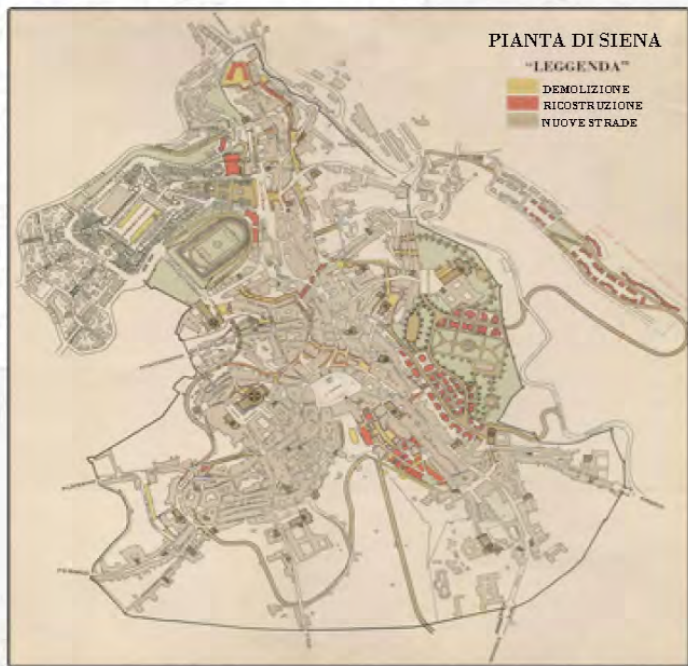
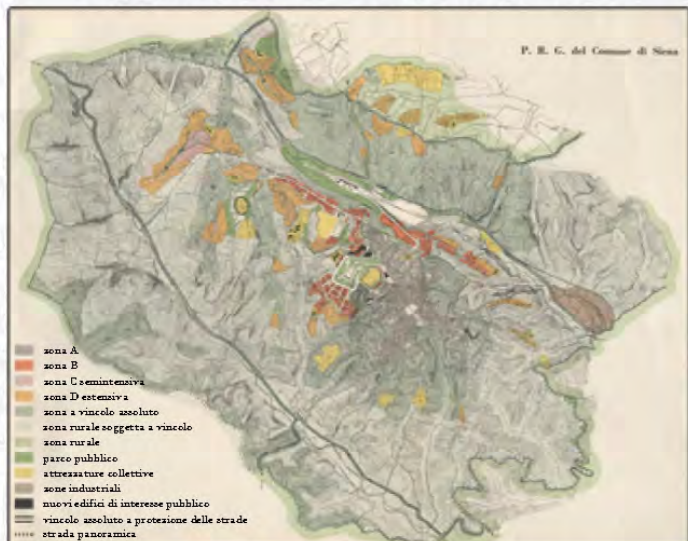


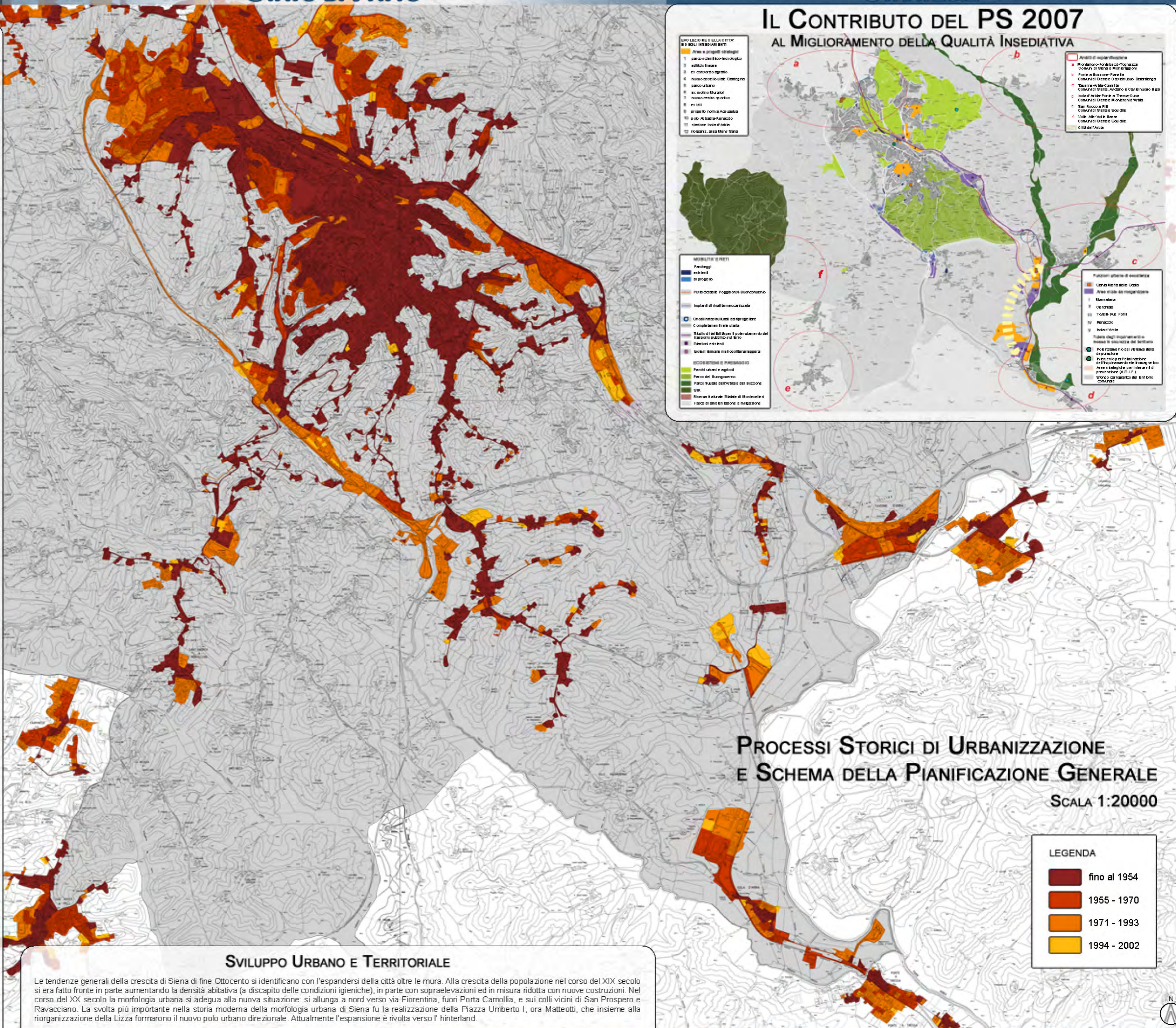
STRUMENTI URBANISTICI PIANO REGOLATORE BARGAGLI PETRUCCI DEL 1933



PIANO REGOLATORE PICCINATO DEL 1956



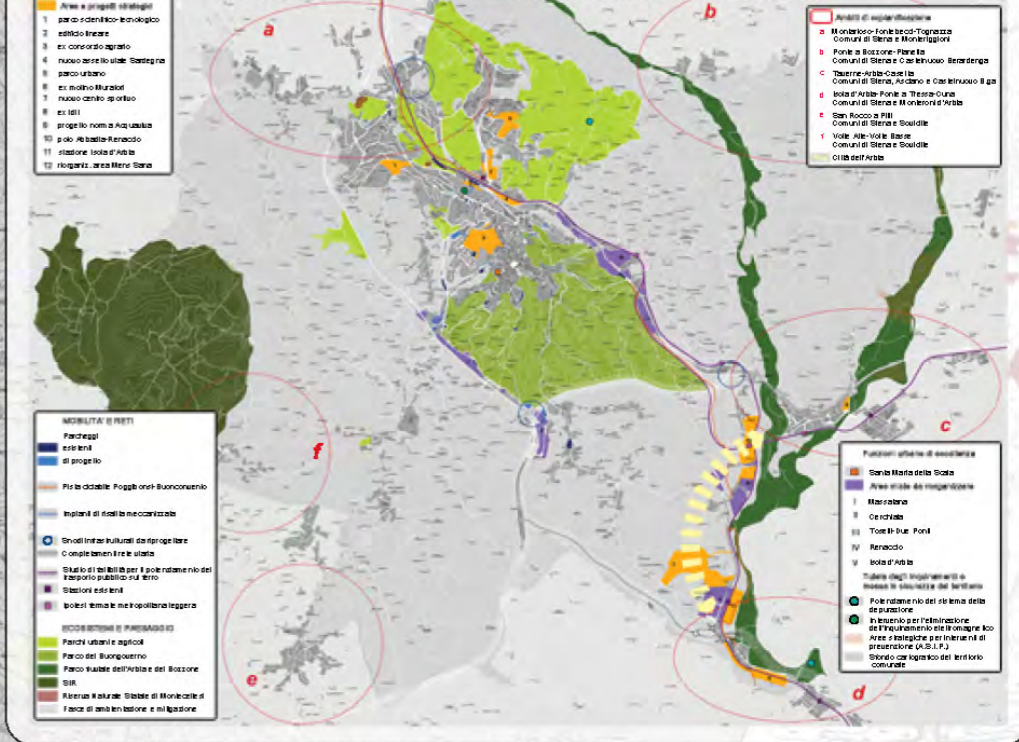
PIANO REGOLATORE SECCHI DEL 1996



SVILUPPO URBANO E TERRITORIALE

Le tendenze generali della crescita di Siena di fine Ottocento si identificano con l'espandersi della città oltre le mura. Alla crescita della popolazione nel corso del XIX secolo si era fatto fronte in parte aumentando la densità abitativa (a discapito delle condizioni igieniche), in parte con sopraelevazioni ed in misura ridotta con nuove costruzioni. Nel corso del XX secolo la morfologia urbana si adegua alla nuova situazione: si allunga a nord verso via Fiorentina, fuori Porta Camollia, e sui colli vicini di San Prospero e Ravacciano. La svolta più importante nella storia moderna della morfologia urbana di Siena fu la realizzazione della Piazza Umberto I, ora Matteotti, che insieme alla riorganizzazione della Lizza formarono il nuovo polo urbano direzionale. Attualmente l'espansione è rivolta verso l'hinterland.

IL CONTRIBUTO DEL PS 2007 AL MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ INSEDIATIVA



PROCESSI STORICI DI URBANIZZAZIONE E SCHEMA DELLA PIANIFICAZIONE GENERALE SCALA 1:20000



ANALISI SOCIO-DEMOGRAFICA POPOLAZIONE SMAS

Nell'ultimo cinquantennio la popolazione dello SMAS è rimasta sostanzialmente inalterata. Dal 1950 al 1970 si è assistito ad un progressivo spopolamento dei Comuni dell'interland a favore del Capoluogo; nel trentennio successivo abbiamo invece assistito ad un'inversione di tendenza in cui il Comune di Siena è tornato ai valori del 1951, perdendo una popolazione corrispondente a 13000 abitanti rispetto al 1971 e 4331 abitanti rispetto al 1991. Esaminando inoltre i dati demografici del 2002 e del 2003 è visibile come tutti i Comuni dello SMAS tendano ad aumentare la popolazione residente rispetto all'anno precedente.

