

Stato:	Italia
Regione:	Toscana
Provincia:	Siena
Coordinate:	43°20'0"N 11°20'0"E
Altitudine:	322 m s.l.m.
Superficie:	118 km²
Abitanti:	54.188 <small>31-05-09</small>
Densità:	459,2 ab./km²
Frazioni:	vedi elenco
Comuni contigui:	Asciano, Castelnuovo Berardenga, Monteriggioni, Monteroni d'Arbia, Sovicille

Siena è un comune di 54.188 abitanti della Toscana centrale, capoluogo dell'omonima provincia. La città è universalmente conosciuta per il suo patrimonio artistico e per la sostanziale unità stilistica del suo arredo urbano medievale, nonché per il suo famoso palio. È stata dichiarata dall'UNESCO patrimonio dell'umanità.

Siena si trova al centro di un vasto paesaggio collinare, tra le valli dei fiumi Arbia a sud, Merse a sud-ovest ed Elsa a nord, tra le colline del Chianti a nord-est, la Montagnola ad ovest e le Crete Senesi a sud-est. Siena è collegata all'Autostrada del Sole a nord con il Raccordo autostradale Firenze-Siena fino al casello di Firenze Certosa, a sud con il Raccordo Siena-Bettolle fino al casello Valdichiana. Siena è poi attraversata da altre strade importanti fra cui la ex Strada Statale 2 Via Cassia che congiunge Firenze e Roma passando per Siena e Viterbo, la Strada Statale 223 di Paganico che unisce la città con la costa tirrenica e Grosseto e, infine, la Strada Statale 73 Senese Aretina che insieme alla precedente costituisce un fondamentale tratto della S.G.C. Due Mari Grosseto-Fano (entrambe le strade sono interessate da lavori, in parte completati, per il raddoppio delle corsie e l'adeguamento agli standard di una superstrada). La zona urbana è servita dalla Tangenziale Ovest di Siena che unisce il centro cittadino con le strade sopraccitate. Negli ultimi anni si è sviluppato il trasporto pubblico su gomma ed esistono linee di autobus verso tutte le maggiori destinazioni italiane (Roma, Milano, Napoli, Bari e la Puglia, la Sicilia) principalmente a causa della forte presenza di studenti fuori sede che frequentano la locale Università.

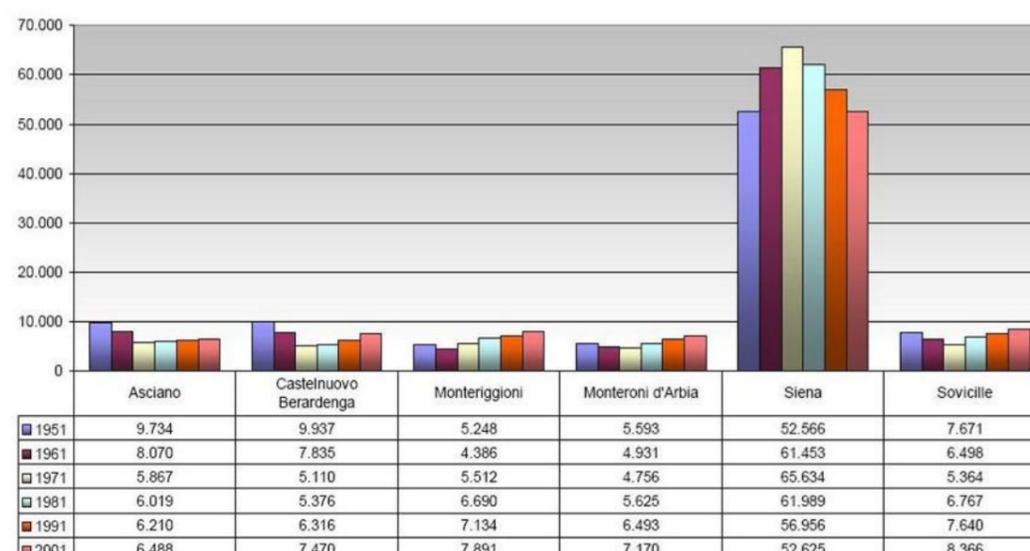


L'Area Metropolitana Senese comprende sei Comuni, per un totale di circa 860 Km^q. Questo territorio rappresenta il fulcro dell'intera Provincia di Siena ed è strutturato in modo non lineare, caratterizzandosi per la presenza di Comuni contenuti demograficamente ma con ampie superfici disponibili (come Asciano) e, viceversa, Comuni fortemente antropizzati che hanno estensioni territoriali molto più contenute (come Siena). Di conseguenza la densità abitativa varia notevolmente in funzione dei Comuni presi in considerazione. Questo squilibrio, tipico di molte realtà metropolitane, anche per 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.

