale il 7 giugno, la giunta mostrò di voler affrontare il problema del traffico come priorità, svolgendo il lavoro necessario per passare dalla progettazione all'attuazione della zona pedonale. «Una prima importante misura che l'amministrazione prenderà – si legge nel documento – sarà quella della chiusura al traffico automobilistico di una parte del vecchio centro storico per ridare alla città, anche in tal modo, tutta la sua originaria incomparabile bellezza»²⁰.

Il progetto per la nuova disciplina della circolazione nel centro cittadino si basava su due principi cardine:

- creare una zona centrale riservata alla circolazione pedonale;
- abolire lo scorrimento dei veicoli nel centro storico.

Necessari furono i divieti di transito in alcune strade e i sensi unici in altre. Si creò così il progettato scorrimento nord-sud ed est-ovest soltanto attraverso le strade di circonvallazione esistenti, mentre altri piccoli anelli in gran parte a senso unico garantivano la circolazione locale delle auto a servizio dei residenti, che nel centro storico ammontavano ancora al 40% complessivo del Comune.

La zona centrale venne chiusa al traffico per tutte le 24 ore, con norme particolari per bus, taxi, ambulanze e apertura solo di mattina per i veicoli commerciali autorizzati al rifornimento dei negozi. Il carico e lo scarico nel centro storico potevano essere fatti soltanto dalle ore 7 alle 11. Ai veicoli per trasporto merci veniva rilasciato dal Comune un apposito permesso valido per un certo periodo di tempo, nel quale si precisava la direzione di marcia da osservare in ciascuna strada²¹.

²⁰ Archivio storico del Comune di Siena, Postunitario I, 85, Deliberazioni del Consiglio comunale, anno 1965, vol. II, pp. 884-900.

²¹ *Parziale chiusura del Centro Storico*, in "Il Campo di Siena", 9 luglio 1965, p. 1.

Come già detto, la decisione ebbe un'eco non solo in Italia, ma persino in Europa. Il "Times" di Londra scriveva il 25 giugno 1965:

«The City of Siena has now staked its claim to become the first place in Italy to do something about the fraying of nerves by cars by announcing a plan to make over the centre of the city almost exclusively to pedestrians [...] The needs of the traffic itself were studied, particularly the increases to be expected soon when the highway to Florence is completed, and the branch highway to the Autostrade del Sole»²².

Notando come Siena fosse la prima città d'Italia a prendere decisioni a favore dei pedoni, l'articolo collocava il provvedimento in uno scenario più vasto, quello dell'aumento di traffico portato dall'Autostrada del Sole, che era stata aperta nel 1964 sul tratto toscano, mentre erano in costruzione nuove strade, a compensazione per il mancato passaggio della grande arteria nazionale: il raccordo autostradale Siena-Firenze Certosa e il raccordo Siena-Bettolle per il casello Valdichiana dell'Autosole²³.

Il 6 luglio 1965 venne emanata l'ordinanza del sindaco n. 148, intitolata *Norme particolari di circolazione nel centro cittadino*, in vigore dall'11 luglio. Vale la pena di riportare il lungo preambolo dell'ordinanza, che dava un'ampia giustificazione al provvedimento, ricordando gli inconvenienti del traffico nella vita quotidiana:

«Rilevato che nel centro cittadino il traffico veicolare non procede con la indispensabile fluidità, tantoché in moltissime ore della giornata si formano agli incroci più importanti lunghe file di veicoli che sono spesso costretti a ripetute fermate e soste e, in ogni caso, a procedere con eccessiva lentezza; Considerato che ciò deriva dalle caratteristiche strutturali delle strade del centro e dalla quantità del traffico veicolare, che, in continua espansione, ha già oggi raggiunto un volume tale da non poter più, in quelle strade, essere adeguatamente disciplinato, sì da essere reso più scorrevole e funzionale;

²² *Siena proposes to keep cars out of ancient streets*, in "The Times", 25 June 1965, p. 11.

²³ Sulle lunghe discussioni riguardo al percorso vedi M. DE GREGORIO, *Dove passa l'autosole. Il dibattito nella stampa locale*, in *Tra innovazione e conservazione. Infrastrutture e servizi a Siena nel Novecento. Atti del convegno 13 novembre 2004*, Siena, Protagon, 2005, pp. 47-75.