POPOLAZIONE PER COMUNE (1951-2001)

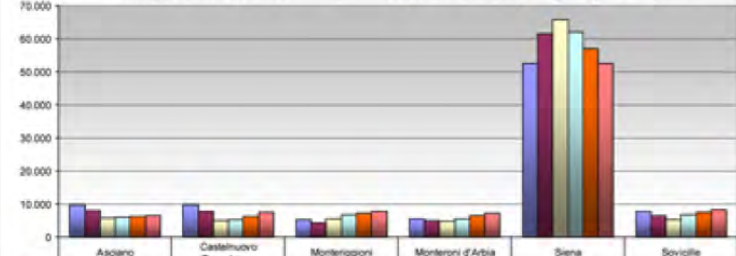


TABELLA DELLA POPOLAZIONE PER COMUNE (1951-2001)

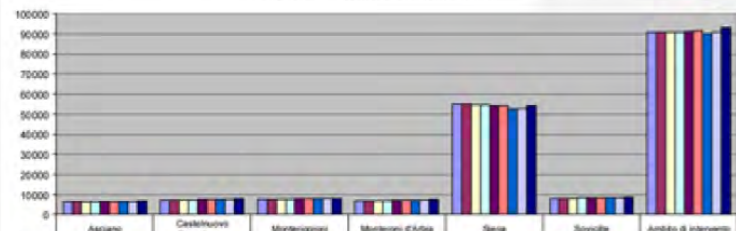
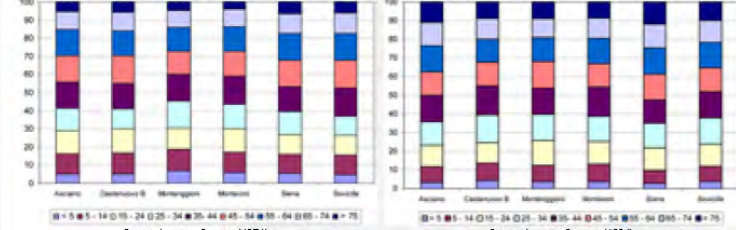


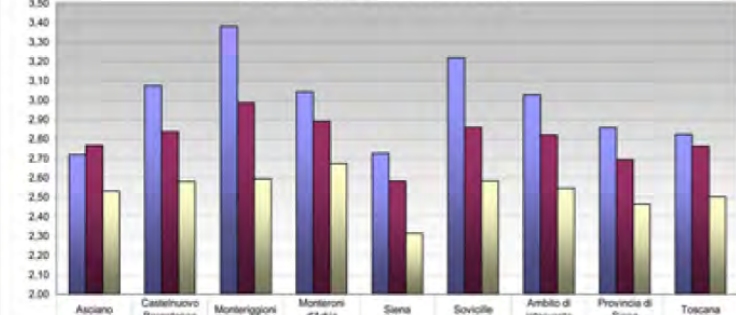
TABELLA DELLA POPOLAZIONE PER COMUNE (1995-2003)

CLASSI DI ETÀ PER COMUNE



Gli indicatori demografici indicano una tendenza all'invecchiamento della popolazione. All'inizio del periodo (1971) si potevano rilevare differenze tra i Comuni dell'area: Montepoggesi aveva la struttura relativa più "giovane", Asciano e Castelluccio Berardenga presentavano una struttura intermedia, Siena e Soville avevano una struttura relativamente più "anziana". Alla fine del periodo (1991) si osservano alcuni cambiamenti: Castelluccio Berardenga si colloca nel gruppo dei comuni con struttura relativamente più "giovane", Soville risale ad una posizione intermedia, lasciando Siena in posizione di massimo invecchiamento relativo. La funzione di questo studio è quella di individuare le classi che più contribuiscono all'incremento o decremento di popolazione per immigrazione netta.

COMPONENTI FAMIGLIE



Il fenomeno più appariscente è la grande crescita delle famiglie ad un solo componente, che potrebbe essere preso come indice di modernizzazione ed è largamente influenzato dalla crescita delle famiglie costituite da un anziano solo. Si può dunque solo prendere atto di un sostanziale allungamento di tutti i comuni dell'area, che dall'inizio del periodo presentavano un grande svantaggio di situazioni per ciascuna classe di ampiezza delle famiglie e alla fine del periodo presentano una varietà statistica più complessa. In particolare i nuclei famigliari più numerosi calano drasticamente ovunque, indice questo di fenomeni di nucleizzazione famigliare tipici anch'essi di fenomeni di modernizzazione.

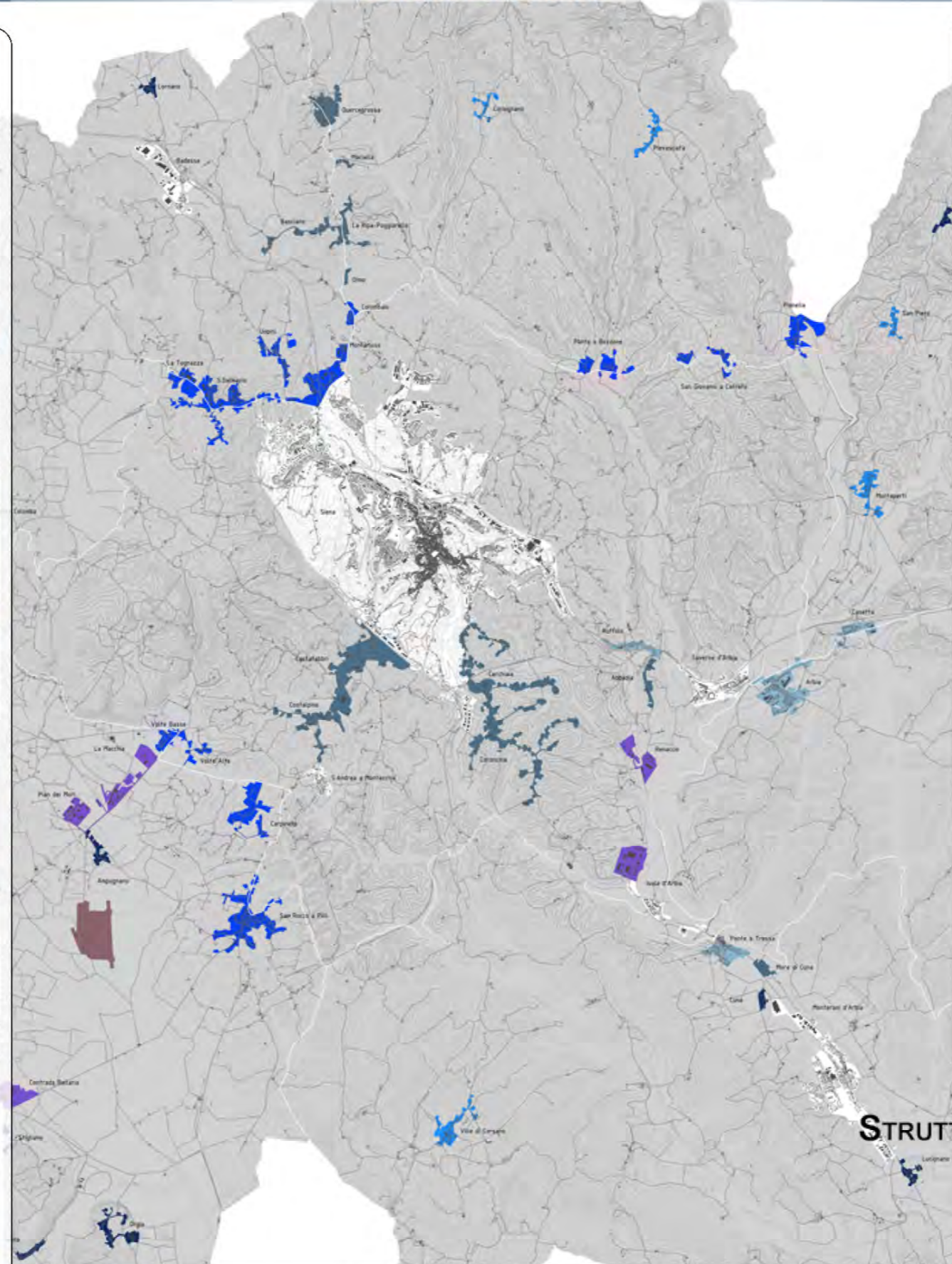
DINAMICHE SOCIO-DEMOGRAFICHE

La componente demografica è di primaria importanza in quanto influenza numerosi aspetti quali la domanda di servizi sociali e sanitari, le dinamiche del mercato del lavoro ed il fabbisogno edilizio residenziale. Prevedendo la dinamica futura è ipotizzabile un calo di popolazione complessiva, con un aumento ulteriore dell'invecchiamento. Le maggiori incertezze sono rintracciabili su due scenari:

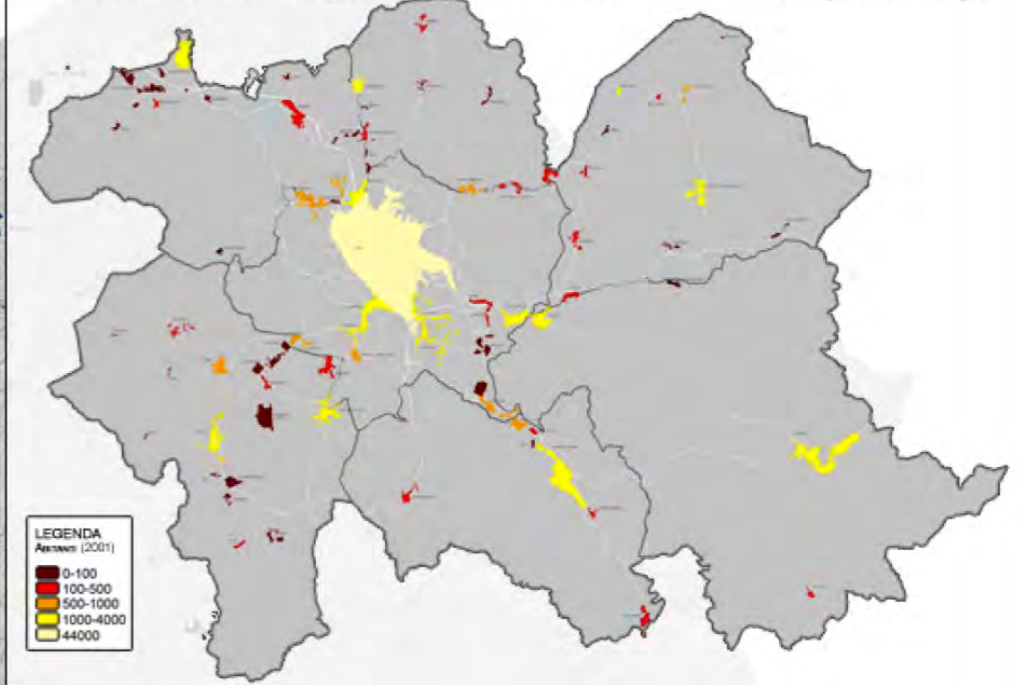
- l'immigrazione netta dall'esterno dell'area;
- la redistribuzione di popolazione fra i comuni dello SMAS.

L'immigrazione netta nell'ultimo decennio ha visto un grande incremento dovuto alle performances positive dell'economia e della società locale. Le classi di età degli immigrati sono più giovani della media attuale; si può quindi prevedere che all'orizzonte del 2015 la popolazione dello SMAS crescerà tra il 5% e l'8%. Oltre all'aumento di popolazione è certo un aumento dei nuclei famigliari costituiti da "anziani soli" e "single" del 10-15%.