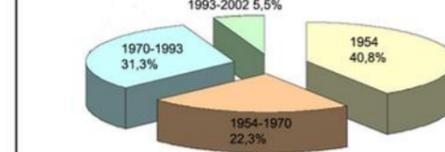
Va evidenziato come lo squilibrio antropico tra i diversi Comuni rappresenti il frutto di una politica di contenimento attuata negli ultimi trent'anni nel Comune di Siena; a tal proposito, va inoltre rilevato che la crescita dell' area urbanizzata metropolitana in questo trentennio pesa globalmente per il 35% del totale, mentre Siena città ha una crescita assai più limitata, pari al 25%.

Negli ultimi dieci anni il saldo totale di nuove famiglie insediate nell'Area Metropolitana risulta pari a 3.577, raggiungendo un totale di 36.617 famiglie. L'incremento medio del numero di famiglie negli ultimi dieci anni è pari al 10,5% ma con punte che arrivano fino al 27% del Comune di Monteriggioni.

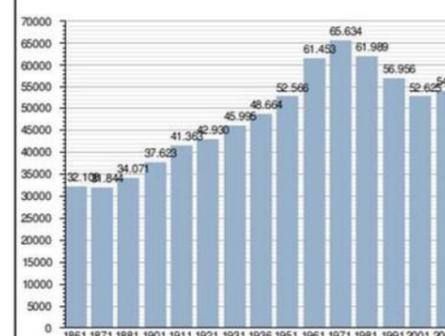
Trend demografico relativo allo SMAS (fonti ISTAT 51-01)



Crescita Area Urbana dal 1954 al 2002

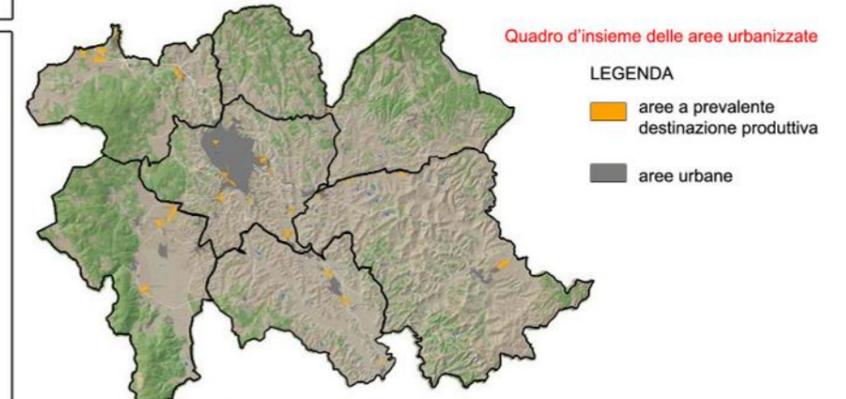


Evoluzione demografica del comune di Siena

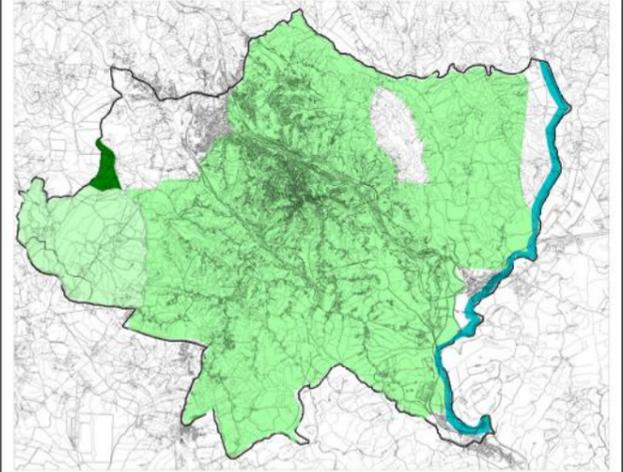


Siena è il Comune che presenta la maggiore eterogeneità sia naturalistica che agricola. Si ha una netta prevalenza di seminativi (in una valutazione sintetica di tutti i seminativi si supera il 43%), ma grande significatività culturale e paesaggistica hanno le coltivazioni permanenti (2,61%), gli orti (1,83%), i vigneti (5,35%) e gli oliveti (8,64%).

Il sistema forestale interessa il 16% del Comune con una prevalenza di querceti caducifoglie (9%). A Siena assume una particolare significatività anche il sistema artificiale pari circa al 12% dell'intera superficie comunale. La residenza copre circa l'8% e le strade si avvicinano al 4%. Si tratta di valori particolarmente elevati in quanto si tratta dell' occupazione diretta di suolo e non delle aree indirettamente influenzate dal sistema urbano.