Considerato che l'inconveniente è ancor più aggravato dal fatto che, essendo le dette strade prive di marciapiede e anguste, rispetto alla quantità del traffico e al numero dei pedoni, questi ultimi occupano la maggior parte della sede stradale, rendendo così la circolazione non solo lenta ma anche pericolosa;

Rilevato che lo scorrimento del traffico, così come oggi si svolge, non solo è di per sé del tutto insoddisfacente, ma produce considerevoli intralci a tutti i servizi pubblici, e comunque di pubblico interesse (autobus delle linee urbane, taxi, veicoli dei vigili del fuoco, ambulanze ecc.);

Ritenuto, pertanto, la necessità di adottare opportuni provvedimenti, onde eliminare gli intralci ai veicoli, con particolare riferimento a quelli il cui servizio è indispensabile per la vita della collettività ed a garantire una sufficiente sicurezza ai pedoni;

Ritenuto, per conseguenza, di riservare ai pedoni quelle aree di circolazione del centro cittadino che maggiormente sono da loro frequentate, in modo da suddividere la circolazione pedonale da quella veicolare, pur consentendo, in alcune di esse, il transito agli autobus del servizio pubblico urbano, ai taxi ed ai servizi di urgentissimo intervento»²⁴.



²⁴ Archivio corrente del Comune di Siena, III Polizia, Classe 4. Dall'anno 1965, busta 135, fasc. "Chiusura al traffico del centro storico (ordinanza n. 148 del 6 luglio 1965), Richieste, proteste ecc.". L'ordinanza venne adottata sulla base dell'art. 4 del Testo unico delle norme sulla circolazione stradale 15 giugno 1959 n. 393.

Sulla base di tali premesse, si ordinava di sospendere la libera circolazione dei veicoli nelle vie seguenti: via di Città; via del Castoro; via delle Campane; via Monna Agnese; via del Poggio; via dei Pellegrini; via di Beccheria; via di Diacceto; via della Galluzza (da via Diacceto a vicolo della Macina); via delle Terme (da piazza Indipendenza a via di Città); via Banchi di Sotto (da via San Vigilio alla Croce del Travaglio); via di Calzoleria; vicolo del Viscione; via delle Donzelle; via Banchi di Sopra; piazza Salimbeni; via Pianigiani; via Montanini (da piazza Salimbeni a via del Sasso di San Bernardino). Veniva così creata una "zona blu" interdetta alla circolazione ordinaria.

La forma dell'ordinanza, di competenza esclusiva del sindaco, evitò di disperdersi in continue discussioni, che avrebbero probabilmente prodotto veti incrociati all'attuazione del provvedimento.

Il sindaco Fabbrini, il giorno prima di firmare l'ordinanza, ne diede comunque comunicazione al consiglio comunale.

«Noi siamo abituati a prendere con fermezza le nostre decisioni anche quando corriamo, in certi gruppi, il rischio di incomprensioni e di critiche. E anche nel caso del riordinamento del traffico nel centro storico della nostra città, noi ci comportiamo di conseguenza. Siamo convinti che corrisponda alle esigenze cittadine, siamo convinti che questa misura provocherà certe opposizioni. Ma soprattutto darà dei vantaggi notevoli alla popolazione di Siena [...]. Vorrei aggiungere che chi ha paura della critica, che ha paura di qualche opposizione deve cercare di non fare cose nuove»²⁵.

Nell'immediato fu necessario reperire nuove aree di parcheggio per contenere le auto che venivano espulse dal centro storico, con sosta libera nelle zone più lontane e sosta a tempo o a pagamento nelle zone più centrali, mentre in prospettiva si dovevano trasferire i grandi attrattori di traffico ancora situati nel centro storico, a partire dall'ospedale.