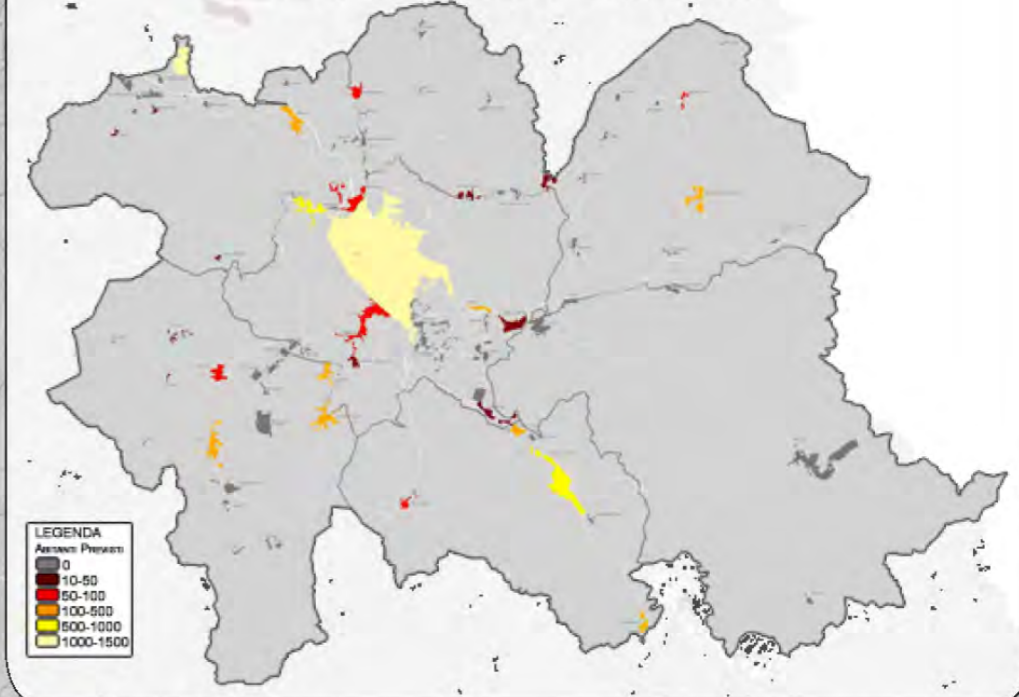
Per la redistribuzione di popolazione fra i comuni dello SMAS, va inoltre segnalato che nell'ultimo decennio, il forte incremento di immigrazione netta è interamente determinato dal comune di Siena. In assenza di vincoli residenziali (disponibilità di alloggi, prezzi delle abitazioni, indipendenza dei luoghi residenziali dai luoghi di lavoro) la proiezione delle tendenze recenti porta dunque ad una inversione del ciclo trentennale di perdita di popolazione da parte del comune capoluogo.



DISTRIBUZIONE DELLA POPOLAZIONE, 2001



POTENZIALITA' RESIDUE

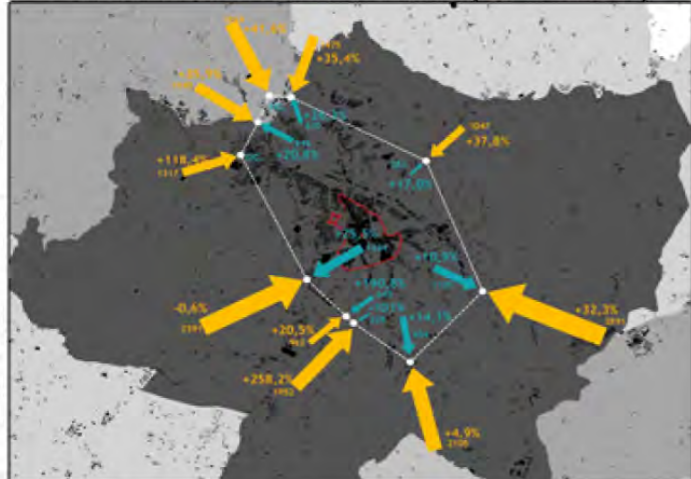


STRUTTURA SOCIO-DEMOGRAFICA E MORFOLOGIA URBANA

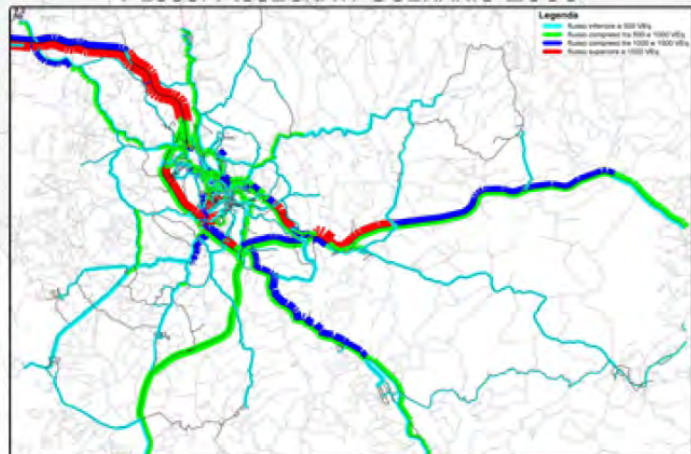
SCALA 1:50000



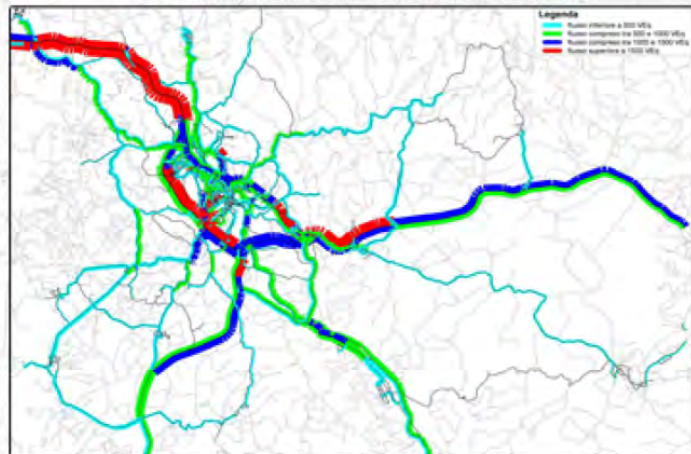
CONFRONTO FLUSSI CORDONALI (2004-1999)



FLUSSI ASSEGNATI SCENARIO 2005



FLUSSI ASSEGNATI SCENARIO 2015



CONFRONTO FLUSSI SCENARI 2005-2015



PROGRESSIVO CONGESTIONAMENTO VEICOLARE

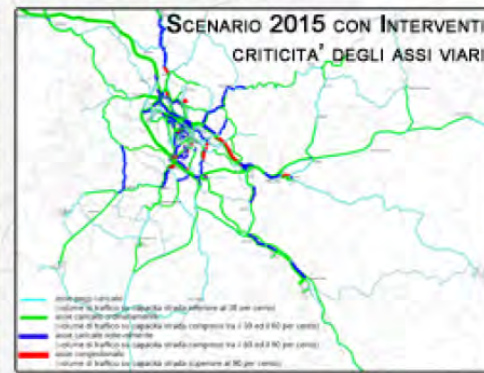
Siena possiede una dotazione di servizi di rango elevato (Università e Scuole Superiori, Ospedale, Sedi Regionali e Provinciali di Istituzioni e servizi pubblici), decisamente superiore a quella che di solito possiedono le città della sua taglia. L'accesso a tali servizi e all'elevato numero di posti di lavoro presenti nel Comune genera un forte pendolarismo. Inoltre, quale famosa città d'arte, Siena è un importante attrattore di flussi turistici. Nel campo della mobilità si presentano quindi problemi paragonabili a quelli delle città medio-grandi. Anche se l'uso del trasporto pubblico è molto diffuso, in particolare tra le fasce più deboli della popolazione e si attesta su valori mediamente alti per il paese, negli ultimi anni si è verificato un costante incremento, sia del numero delle auto circolanti che del livello di utilizzo del mezzo privato, a fronte di una riduzione anche se di minor rilievo dell'uso del mezzo pubblico. Gli studi per lo SMaS hanno evidenziato come l'area di riferimento da assumere per tentare di risolvere i problemi di mobilità di Siena sia ben più ampia del territorio comunale.

POLITICHE PER LA MOBILITA'

B. Politiche per la mobilità		Collocazione	
Obiettivi	Azioni	Componente strategica PS	Piano Strategico SMaS
B1. Ottimizzazione delle potenzialità del TPL su ferro	Studio di fattibilità relativo alla realizzazione di una metropolitana leggera Accordo SMaS-Ferrovie per l'adeguamento funzionale delle linee ferroviarie "Siena Empoli", "Siena Chiusi" e "Siena Grosseto"		•
B2. Miglioramento delle integrazioni tra TPL e centri di origine/destinazione	Miglioramento della accessibilità all'area urbana centrale attraverso il potenziamento degli impianti di risalita	•	•
B3. Riduzione e razionalizzazione mobilità privata	Adeguamento delle politiche tariffarie allo scopo di disincentivare la lunga sosta		•
B4. Miglioramento della accessibilità alle grandi reti e delle intermodalità	Realizzazione di parcheggi scambiatori in corrispondenza delle fermate della metropolitana leggera Sperimentazione degli assi dello studio di fattibilità relativo al potenziamento dello scalo di Arezzo	•	•
B5. Estensione ed interconnessione delle piste ciclabili	Realizzazione di piste ciclabili intercomunali con la direttiva Poggibonsi-Buonconvento		•

Una delle principali criticità dell'area senese è rappresentata dall'incremento generalizzato dei fenomeni di mobilità e, in particolare, dalla gravitazione su Siena di un crescente numero di persone residenti in Comuni limitrofi. Proprio nella riduzione della congestione e dell'inquinamento generati dal traffico privato risiede una delle principali ragioni che hanno indotto Siena e gli altri Comuni a promuovere lo SMaS. In relazione a ciò lo SMaS si basa su politiche tese a contrastare la tendenza all'incremento della mobilità veicolare in entrata e in uscita da Siena, modificando i comportamenti degli utilizzatori della città ed anche l'efficienza stessa della città (es. decentramento di funzioni attrattive di traffico, riduzione della dislocazione tra i luoghi di residenza e di lavoro). Le opportunità offerte dallo Scenario SMaS attonano alla riduzione della congestione e dell'inquinamento ed al contestuale incremento di efficienza della mobilità, grazie ad un potenziamento concertato delle possibilità offerte dal TPL su gomma e su ferro, nonché alla concertazione tra i Comuni del sistema di accessi a Siena, parolleggi e tarate.

Le politiche per la mobilità intendono migliorare il sistema infrastrutturale e diminuire l'impatto dei flussi di traffico sulla città attraverso, tra l'altro, l'ottimizzazione delle potenzialità del TPL su ferro, il miglioramento dell'integrazione tra trasporto pubblico locale e centri di origine e destinazione della mobilità e la riduzione e razionalizzazione della mobilità urbana in un contesto di coerenza e ampliamento dell'ambiente urbano. L'attuale configurazione del sistema della rete viaria extraurbana principale e secondaria, nonché i suoi rapporti con la viabilità urbana complessiva dei parcheggi in struttura, è da integrarsi attraverso alcuni interventi individuati dai periodici aggiornamenti del PGTU, che si avvale di un costante monitoraggio teso a rilevare le potenziali situazioni di criticità nel traffico di scorrimento veloce e di scorrimento locale. In coerenza con i contenuti dell'Accordo istituzionale per il coordinamento delle politiche territoriali dell'area senese, approvato con del. C.C. di Siena del 20 Settembre 2005, ed in attuazione degli obiettivi di cui all'art. 110 delle NTA, il PS individua nello "Studio di fattibilità per la realizzazione della metropolitana leggera", l'intervento prioritario per definire le modalità e le opportunità di potenziamento della rete ferroviaria, nella logica complessiva di integrazione del TPL con la strategia di sviluppo territoriale.