VINCOLI SOVRAORDINATI



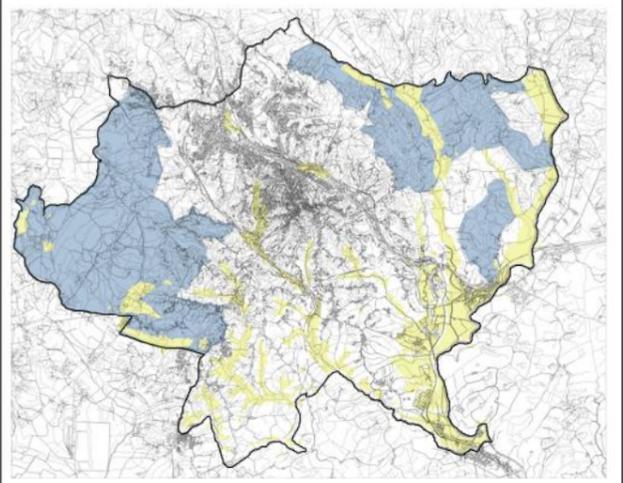
- Decreto ministeriale e legge Galasso
- Decreto ministeriale
- Decreto ministeriale e delibera regionale
- Delibera regionale

IL VINCOLO PAESAGGISTICO

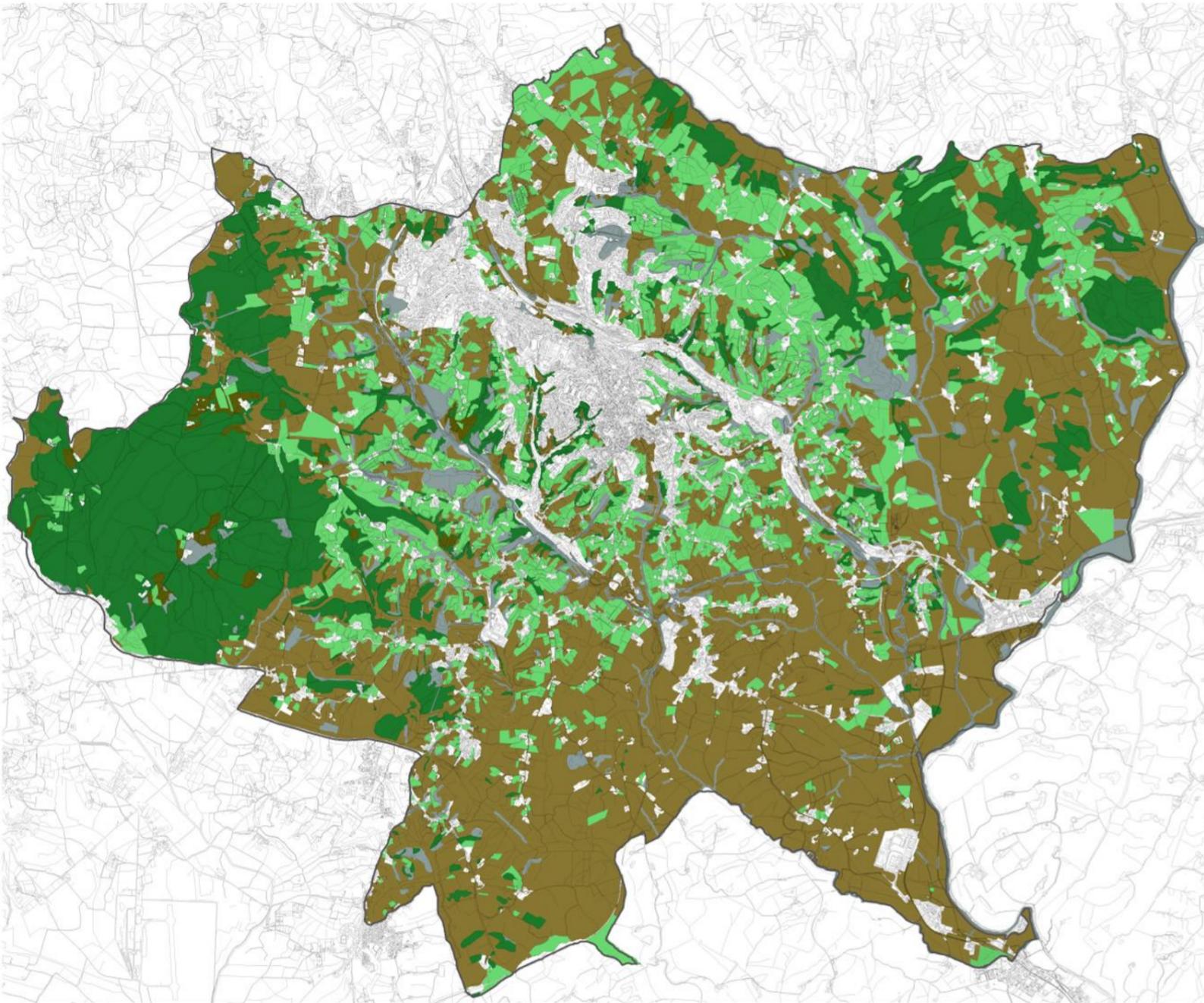
Il Vincolo paesaggistico è istituito con riferimento al D.Lgs.490/99; per quanto riguarda le aree effettivamente assoggettate ai vincoli occorre infatti far riferimento agli specifici decreti istitutivi delle Amministrazioni di competenza. A tutela del paesaggio, sono ad oggi in vigore, per una superficie complessiva pari all'86,66 % del territorio comunale, le seguenti norme:
 - D.M. n° 490 del 29 Ottobre 1999 titolo II (ex Legge n° 1497 del 29 Giugno 1939)
 - L. n° 431 del 8 Agosto 1985 (Legge Galasso)
 - L.R. n° 394 del 6 Dicembre 1991 (aree protette)
 A tutela del patrimonio edilizio storico (che presenta anche una rilevante presenza di edifici notificati ubicati fuori del centro storico), il D.M. n° 490 del 29 Ottobre 1999 titolo I (ex Legge n° 1089 del 1 Giugno 1939).