La stessa ordinanza di chiusura del centro dettò alcune norme

²⁵ Estratto di verbale della deliberazione del Consiglio comunale del 5 luglio 1965, in Archivio corrente del Comune di Siena, III Polizia, Classe 4. Dall'anno 1965, busta 135, fasc. "Chiusura al traffico del centro storico (ordinanza n. 148 del 6 luglio 1965), Richieste, proteste ecc."

sui parcheggi, divisi in “parcheggi liberi”, situati ad esempio in via Campansi, via Garibaldi, via dei Gazzani, pian dei Mantellini, piazza del Mercato, via Roma, prato di Sant’Agostino, piazzetta della Selva e in numerose altre vie e piccole piazze del centro fuori della zona pedonale; “parcheggi con custodia con pagamento progressivo nel tempo”, ubicati in piazza dell’Abbadia, piazza Iacopo della Quercia, piazza Matteotti, via Camporegio, viale Franci, piazza Gramsci; sosta consentita per 45 minuti in via del Capitano, piazza del Conte, viale Curtatone sotto la scalinata di piazza Matteotti, piazza Iapoco della Quercia lungo il museo dell’Opera del Duomo, La Lizza (tra via dei Gazzani e il Sasso di San Bernardino), Logge del Papa, piazza Postierla, piazza San Domenico, via San Pietro nella piazza antistante la chiesa omonima, via della Stufa Secca.

5. Proteste e approvazioni

Le proteste per quella che era la prima interdizione alle auto di un centro storico in Italia furono fortissime. Il sindaco Fabbrini – a distanza di oltre tre decenni – ha ricordato nelle sue memorie:

«Le porte di moltissimi negozi si chiusero, le auto percorsero in corteo le vie cittadine, occuparono Piazza del Campo, Piazza del Mercato e alcune vie adiacenti e accerchiarono praticamente il Comune; i clacson suonarono a distesa per ore e ore e il telefono (anche quello di casa mia) squillò ininterrottamente, carico soprattutto di invettive e di minacce [...].

Sapevamo di toccare un nervo sensibilissimo di una categoria robusta e combattiva come quella dei commercianti e di scontrarci con l’ostilità preconcepita degli automobilisti incalliti che usavano l’auto anche per gli spostamenti più brevi e spesso inutili»²⁶.

Nonostante numerose polemiche tra le forze politiche e la stampa cittadina, il provvedimento di chiusura al traffico riuscì a resistere alle pressioni di chi voleva riaprire, come l’Associazione industriali,

²⁶ F. FABBRINI, *Impegno di una vita. Note autobiografiche*, Siena, Nuova Immagine Editrice, 2003, p. 130.

l'Associazione commercianti, l'Associazione albergatori e l'Ordine dei medici. I commercianti temevano di essere destinati al fallimento senza la possibilità di arrivare con l'auto in negozio, mentre sembrava che i medici non potessero più eseguire le loro visite²⁷. Questi ultimi approvarono un documento con il quale richiamavano «l'attenzione delle autorità provinciali sanitarie e non sanitarie sugli imprevedibili inconvenienti che si possono verificare e per i quali sin d'ora l'Ordine dei medici declina ogni responsabilità»²⁸.

L'Ordine stesso, l'Automobile Club e il museo dell'Opera Metropolitana, insieme ad alcuni privati cittadini, promossero persino ricorso gerarchico al ministro dei Lavori Pubblici contro l'ordinanza del sindaco, che dovette giustificare più volte il provvedimento emesso, anche con l'aiuto di insigni giuristi²⁹.

Mentre si divulgavano i dati sul calo turistico (luglio 1964: 20.682 presenze; luglio 1965: 18.425 presenze. Agosto 1964: 23.267 presenze; agosto 1965: 21.643 presenze)³⁰, attribuendoli alla chiusura del centro, il giornale "Il Campo di Siena" evocava addirittura il "muro di Berlino":

«Nuove strade, nuove porte abbiamo richiesto per tutto questo periodo, sempre inascoltati, fino a che – come avevamo previsto – pressati da certe necessità che

²⁷ Cfr. *La chiusura del centro storico. Perplessità e timori degli operatori commerciali nell'intervento del consigliere Brogi*, in "Il Campo di Siena", 17 giugno 1965, pp. 1-2; *La chiusura del traffico nel centro. Plauso dei pedoni invettive di automobilisti*, in "La Nazione. Cronaca di Siena", 13 luglio 1965, p. 4; *L'assurda divisione della città delineata dall'assemblea dei medici operanti in Siena*, in "Il Campo di Siena", 22 luglio 1965, p. 2; *Le proteste ufficiali per la chiusura del centro storico*, in "Il Campo di Siena", 22 luglio 1965, p. 3.