IL SISTEMA DELLA MOBILITA'

SCALA 1:20000

LEGENDA

Elementi esistenti

- trasporto pubblico locale
- capolinea mezzi pubblici
- ferrovie
- stazione ferroviaria
- peroneabilità ciclabile
- piste ciclabili
- zone a traffico limitato
- infrastruttura

Elementi di progetto

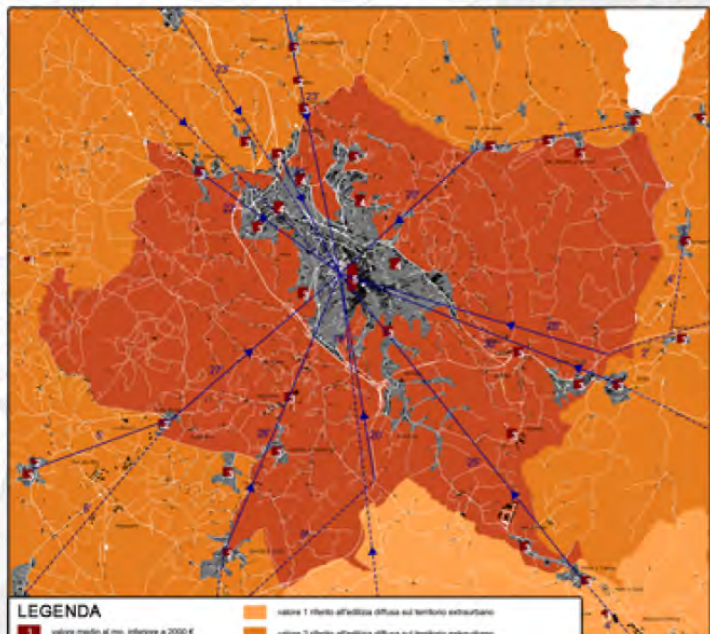
- area di pertinenza rilevante urbanistica (APU) - cod. di art. 7.1.8
- piste ciclabili
- rete stradale
- parcheggi per l'accesso pedonale al centro storico
- parcheggi in prossimità di punti nodali di scambio intermodale
- parcheggi scambiatori della sosta lungo strade a peroneabilità
- parcheggi scambiatori

Elementi di infrastruttura

- strada infrastruttura principale
- strada infrastruttura secondaria
- strada urbana
- strada vicaria



ANALISI DEL MERCATO IMMOBILIARE



LEGENDA

- valore medio al mq. inferiore a 2000 €
- valore medio al mq. compreso tra 2001 e 2500 €
- valore medio al mq. compreso tra 2501 e 3000 €
- valore medio al mq. superiore a 3000 €

MERCATO IMMOBILIARE

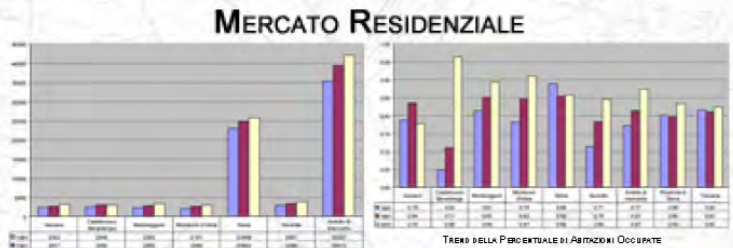
2004. Prezzi delle abitazioni (per mq.)

Comune	Centro storico	Periferia	Extraurbano
SIENA	2.500	2.000	1.500
ASCIANO	2.500	2.000	1.500
MONTECATINI	2.500	2.000	1.500
MONTEPULCIANO	2.500	2.000	1.500
CASTELNUOVO S. A.	2.500	2.000	1.500

VALORI IMMOBILIARI DEI COMUNI DELL'AREA METROPOLITANA SENESE (2004)

Lo studio, mirato alla definizione di un profilo qualitativo della domanda, individua cinque potenziali categorie di acquirenti:

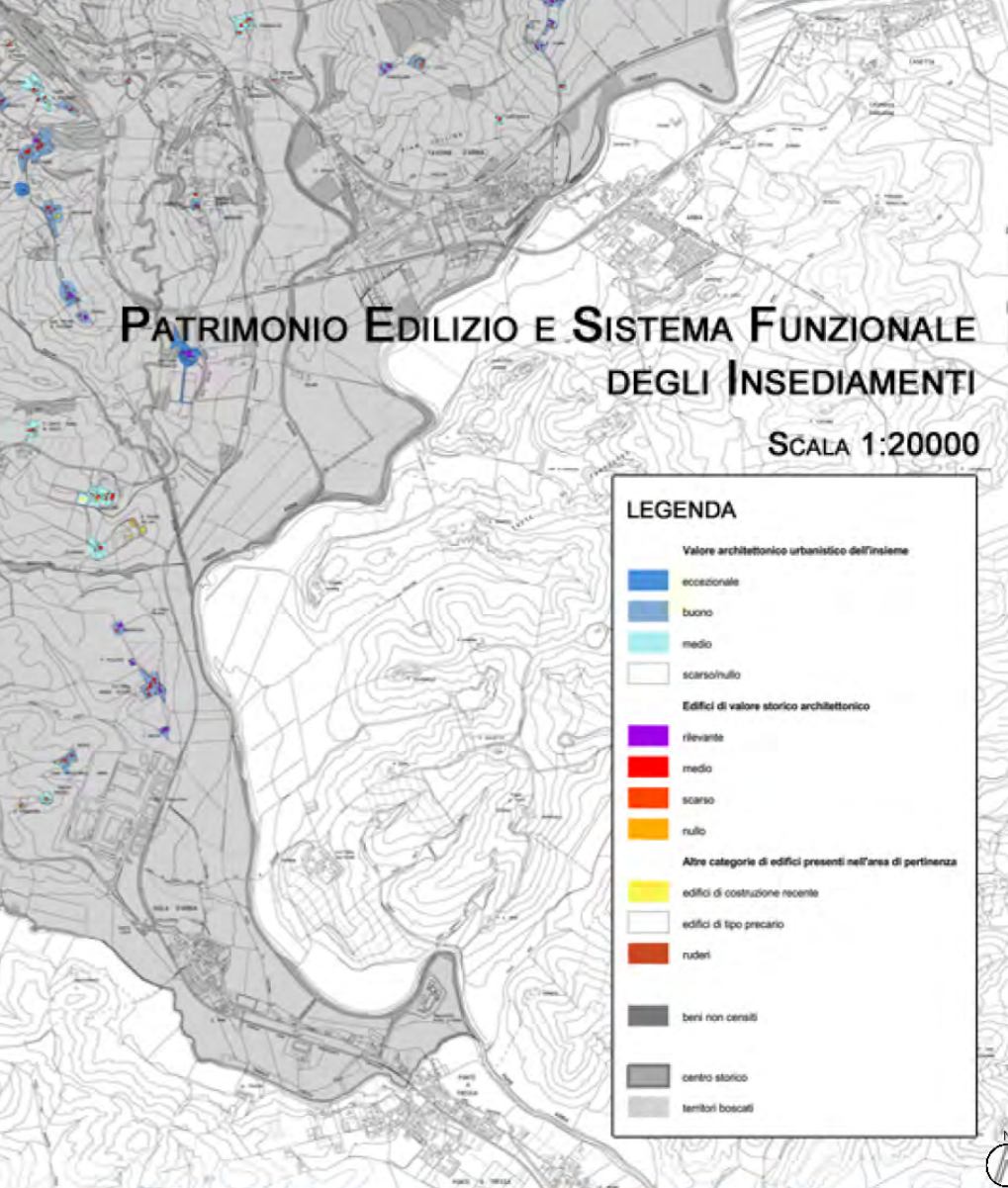
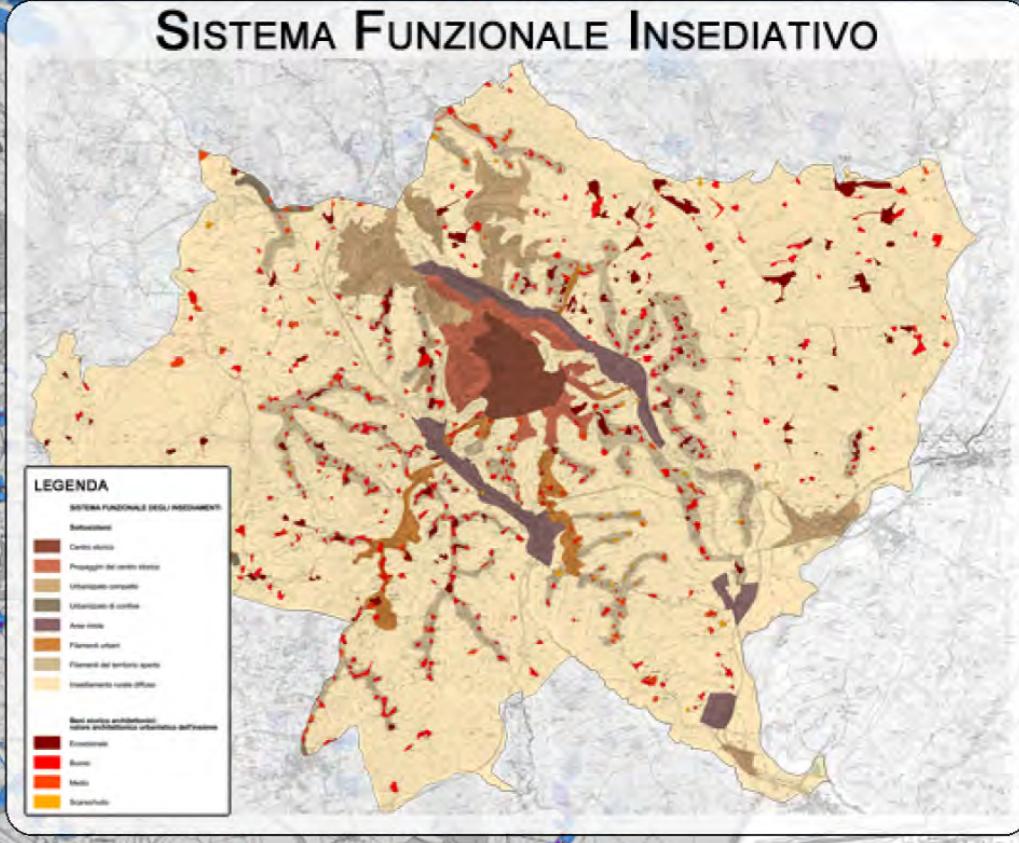
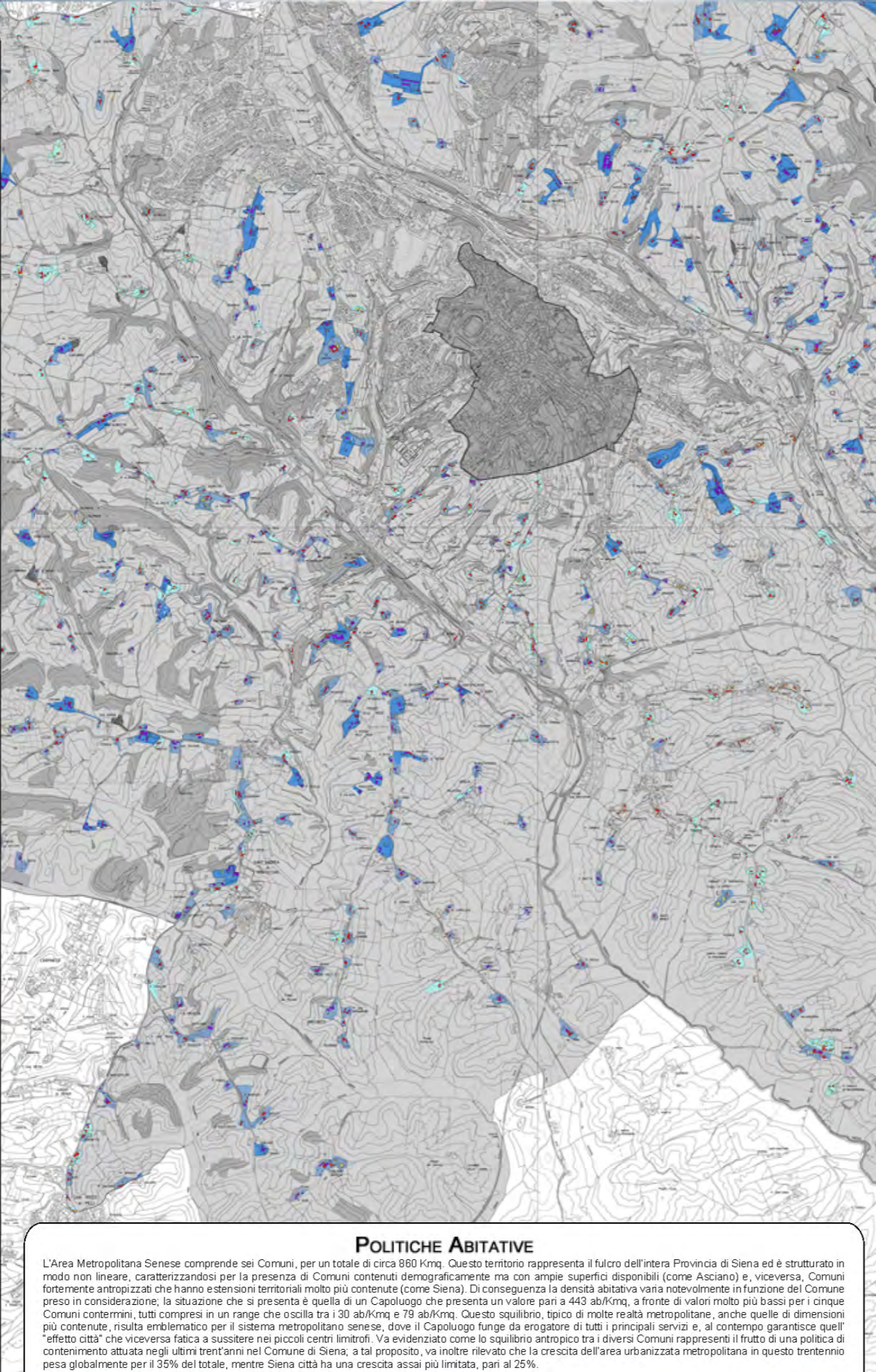
- famiglie di nuova formazione (natività o religiosità);
- nuclei monofamiliari (single usciti dalla famiglia originaria o persone che vivono sole per conseguenza di separazione, vedovanza o divorzio);
- famiglie che passano dallo stato di inquilini a quello di neoproprietari;
- famiglie che per motivi di lavoro o altro si spostano da una zona all'altra del territorio (domanda di mobilità);
- famiglie già proprietarie che cercano un'abitazione diversa dall'attuale (domanda di miglioramento);
- famiglie che decidono di acquistare un'abitazione come bene di rifugio (domanda di investimento).