IL VINCOLO IDROGEOLOGICO

Il Vincolo Idrogeologico è istituito con il Regolamento Comunale per il vincolo idrogeologico, ai sensi della L.R.T. n. 39 del 21/03/2000, ed è stato approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n.317 del 25/11/2004.
 In attuazione delle specifiche competenze comunali in tema di vincolo idrogeologico ed agli interventi a carattere urbanistico edilizio, il Regolamento dettaglia le fasi dei procedimenti tecnico-amministrativi connessi al rilascio degli atti legittimanti gli interventi da attuare sui territori del Comune di Siena gravati dal citato vincolo. Quest'ultimo è redatto in attuazione della Legge Forestale L.R.T. 39/2000 e successive modifiche, nel rispetto dell'Art.40 della stessa legge, e in esecuzione del Capo III del Regolamento Forestale della Toscana approvato con D.P.R.G. 48/R del 08.08.2003 e della Legge Regionale 40/2004.

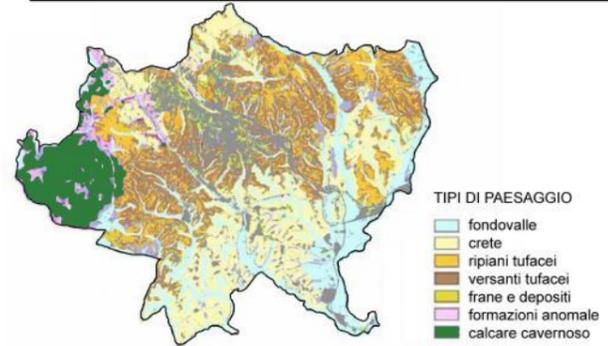


- Vincolo idrogeologico
- Alluvioni



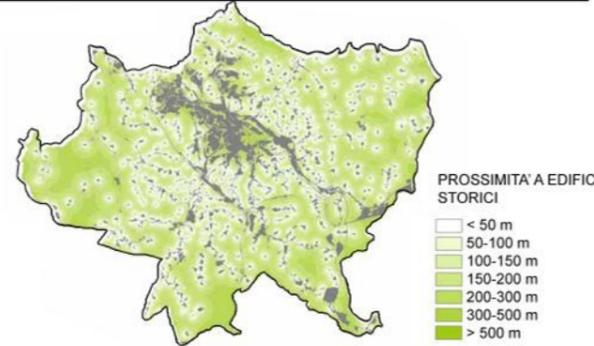
DESCRIZIONE DEL SISTEMA AMBIENTALE

Fin dall'antichità l'edificazione nel territorio agrario è avvenuta, sia per ragioni pratiche, che per motivi di igiene, in preferenza nelle aree di crinale o di poggio. Il nucleo cittadino di Siena, in particolare, è nato e si è sviluppato su tre colli, con un progressivo ampliamento che ha privilegiato i crinali lasciando inedificate le valli interposte. Per effetto di un uso del suolo di questo tipo, profondamente radicato nella tradizione del luogo, si è creata una inscindibile relazione tra l'edificato e le aree a verde, che permette una continuità visiva e spaziale tra le zone limitrofe al centro cittadino ed il Centro storico³. La presenza di alcune quinte collinari contribuisce inoltre a schermare gli episodi più vistosi dell'urbanizzazione contemporanea (quali ad esempio il Quartiere S. Miniato), dando vita ad una sorta di "stanze territoriali" interpretabili come micro-sistemi ambientali, in qualche modo reciprocamente indipendenti. Una connotazione del territorio è la particolare tipologia di inurbamento delle campagne, con la residenza in campagna a cura dello spazio rurale. La campagna, in generale, è mantenuta in coltivazione fino alla immediata periferia della città. La conservazione di queste parti di "campagna" in città risulta di fondamentale importanza, poiché esse sono state e continuano ad essere elementi essenziali di struttura e di identità dell'organismo urbano, quale compenetrazione viva tra la campagna e la città stessa.



- TIPI DI PAESAGGIO
- fondovalle
 - crete
 - ripiani tufacei
 - versanti tufacei
 - frane e depositi
 - formazioni anomale
 - calcare cavernoso

La distanza dagli edifici compresi nell'elenco dei beni storico-architettonici è un elemento da considerare nella salvaguardia nel patrimonio artistico e naturale.
 Si prendono in considerazione sette fasce di distanza, da meno di 50 metri a più di 500, intorno a ciascun edificio. L'indicatore misura la superficie di ciascuna fascia di distanza all'interno dei tipi geomorfologici, e ci consente di misurare e localizzare la diversa densità della maglia insediativa.
 In questo modo si può valutare la presenza di eventuali alterazioni degli assetti culturali anche in relazione alla prossimità con gli edifici storici, dove ci si aspetta che alla qualità architettonica debba corrispondere una qualità degli spazi esterni.