²⁸ *L'assurda divisione della città delineata dall'assemblea dei medici operanti in Siena*, in "Il Campo di Siena", 22 luglio 1965, p. 2.

²⁹ Archivio storico del Comune di Siena, Postunitario IV, 99, Deliberazioni della Giunta municipale, anno 1965, delibere n. 841, 1022, 1068, 1172, 1173, 1485; Archivio storico del Comune di Siena, Postunitario I, 85, Deliberazioni del Consiglio comunale, anno 1965, delibere n. 667, 675, 691, 969. Vedi inoltre *Contro l'ordinanza del sindaco. Ricorso dell'Automobile club al ministro dei Lavori Pubblici*, in "La Nazione. Cronaca di Siena", 18 luglio 1965, p. 4.

³⁰ *La chiusura dei centri storici non ha trovato consensi a Stresa né al convegno degli esperti*, in "Il Campo di Siena", 21 ottobre 1965, p. 1.

andavano crescendo e maturando, anziché aprire, l'amministrazione comunista è giunta a... chiudere e dividere la Città in due parti come una piccola Berlino»³¹.

Il 3 agosto 1965, "Il Campo" pubblicò anche una filastrocca polemica intitolata *La chiusura del centro*:

«Da lungo tempo ormai se ne parlava,
sembrava la novella dello stento,
sicché il discorso, quando ci cascava,
veniva dirottato in un momento.

Ma una mattina della calda estate,
l'ordinanza incollarono al mattone,
misero i dischi sulle cantonate
rise, felice, il povero pedone.

Le proteste? Roba da non dire:
sbraitarono, d'accordo, gli esercenti,
gli autisti, in colonna, a strombazzare:
i vigili, nicchiarono... pazienti.

....
In un clima piuttosto arroventato,
col transito concesso al solo tramme,
in effetti qualcuno ha guadagnato:
i piccoli a passeggio con le mamme.

Di contro, quel turista innamorato
giunto di fronte a Porta Camollia,
si trova addirittura frastornato
del Duomo, per trovar, la giusta via.

Verso Pescaia lo fanno scivolare,
e quando quello arriva alla Colonna
ci pensa sopra, e invece di voltare,
prosegue dritto insieme alla su' donna»³².

³¹ *Le conseguenze dell'immobilismo comunale. Il problema del traffico da noi segnalato dodici anni or sono*, in "Il Campo di Siena", 12 ottobre 1965, p. 2.

³² R. BILLI, *La chiusura del centro*, in "Il Campo di Siena", 3 agosto 1965, p. 1.

Il provvedimento di limitazione era davvero forte, ma la ferma volontà del sindaco contribuì ad avviare una nuova fase:

«Mi colpì in particolare in quei primi giorni – ha scritto ancora Fabbrini nelle 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 e dei quali parlarono alcuni servizi giornalistici con riferimento specifico al profumo del ragù della vecchia cucina senese; aspetti semplici ma molto significativi e fortemente emblematici di una ritrovata civiltà»³³.

La forte limitazione alla circolazione delle auto nel centro, dunque, non rappresentò solo una questione di salvaguardia dell'ambiente, ma produsse anche il risultato di ricreare nel centro stesso un'aggregazione sociale, consentendo il passeggio nelle vie liberate dal traffico.

Lo scrittore di origini senesi Giuseppe Prezzolini scriveva nel suo diario: «fummo tra i primi ad approvare l'esilio delle automobili dal centro storico della città»³⁴. Mario Celli, su «Il Campo», aggiungeva inoltre, ricordando altre significative osservazioni di Prezzolini, che era a Siena nei giorni a cavallo della chiusura:

«La sera prima avevo fatto la passeggiata per Banchi di Sopra, zigzagando in mezzo alla folla per lasciar passare delle automobili che, a quell'ora, avevano l'aria di girellare per la città con il solo proposito di divertimento. Il giorno dipoi il centro era un incanto. Si poteva star col mento all'insù (com'è necessario far a Siena ad ogni passo per ammirar palazzi e chiese, loggiati e torri) senza pericolo. La piazza del Campo era magnifica; i tetti neri delle automobili che la riempivano erano spariti»³⁵.