Nei Comuni di Siena (integrato dalle aree prossime ai confini appartenenti ai comuni confinanti) si definisce con quasi perfetta regolarità uno schema a fasce concentriche con gradienti abbastanza regolari nei prezzi. La regolarità del gradiente si proietta anche all'interno di alcuni comuni confinanti. Ad esempio ad Asciano e Montepulciano i prezzi a partire dalla zona ai confini senesi tendono a calare fino a raggiungere valori centrali minimi nei centri che denominano questi comuni (2500 a Siena e 1700 ad Asciano e 1900 a Montepulciano). Nei comuni dell'interland i prezzi si allineano a quelli del suburbano senese mentre cambia la situazione all'interno. Ad esempio Sovicille vede variare i valori centrali tra i 1500 e i 2500, in presenza di scarsi divari di amenità ambientali e di accessibilità ai luoghi centrali di Siena. Più sostenuti sono i valori centrali da Castelnuovo Berardenga (da 2300 del centro principale ai 2600 di Quercogrosso), in virtù di una maggiore presenza di amenità ambientali, moderata da una peggiore accessibilità. Infine Montepulciano, dove il grosso del residenziale risente delle continuità con il suburbano senese, ma mantiene valori sostenuti anche nelle zone più lontane da Siena (da 2200 ai 2500).

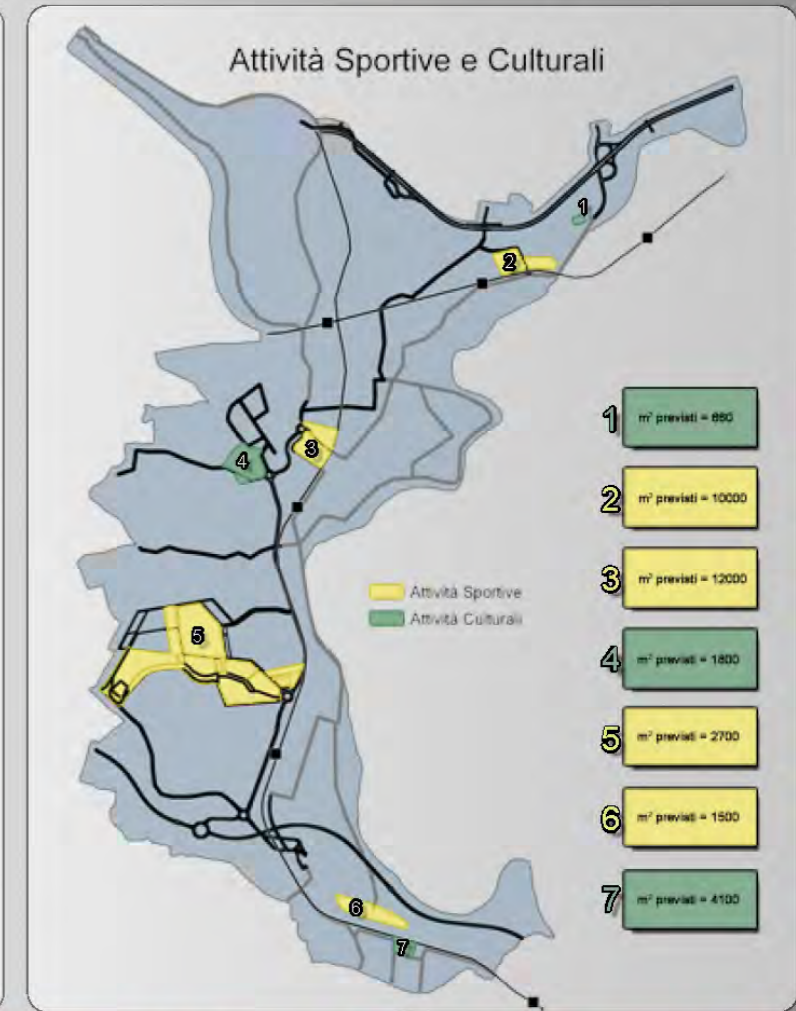
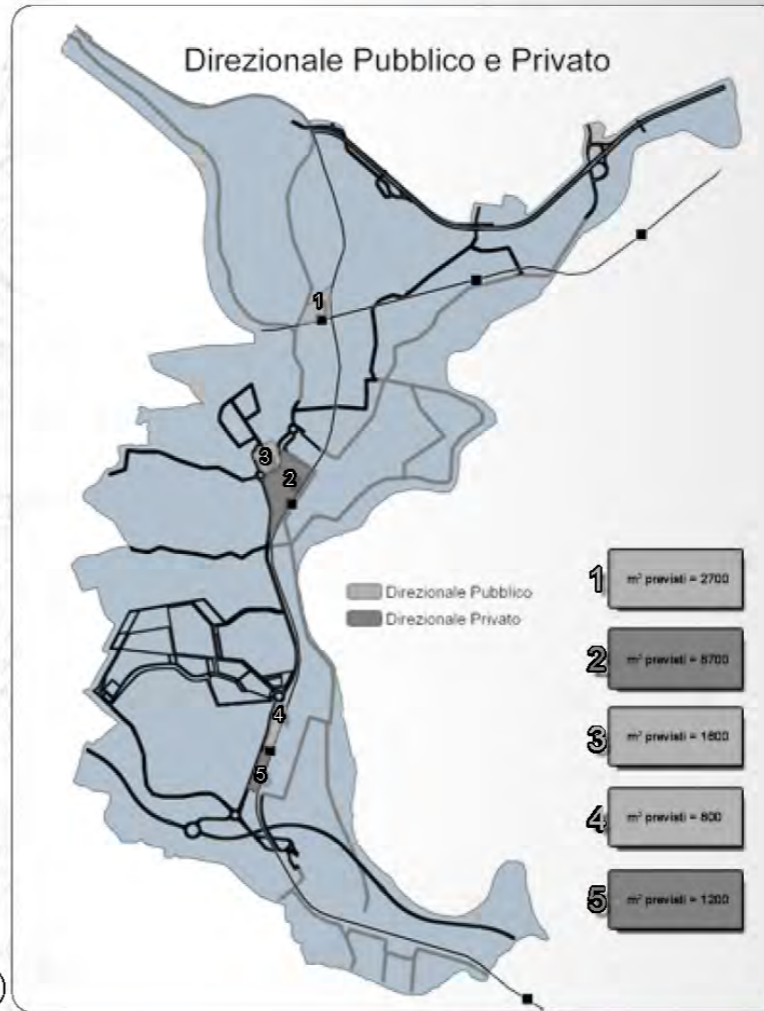
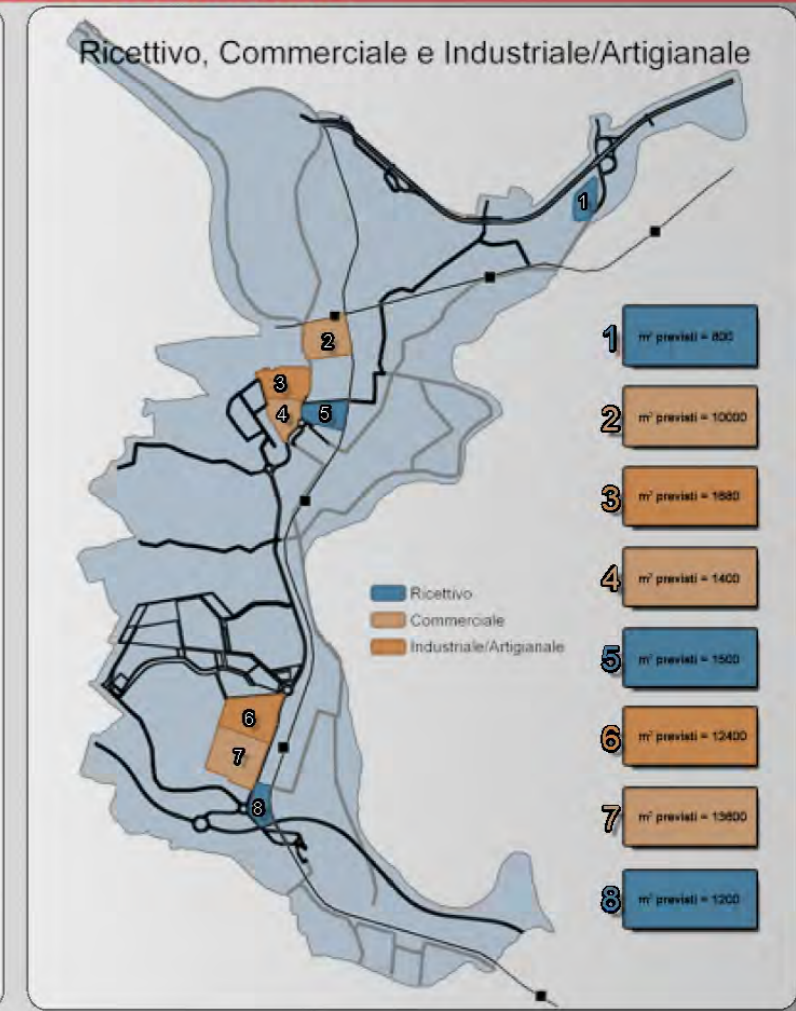
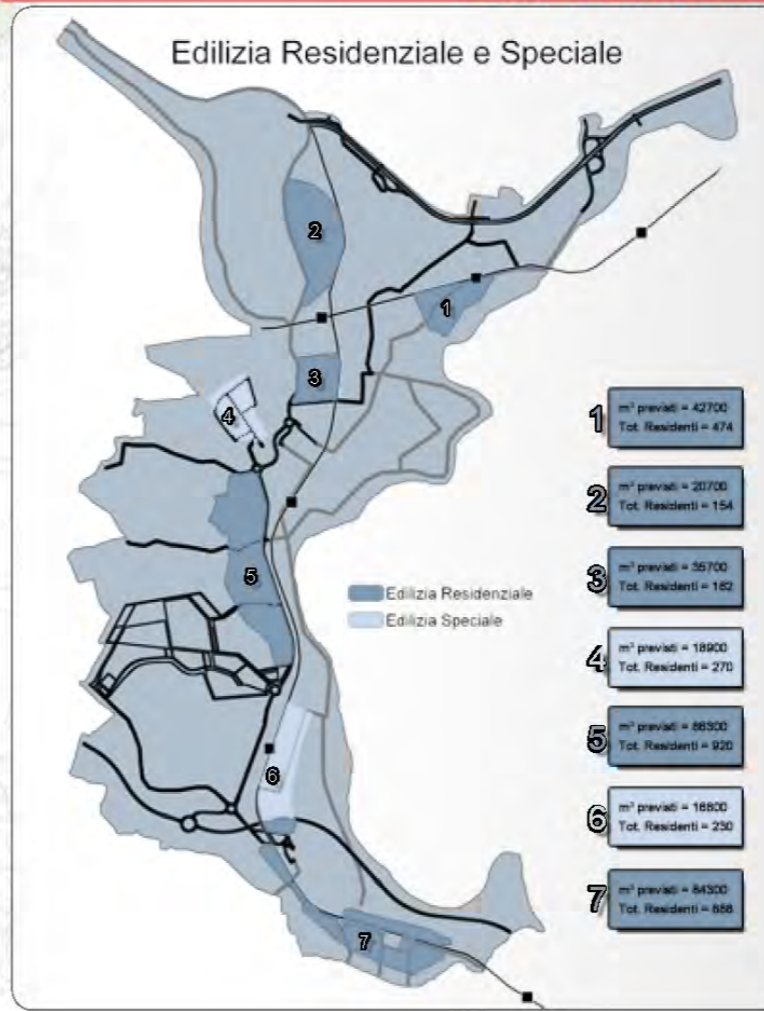
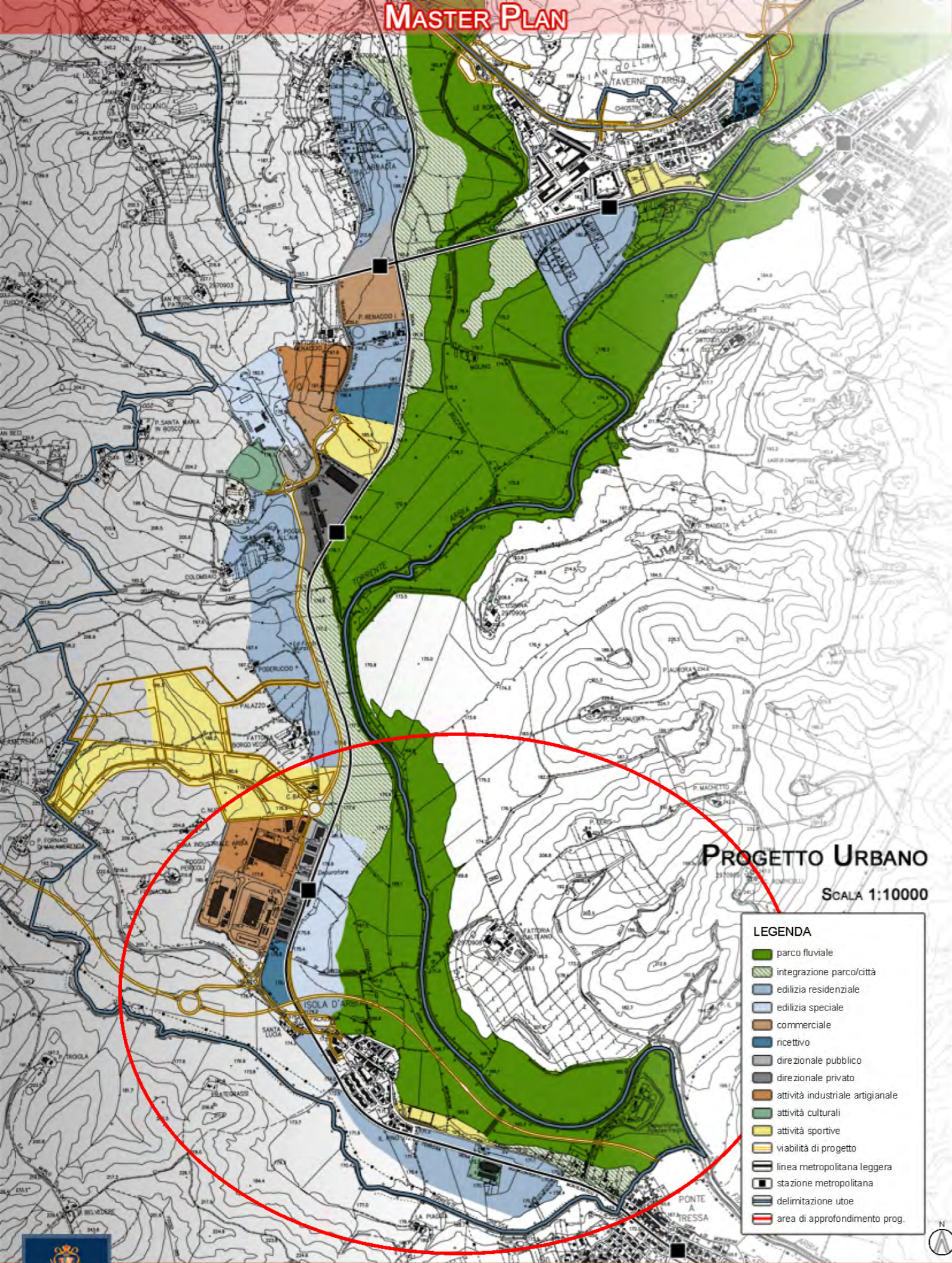
INFLUENZA STUDENTESCA