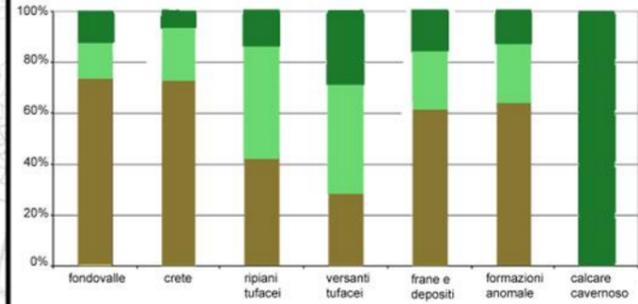


- PROSSIMITA' A EDIFICI STORICI
- < 50 m
 - 50-100 m
 - 100-150 m
 - 150-200 m
 - 200-300 m
 - 300-500 m
 - > 500 m

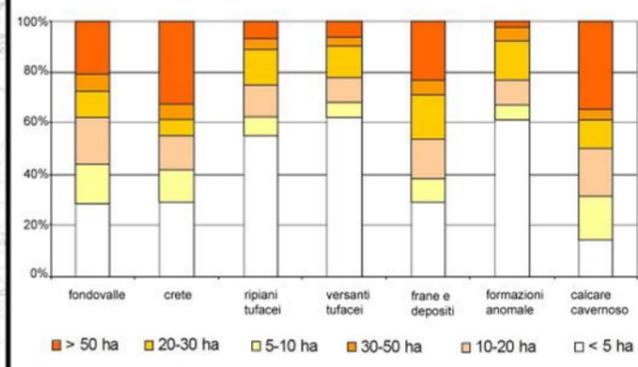
LEGENDA

- Boschi
- Arboreti
- Seminativo
- Aree urbane
- Aree ecologiche

TIPI DI PAESAGGIO: USO DEL SUOLO

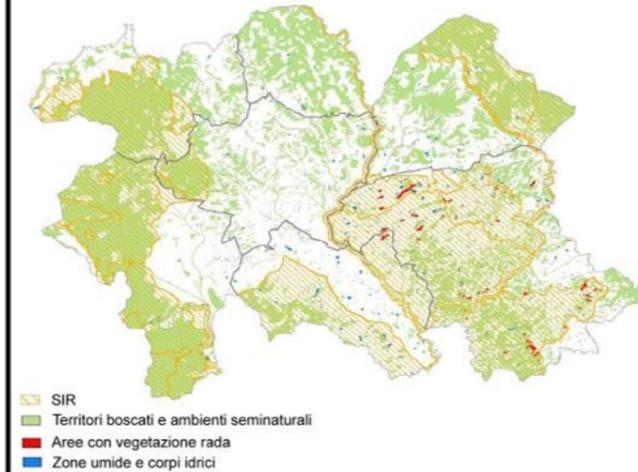


TIPI DI PAESAGGIO E TESSITURA AGRARIA



La risorsa "paesaggio" comprende una serie di valori e di problematiche che risultano dalla sovrapposizione di campi di ricerca diversi, come la geomorfologia, la produzione agraria, i beni culturali. Ciascun campo usa linguaggi diversi per definire strutture e dinamiche in modo indipendente: nella relazione fra questi linguaggi si colloca la definizione dei valori paesistici, che si configurano come le forme assunte in un determinato momento storico, quello attuale, ma che risultano da processi di lungo periodo dei quali si sono perse le ragioni economiche e sociali. La fascia delle colline sabbiose, quanto a morfologia, mostra un'alternanza di ripiani e scarpate anche ripide, rese possibili proprio dalla natura dei tufi senesi. Una suddivisione in ripiani e versanti, con pendenze superiori al 20%. Una volta scesi nelle argille, la morfologia si fa più dolce e non si percepisce più la divisione fra ripiani e versanti: l'articolazione delle forme riguarda piuttosto la ramificazione degli impluvi con i quali si entra in contatto con i terreni alluvionali dei fondovalle. Il passaggio dalle sabbie alle argille (le argille sabbiose sono qui per semplicità associate alle sabbie) è avvertibile non solo per la diversa morfologia ma per il diverso assetto agrario, come vedremo. I fondovalle, risalendo da Isola d'Arbia, si incuneano nelle crete e si ramificano lungo i corsi d'acqua, con una larghezza proporzionale all'importanza di ciascuno: dall'ampia pianura intorno all'Arbia, che segna tutto il confine comunale orientale, ai fondovalle della Tressa e del Bozzone, che raggiungono i 250-300 metri nella parte terminale, a quelli minori (il Rilugio, il Bolgione) via via più stretti.