³³ F. FABBRINI, *Impegno di una vita* cit., p. 130.

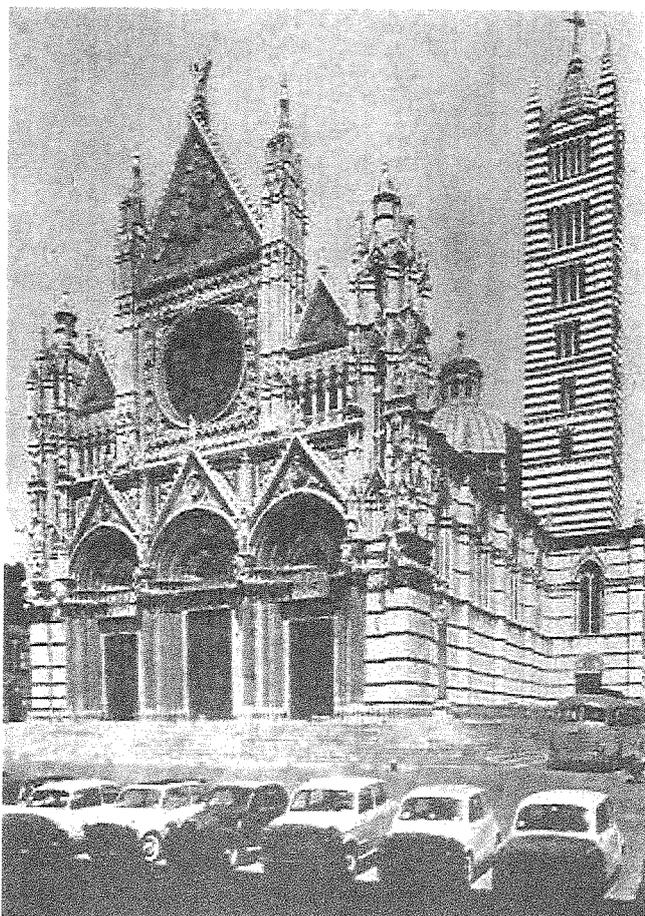
³⁴ G. PREZZOLINI, *Diario 1942-1968*, Milano, Rusconi, 1981, p. 43.

³⁵ M. CELLI, *17 interrogazioni al Consiglio Comunale e la diciottesima quella del nostro giornale*, in «Il Campo di Siena», 13 settembre 1965, p. 1.

Riprendendo le parole scritte un paio d'anni dopo da uno dei protagonisti della vicenda, l'assessore della giunta Fabbrini, Augusto Mazzini:

«Le strade sono affollate in ogni ora del giorno; se prima si riempivano solo nelle ore di punta, la tranquillità e la bellezza dell'ambiente, garantiscono ora una splendida passeggiata dalla Fortezza Medicea e i giardini della Lizza, attraverso via Banchi di Sopra, fino a piazza del Campo, al Duomo.

Anche i vecchi e i bambini che prima erano confinati nell'unico e poco attrezzato



parco cittadino o negli squallidi giardinetti di quartiere, sono ritornati in questa parte della città, la più bella. E vi torna, la sera, la gente che abita in periferia, per lo *shopping*, per incontrare qualcuno»³⁶.

Si tratta di comportamenti che risultano tuttora attuali e che sono il risultato di quel coraggioso provvedimento.

6. Dalla “marcia indietro” alla prima estensione dell’isola pedonale

Non furono ovviamente risolti tutti i problemi, perché le auto in circolazione negli anni successivi continuarono inesorabilmente ad aumentare, mentre il traffico espulso dal nucleo interno del centro storico si andò a riversare sulle aree attorno, anch’esse in gran parte inadatte a ospitare le macchine³⁷. Inoltre, la concessione di permessi di accesso in deroga all’ordinanza, frutto di tante pressioni, ha creato nel tempo una circolazione di auto, furgoni e moto che in alcune ore della giornata risulta tuttora poco sopportabile.