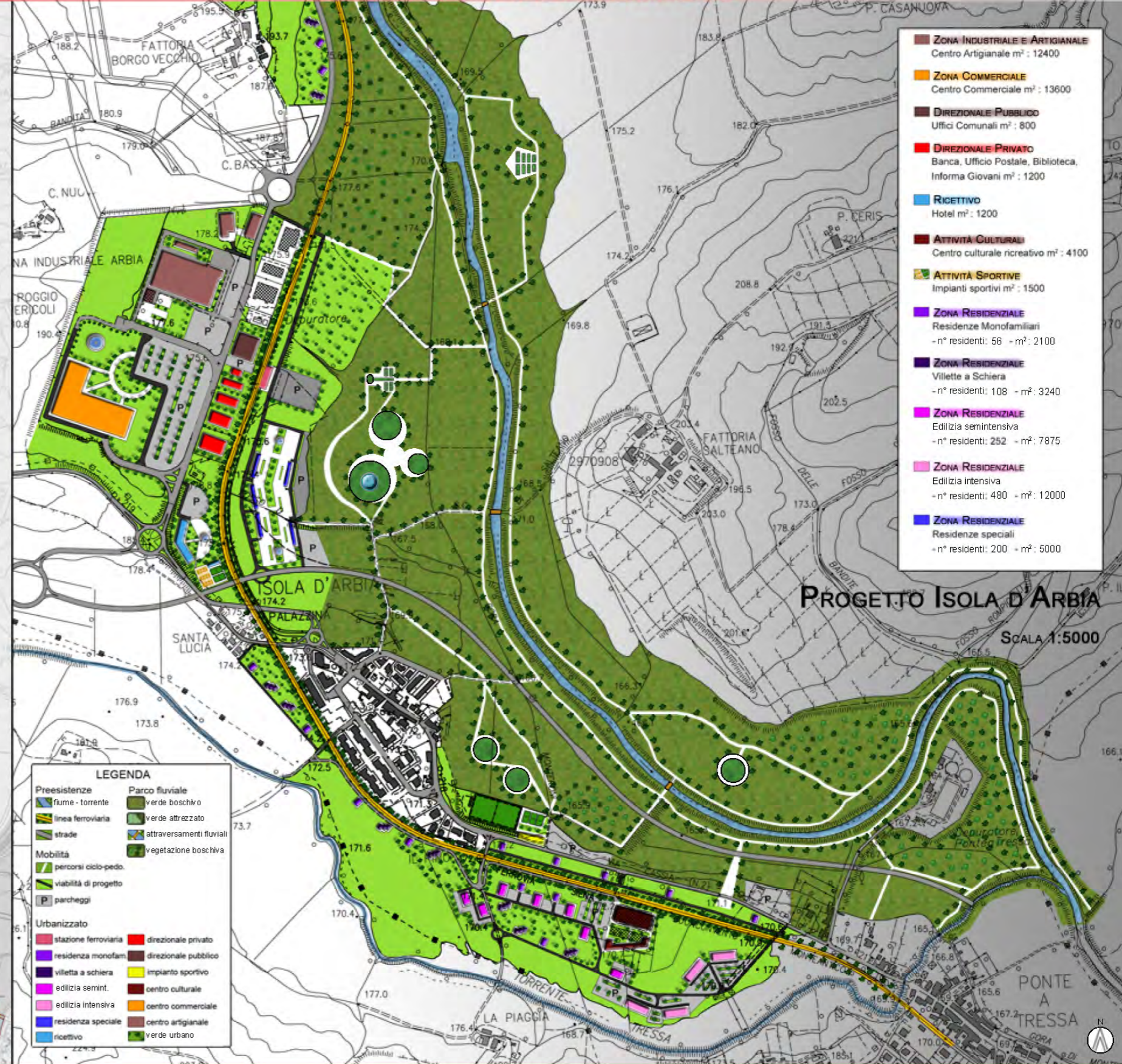
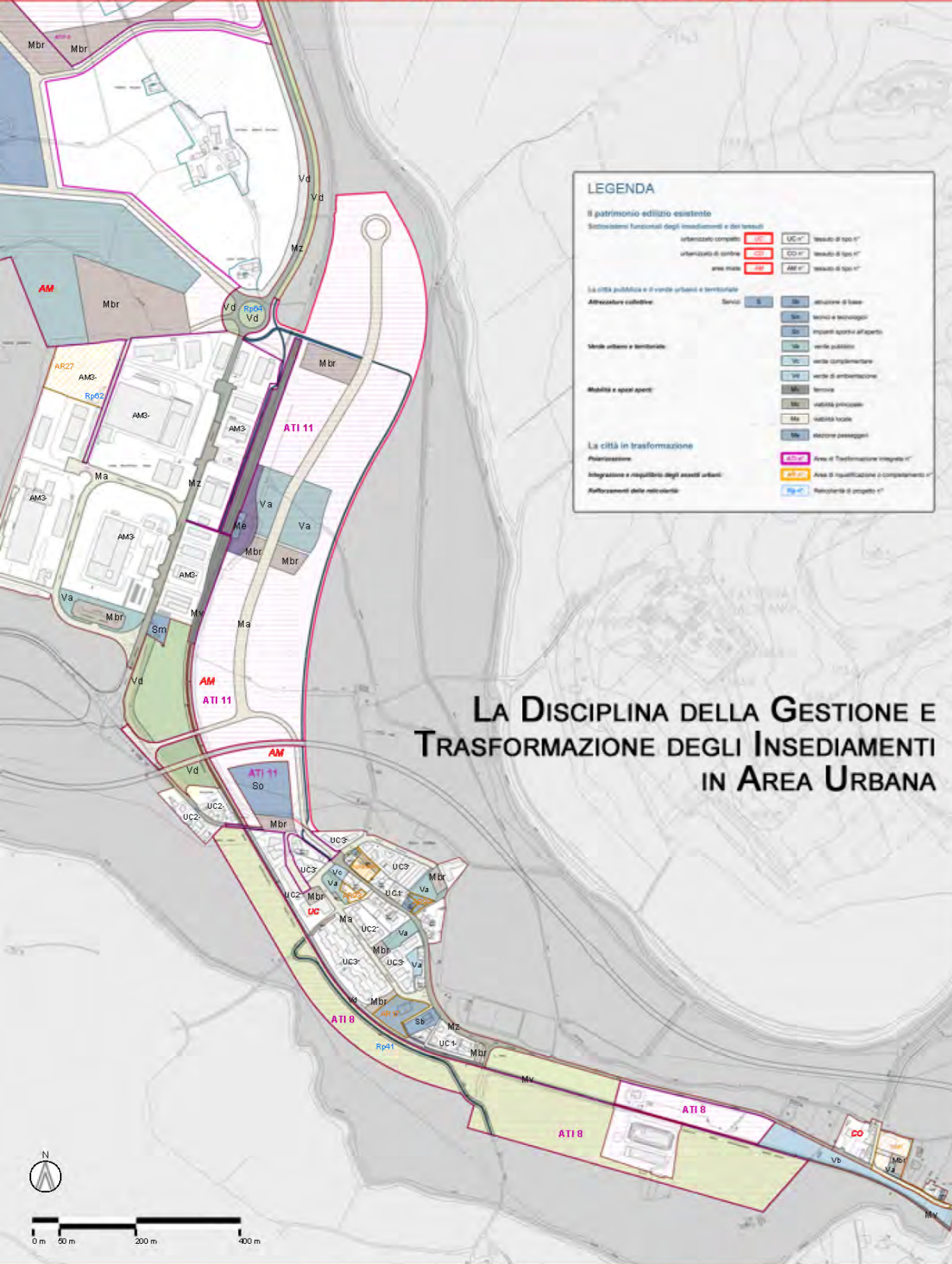
Una delle caratteristiche peculiari della città di Siena è costituita dal fatto che l'Ateneo vive dentro il tessuto urbano creando nel corso dei secoli una sorta di equilibrio tra i cittadini residenti (occlusi nell'ultimo decennio tra le 52000 e le 55000 unità) ed una popolazione studentesca che rappresenta attualmente più di 1/3 della popolazione totale. A Siena si registra la presenza di un numero ingente di studenti Universitari residenti fuori Provincia (provenienti da altre Province e Regioni Italiane ma anche da altri Paesi Europei) ma che vivono abitualmente in città, costituendo una grande occasione di ricchezza.