SCHEMA DELLE AREE BOSCATI



- SIR
- Territori boscati e ambienti seminaturali
- Aree con vegetazione rada
- Zone umide e corpi idrici

STRUMENTI URBANISTICI

Piano Regolatore Bargali - Petrucci (1933)

Le trasformazioni urbane hanno un'accelerazione significativa intorno al 1937-1938, quando vengono realizzati: un anfiteatro all'aperto all'interno della fortezza, un asilo ai margini del passeggio della Lizza, lo stadio comunale nella valle del Rastrello, il campo sportivo della Robur (oggi trasformato in parcheggio), il restauro del convento di Santa Caterina. All'esterno della cinta muraria oltre alla costruzione dei quartieri di Valli e Ravacciano, l'intervento più importante fu senza dubbio la nuova stazione ferroviaria progettata da Angiolo Mazzoni nel 1935, interessante esempio di architettura razionalista.

Si può cogliere come in questi anni la tendenza sia quella di un forte sviluppo lineare lungo strade di grande comunicazione. Furono migliorati anche i collegamenti con il Chianti, si inizia a delineare un vasto sistema di scorrimento del traffico motorizzato, il quale provenendo dalla Cassia (provenienza Firenze) non va più ad impegnare le strette vie del centro, ma si biforca all'altezza di Porta Camollia procedendo, ad ovest verso Ravacciano e Due Ponti (direzioni Arezzo e Chianti), e ad est verso S. Prospero (direzioni Roma e Grosseto).

Piano Regolatore Piccinato (1956)

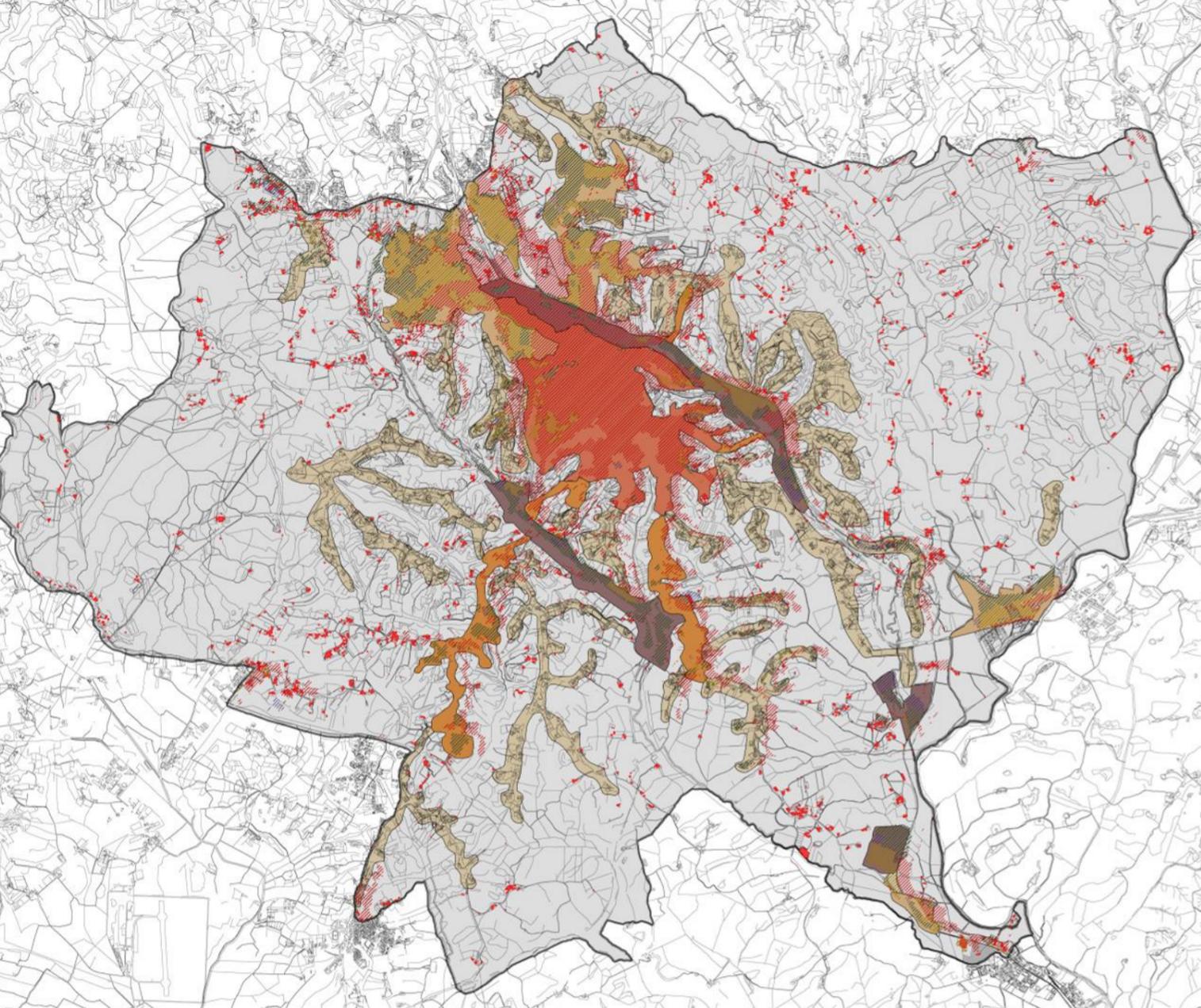
Il tema essenziale della salvaguardia della città antica nei suoi presupposti più delicati basati sul magico rapporto interno-esterno, vuoto-pieno, città-campagna fu al centro dell'intuizione e quindi il progetto. Esso partiva da un'analisi dell'organismo della città improntato su una struttura urbana a forma di Y, nata dalla saggezza degli antichi costruttori che edificarono i crinali delle tre valli confluenti nella Croce del Travaglio. Ad Y è anche la forma del sistema viario della all'interno della cinta muraria, individuando la caratteristica suddivisione in terzi della città stessa. Talune delle scelte portanti, l'esclusione dell'edificabilità delle valli verdi, che s'insinuano fino a lambire il tessuto storico della città in un contesto immediato e organico, un sistema di vincoli e tutela molto severo e coerente, la scelta di un quadrante per lo sviluppo edilizio monodirezionale, verso nord, così da evitare una caotica e selvaggia espansione a macchia d'olio, appaiono ancor oggi di piena attualità e con una consistenza strutturale integra nei suoi assi progettuali.