Nell’estate 1965, la chiusura del centro storico alle auto divenne un terreno di scontro politico e l’appoggio dei socialisti alla giunta comunista si fece sempre meno stabile³⁸. I socialisti cominciarono a criticare il provvedimento, mentre la Democrazia cristiana chiedeva di ricollegare le due zone di circolazione separate dalla “zona blu”.

La mozione della Democrazia cristiana, partito di opposizione, alla quale decise di aderire anche il Partito socialista, non obiettava contro il provvedimento ma ne voleva correggere «la gravità con due modifiche atte a facilitare le comunicazioni con l’Ospedale»³⁹. Si trattava dell’apertura da piazza Indipendenza per via dei Pellegrini, con

³⁶ A. MAZZINI, *Siena da due anni il centro storico è pedonale* cit., pp. 86-87.

³⁷ M. CATALDO, *Pedoni a sinistra* cit., pp. 169-172.

³⁸ Cfr. *Dopo l’ordinanza del sindaco. Ordini del giorno e proteste contro le nuove norme del traffico*, in “La Nazione. Cronaca di Siena”, 8 luglio 1965, p. 4; *La polemica della chiusura del traffico. Rompe il silenzio la giunta municipale rispondendo ai socialisti ed ai commercianti*, in “La Nazione. Cronaca di Siena”, 11 luglio 1965, p. 4.

³⁹ *Al Consiglio Comunale. Definitiva la divisione della città in Siena est e Siena ovest*, in “Il Campo di Siena”, 11 febbraio 1966, p. 1.

l'eliminazione dei colonnini che bloccavano le auto, e della sospensione del divieto di circolazione nelle ore notturne.

Dopo la fase sperimentale, all'inizio del 1966 la giunta municipale tenne una serie di consultazioni per un bilancio del provvedimento, che non trovava nessuno del tutto contrario, ma riceveva molte critiche su aspetti specifici e in particolare sul blocco della circolazione nord-sud attraverso il centro storico, cioè sulla parte più "scientifica" dell'ordinanza, quella che creava "stanze e corridoi", sul modello Buchanan.

La successiva crisi dell'Amministrazione comunale, che portò alle dimissioni del sindaco nel maggio 1966, con l'arrivo del commissario prefettizio, determinò una "marcia indietro" proprio su questo aspetto: il transito nord-sud venne parzialmente riaperto a partire dal 19 settembre '66, anche a seguito dei ricorsi presentati al Ministero dei Lavori Pubblici⁴⁰.



⁴⁰ Nuovo esperimento di circolazione dopo la chiusura del centro storico. Via dalle strade i posticci colonnini, in "Il Campo di Siena", 21 settembre 1966, p. 1.

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 pedonale, vietando l'ingresso alla città dall'area di San Domenico e ricreando quindi l'interruzione nella circolazione nord-sud. Un opuscolo preparato nell'occasione, a firma del sindaco, intitolato *Siena per passeggiare*, spiegava le motivazioni del nuovo intervento:

«Il provvedimento con cui, a partire dall'agosto 1972, l'Amministrazione comunale ha esteso la zona pedonale, inibendo l'ingresso alla città da San Domenico e interrompendo di nuovo il circuito veicolare, che si era venuto formando dopo le modifiche apportate ad un'ordinanza del 1965, con cui per la prima volta in Italia si istituiva un'ampia zona pedonale, merita qualche riga di spiegazione.

In assenza di un adeguato servizio di parcheggio e di efficienti strade di circonvallazione il provvedimento può suscitare qualche disappunto ed anche qualche critica. Ma, prima di prenderlo, l'Amministrazione ha dovuto risolvere qualche interrogativo, che indubbiamente chiedeva coraggio: aspettare la costruzione da parte dell'ANAS della tangenziale ovest, con cui il traffico di scorrimento, e soprattutto quello pesante, verrà tenuto lontano, o prendere il provvedimento subito pur con le inevitabili difficoltà?

... Abbiamo ritenuto che non era più il tempo di aspettare, perché abbiamo creduto nella capacità di comprendere, da parte degli automobilisti come da parte degli ospiti di Siena e dei suoi cittadini, il valore di prospettiva e di sollecitazione del provvedimento preso.

Si tratta di scoraggiare l'uso indiscriminato dell'auto e di restituire l'eccezionale ambiente urbanistico di Siena alla sua autentica misura umana.