POLITICHE ABITATIVE

L'Area Metropolitana Senese comprende sei Comuni, per un totale di circa 860 Km². Questo territorio rappresenta il fulcro dell'intera Provincia di Siena ed è strutturato in modo non lineare, caratterizzandosi per la presenza di Comuni contenuti demograficamente ma con ampie superfici disponibili (come Asciano) e, viceversa, Comuni fortemente antropizzati che hanno estensioni territoriali molto più contenute (come Siena). Di conseguenza la densità abitativa varia notevolmente in funzione del Comune preso in considerazione; la situazione che si presenta è quella di un Capoluogo che presenta un valore pari a 443 ab/Km², a fronte di valori molto più bassi per i cinque Comuni confinanti, tutti compresi in un range che oscilla tra i 30 ab/Km² e 79 ab/Km². Questo squilibrio, tipico di molte realtà metropolitane, anche quelle di dimensioni più contenute, risulta emblematico per il sistema metropolitano senese, dove il Capoluogo funge da erogatore di tutti i principali servizi e, al contempo garantisce quell' "effetto città" che viceversa fatica a sussistere nei piccoli centri limitrofi. Va evidenziato come lo squilibrio antropico tra i diversi Comuni rappresenti il frutto di una politica di contenimento attuata negli ultimi trent'anni nel Comune di Siena; a tal proposito, va inoltre rilevato che la crescita dell'area urbanizzata metropolitana in questo trentennio pesa globalmente per il 35% del totale, mentre Siena città ha una crescita assai più limitata, pari al 25%.





L'area è ricca di vegetazione boschiva naturale composta principalmente da Corno (*Quercus Cerris*), Roverella (*Quercus Pubescens*) e Femia (*Quercus Robur*) appartenenti alle famiglie delle querce caducifoglie. Da progetto saranno così inserite, intorno alle aree attrezzate del parco fluviale, aree boschive che ripropongono questa tipologia di essenza, per integrare e rendere uniforme la vegetazione della zona.

Per contornare le strade camminabili di nuova costruzione verrà utilizzato il Carpino Bianco (*Cornus Botulata*). Ha importanza come specie ornamentale. Infatti la capacità dei rami giovani di rispondere bene alle potature, formando una chioma densa, lo rende particolarmente adatto alla realizzazione di siepi e barriere verdi per l'ombra. E' impiegato inoltre come specie miglioratrice del terreno a causa della sua lettiera facilmente decomponevole. Verrà utilizzato ai bordi delle strade per le sue dimensioni discrete e per la sua capacità di fare ombra.

Per la vegetazione nelle fasce di verde di contorno alle aree edificate a parcheggio sarà proposta la tipologia del Ligustro (*Ligustrum Ovalifolium*) per le sue qualità ornamentali e per la sua resistenza all'inquinamento atmosferico. Altre caratteristiche importanti sono le sue dimensioni ridotte, è alto circa 4-5 metri, che lo rendono poco ingombrante. Il Ligustro è una pianta sempreverde caratterizzata da fusti eretti e ramificati con foglie lanceolate, lucide e di colore verde. In particolare modo il Ligustro a foglie ovali. In inverno assume una colorazione verde bianco. Anche se predilige i luoghi soleggiati cresce bene anche nelle zone semiombrose, tollera la temperatura rigida dell'inverno e quelle calde dell'estate.

Per l'alimentazione delle aree del verde urbano verrà utilizzato il Siliquastro (*Cornus Siliquastrum*). E' un piccolo albero, o arbusto deciduo, con chioma globosa espansa, irregolare e di colore verde cupo. In ambienti ottimali raggiunge i 10 m d'altezza e gli 8-10 m di diametro della chioma; dimensioni ideali per un centro urbanizzato con edifici di dimensioni ridotte. Altre caratteristiche sono la sua buona resistenza al clima siccitoso e all'inquinamento dell'aria, utilizzato come pianta ornamentale nei giardini o per le alberature stradali, grazie alla sua resistenza all'atmosfera cittadina.

ANALISI DEL RESIDENZIALE

TIPOLOGIA 1 Residenza Monofamiliare
Edificio a 1 piano di 150 m² (10m x 15m)
Volumetria 450 m³
Persone previste per appartamento: 4
Abitanti previsti per tipologia: 4

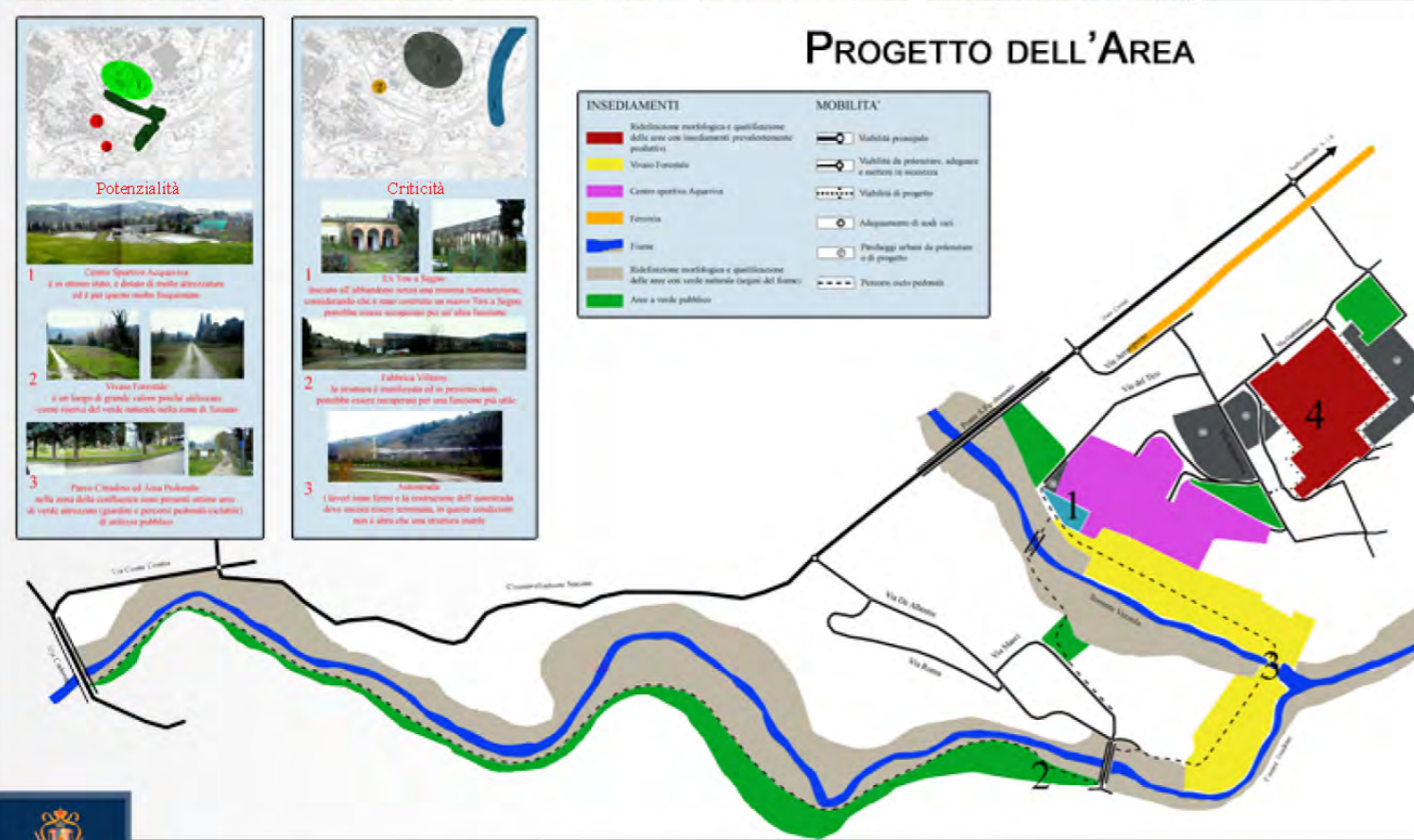
TIPOLOGIA 2 Villetta a schiera
Edificio a 2 piani di 60 m² (10m x 6m)
Volumetria 360 m³
Persone previste per appartamento: 4
Abitanti previsti per tipologia: 4

TIPOLOGIA 3 Edilizia semintensiva
Edificio a 3 piani di 375 m² (25m x 15m)
Volumetria 3375 m³
Appartamenti per piano: 4 di 80 m²
Persone previste per appartamento: 3
Abitanti previsti per tipologia: 36

TIPOLOGIA 4 Edilizia intensiva
Edificio a 4 piani di 750 m² (50m x 15m)
Volumetria 9000 m³
Appartamenti per piano: 10 di 70 m²
Persone previste per appartamento: 3
Abitanti previsti per tipologia: 120

TIPOLOGIA 5 Edilizia speciale
Edificio a 2 piani di 500 m²
Volumetria 3000 m³
Appartamenti per piano: 10 di 48 m²
Persone previste per appartamento: 2
Abitanti previsti per tipologia: 40