Il tema essenziale della salvaguardia della città antica nei suoi presupposti più delicati basati sul magico rapporto interno-esterno, vuoto-pieno, città-campagna fu al centro dell'intuizione e quindi il progetto. Esso partiva da un'analisi dell'organismo della città improntato su una struttura urbana a forma di Y, nata dalla saggezza degli antichi costruttori che edificarono i crinali delle tre valli confluenti nella Croce del Travaglio. Ad Y è anche la forma del sistema viario della all'interno della cinta muraria, individuando la caratteristica suddivisione in terzi della città stessa. Talune delle scelte portanti, l'esclusione dell'edificabilità delle valli verdi, che s'insinuano fino a lambire il tessuto storico della città in un contesto immediato e organico, un sistema di vincoli e tutela molto severo e coerente, la scelta di un quadrante per lo sviluppo edilizio monodirezionale, verso nord, così da evitare una caotica e selvaggia espansione a macchia d'olio, appaiono ancor oggi di piena attualità e con una consistenza strutturale integra nei suoi assi progettuali.

Piano Regolatore Secchi (1996)

Il tema della conservazione diventa preponderante in questo piano e si pone in antitesi a tutte le vicende di pianificazione della città precedenti. Si tratta infatti di una visione olistica e allargata della conservazione, che non riguarda solo il centro storico ma tutto il territorio comunale: «conservare Siena, monumento integrale, implica un progetto integrale. Non è operazione che possa essere separata dalla soluzione del problema dei parcheggi, dell'Università, della casa, della distribuzione della popolazione e delle attività entro lo spazio urbano e rurale».

Il tema della conservazione diventa preponderante in questo piano e si pone in antitesi a tutte le vicende di pianificazione della città precedenti. Si tratta infatti di una visione olistica e allargata della conservazione, che non riguarda solo il centro storico ma tutto il territorio comunale: «conservare Siena, monumento integrale, implica un progetto integrale. Non è operazione che possa essere separata dalla soluzione del problema dei parcheggi, dell'Università, della casa, della distribuzione della popolazione e delle attività entro lo spazio urbano e rurale».

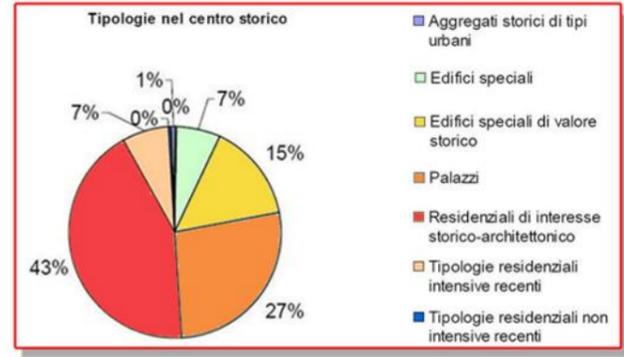


LEGENDA

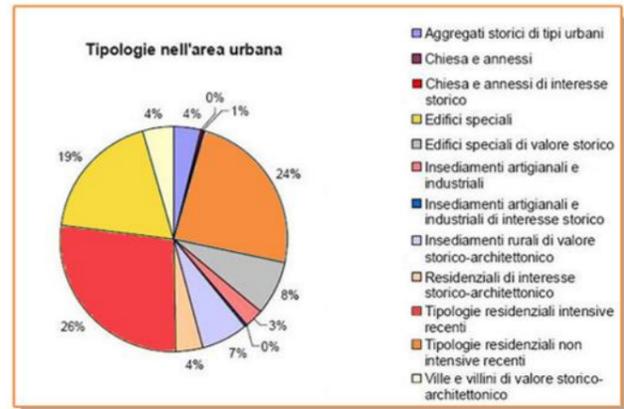
- Città storica
- Tessuto urbanizzato compatto
- Aree miste
- Filamenti urbani
- Filamenti del territorio aperto
- Case sparse