Per questo il provvedimento che abbiamo preso è anche un dono al turista, che, così, può approdare a Siena con la certezza di trovare integra nel suo disegno e ricca del suo spazio vero una "città". E al giorno d'oggi non è poco»⁴¹.

L'anno dopo, nel settembre 1973, si tenne a Siena il convegno nazionale sui centri storici, alla presenza dei più noti urbanisti⁴². La

⁴¹ Opuscolo *Siena per passeggiare*, firmato da Roberto Barzanti, sindaco di Siena.

⁴² Cfr. *Pieno successo del convegno sui centri storici e le città. Siena ed il suo territorio*, in "Nuovo Corriere Senese", 4 ottobre 1973, p. 3.

politica di attenzione nei confronti del centro e del suo rapporto con il territorio a livello comprensoriale, messa in atto a Siena grazie al Piano Piccinato e al freno posto al dilagare del traffico, facevano infatti della città un caso di studio da confrontare in Italia e all'estero. Siena, in particolare, appariva all'avanguardia nella lotta per l'ambiente, avendo adottato per prima il provvedimento di forte limitazione delle auto. Un provvedimento che aveva ricevuto tante critiche interne, ma anche un forte apprezzamento all'esterno per il virtuoso esempio.

La bontà della chiusura fu del resto testimoniata dalle precoci imitazioni: tra il 1966 e il 1970, vennero create isole pedonali nei centri storici di Como, Cremona, Milano, Novara, Reggio Emilia, Roma, San Gimignano, Trento, Verona⁴³. Alcune di queste città e altre ancora contattarono gli amministratori e mandarono a Siena i propri tecnici «per studiare i principi a cui si ispirava il provvedimento di chiusura e i risultati ottenuti»⁴⁴.

In un'intervista rilasciata a distanza di quasi vent'anni, nel 1983, Luigi Piccinato, ormai anziano, affermava:

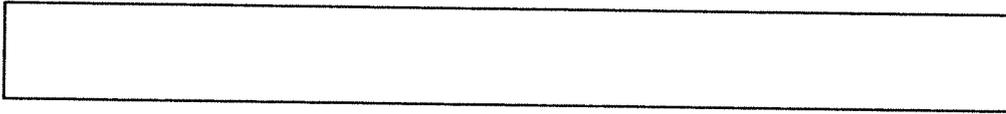
«L'adozione del provvedimento che fece pedonale la parte più cospicua del centro storico – poi, a quel che ne so, variamente corretto e ampliato – è stata una delle grandi conquiste di Siena. Tutta l'Italia oggi non solo la imita, ma la studia. Fu un atto che ha contribuito a salvare la struttura organica – sottolineo questa parola – di tanti altri centri urbani»⁴⁵.

STEFANO MAGGI

⁴³ "Notiziario Tecnico Amministrativo", supplemento a "Dibattito Urbanistico", n. 32 (1970), pp. 1-3.

⁴⁴ *Limitazioni al traffico in numerose città italiane. Siena come il gambero*, in "Nuovo Corriere Senese", 25 settembre 1968, p. 4.

⁴⁵ R. BARZANTI, *Dialoghi sulla città (10). Luigi Piccinato*, in "Nuovo Corriere Senese", 30 marzo 1983, p. 6.



BULLETTINO SENESE DI STORIA PATRIA

PERIODICO FONDATAO NEL 1894

Ciascuna annata disponibile dal 1894 al 1943: Euro 57,00

Singoli fascicoli disponibili dal 1894 al 1943: Euro 23,00 ciascuno

Le annate dal 1948 al 2007: Euro 45,00 ciascuna

N.B.: I volumi delle annate LXXVI-LXXXI (1969-74) e CVII (2000) contengono gli indici della rivista per autori e per soggetti, redatti da M. Capperucci (I-LXXV) e da L. Vigni (LXXXI-CVI).

Finito di stampare nel mese di dicembre 2008 da
Industria Grafica Pistolesi Editrice "Il Leccio" srl
Via della Resistenza, 117 - loc. Badesse - 53035 Monteriggioni (Siena)
www.extempora.it igp.pistolesi@leccio.it