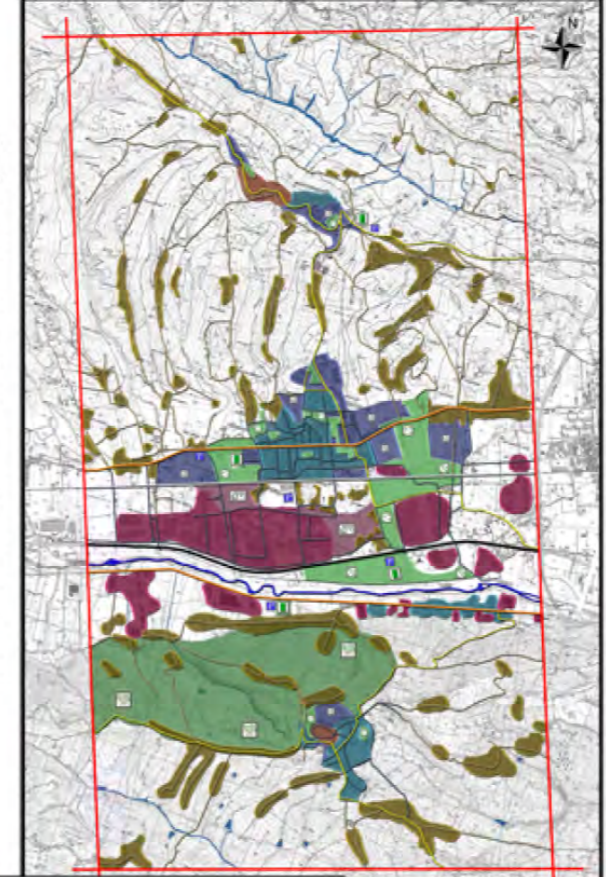
ABITANTI TOTALI PREVISTI: 1096
VOLUMETRIA TOTALE: 87645 m³
EDIFICI DI NUOVA COSTRUZIONE: 39



SOPRALLUOGO FOTOGRAFICO



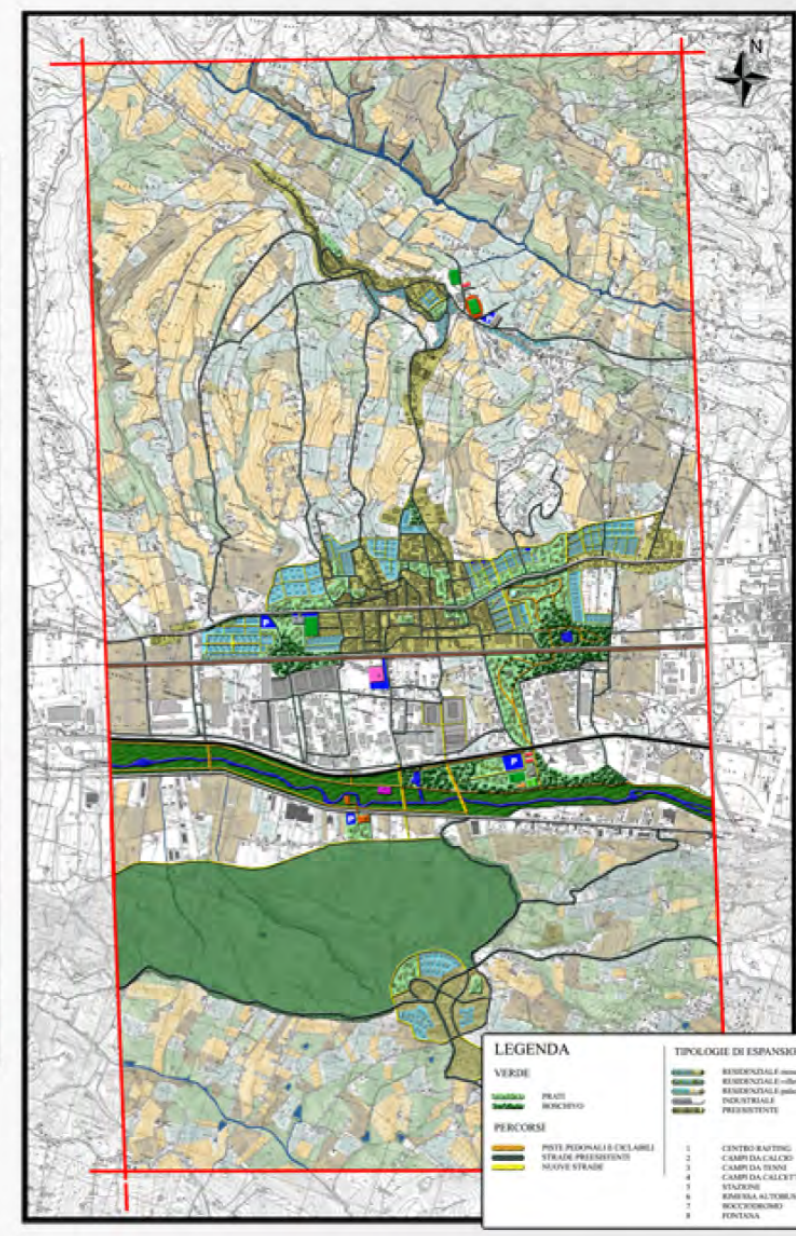
MORFOLOGIA URBANA



LEGENDA	FASI PROGETTUALI
STRADA	EDIFICATO CIVILE
AREE RURALI	EDIFICATO INDUSTRIALE
AREE DI ESPANSIONE	PARCHeggi
AREE CONSOLIDATE	GRANDI ATTEZZATI
AREE INDIVIDUALI	BUSCHI E FONTE
CENTRO STORICO	RESERVA
FERROVIA	CENTRO SPORTIVO
STRADA AD ALTA VELOCITA'	
STRADA PRINCIPALE	
PRINC. STRADE DI CONNESSIONE	
STRADE CITTADINE	
STRADE RURALI	



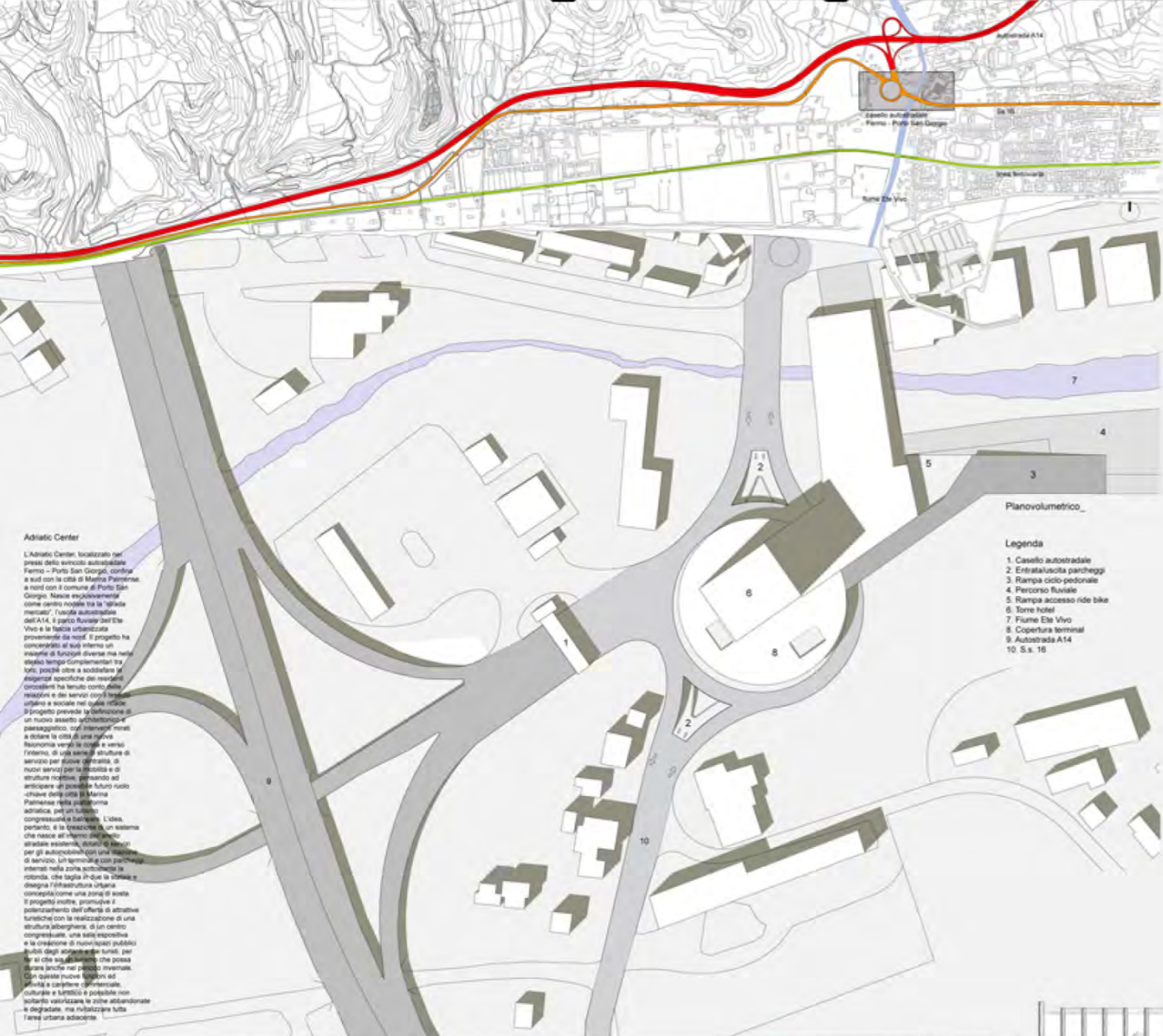
ANDAMENTO DEL SUOLO



PROGETTO DELL'AREA

LEGENDA	TIPOLOGIE DI ESPANSIONE
VERDE	RESIDENZIALE
PRATI	RESIDENZIALE - affitti a reddito
BUCCARO	RESIDENZIALE di alta densità
PERCORSI	INDUSTRIALE
PERI PERDONALI E CICLABILI	PRESIDENTE
NOUVE STRADE	





Adriatic Center

L'Adriatic Center, localizzato nel pressi dello svincolo autostradale Fermo - Porto San Giorgio, confina a sud con la città di Marina Palmense e a nord con il comune di Porto San Giorgio. Nuova espansione come centro nodale tra la "griglia meridionale" (Torre hotel, casello autostradale dell'A14, il parco fluviale dell'Ete Vivo e la fascia urbanizzata proveniente da nord). Il progetto ha considerato al suo interno un insieme di funzioni diverse ma nella stessa tempo complementari tra loro, poiché oltre a soddisfare esigenze specifiche dei residenti, conciliare ha tenuto conto delle relazioni e dei servizi con il tessuto urbano e sociale nel quale ricorre. Il progetto prevede la definizione di un nuovo assetto urbanistico e paesaggistico, con interventi mirati a dotare la città di una nuova economia verso la terra e verso l'interno, di una serie di strutture di servizio per diverse tipologie, di nuovi servizi per la mobilità e di strutture ricettive, puntando ad anticipare al possibile futuro ruolo "chiaro" della città di Marina Palmense nella piattaforma economica del territorio congressuale e balneare. L'idea, pertanto, è la creazione di un sistema che nasce al di fuori degli assetti stradali esistenti, di nuovi spazi per gli automobilisti con una maggiore di servizio, un'area di parcheggio interrato nella zona sottostante la rotonda, che taglia in due la strada e integra l'infrastruttura urbana concepita come una zona di sosta. Il progetto inoltre, promuove e potenziamento dell'offerta di strutture turistiche con la realizzazione di una struttura alberghiera, di un centro congressuale, una sala espositiva e la creazione di nuovi spazi pubblici fuori dagli assetti esistenti, per far sì che si aggravi il tessuto urbano anche nel periodo invernale. Con queste nuove funzioni ed attività si creano opportunità culturali e turistiche e potrebbe inoltre contribuire a rivitalizzare le zone abbandonate e degradate, ma rivitalizza tutta l'area urbana adiacente.