PROCESSI STORICI DI URBANIZZAZIONE

- Fino al 1954
- 1955 - 1970
- 1971 - 1993
- 1994 - 2002



Dall'analisi emerge quanto segue: circa un terzo dell'edificato è rappresentato dai "Palazzi", che si concentrano lungo i percorsi di crinale, (caratteri costitutivi della città di Siena), occupando l'area di maggiore visibilità con manufatti di rilevante valore architettonico; prevalente è invece la tipologia "residenziale di interesse storico-architettonico", che si localizza principalmente sui versanti di mezza costa nell'area baricentrica della città e lungo i crinali in prossimità di Porta Pispini, Porta S. Marco e Porta Camollia; minoritaria risulta invece la tipologia "residenziale intensiva recente", a conferma della sostanziale integrità dell'area in esame, che è localizzata ai margini del tessuto urbano, in particolare nella zona nord-est in forma interstiziale e in modo organico e unitario nel quartiere di Salicotto nella zona a sud-est; significativa per la qualità architettonica e per i servizi che offre, è la tipologia degli "Edifici speciali di valore storico", che risultano inseriti lungo i crinali, alla confluenza degli stessi e in prossimità delle porte di accesso con edifici e funzioni di scala differente dal contesto, quali ad esempio il Duomo, l'Ospedale di S. Maria della Scala, il Palazzo Pubblico, gli edifici religiosi di S. Domenico, di S. Francesco, del S. Maria dei Servi e di S. Agostino.



All'esterno della cinta muraria le analisi evidenziano quanto segue:

- le "Vile e Villini di valore storico-architettonico", che rappresentano la tipologia minoritaria del contesto, ricoprono un ruolo importante per la qualità insediativa;
- gli "Aggregati storici di tipi urbani" risultano invece distribuiti in modo uniforme in prossimità delle porte di accesso alla città, lungo i crinali oltre le mura e all'interno dei nuclei storici;
- i "Residenziali di interesse storico-architettonico" sono dislocati in modo diffuso in prossimità della cinta muraria;
- gli "Insiediamenti rurali di valore storico", che sono dislocati in modo diffuso lungo i percorsi storici;
- le tipologie "Residenziali non intensive recenti" rappresentano in prevalenza il completamento delle aree di espansione della città;
- le tipologie "Residenziali intensive recenti" costituiscono la tipologia e il prevalente delle principali espansioni insediative realizzate contestualmente alle varianti dei Peep;
- gli "Edifici speciali di valore storico" costituiscono in questo ambito un aspetto minoritario rispetto al centro storico e sono concentrati nella parte nord e in prossimità di Porta Romana e Porta Tufi;
- gli "Insiediamenti artigianali e industriali" si concentrano nelle aree di fondovalle a sud del centro urbano con l'eccezione della Sclovo, che è situata all'interno del tessuto urbano di Torre Fiorentina.

Infine gli "edifici speciali", che costituiscono insieme agli edifici residenziali intensivi recenti la tipologia prevalente.

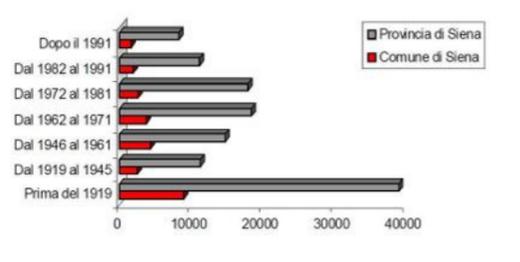
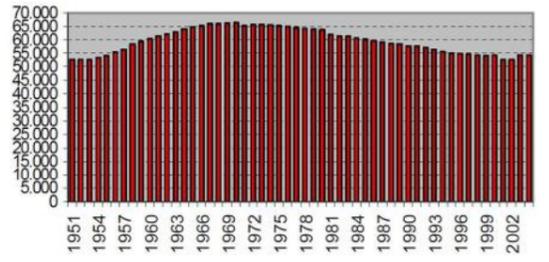
DESCRIZIONE DELLA MORFOLOGIA URBANA

Le tendenze generali della crescita della 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.

Numero famiglie residenti: 25294

Residenti per sesso:	
Maschi:	25033
Femmine:	20225
Totale residenti:	64258

Residenti per fasce di età e sesso:						
Fascia d'età	M	F	Totale	% M	% F	% Totale
0-4	1065	970	2035	1.96 %	1.78 %	1.87 %
5-9	1051	934	1985	1.93 %	1.72 %	1.83 %
10-14	1010	868	1878	1.86 %	1.60 %	1.73 %
15-19	973	854	1827	1.79 %	1.76 %	1.77 %
20-24	1126	1129	2255	2.07 %	2.08 %	2.08 %
25-29	1510	1444	2954	2.78 %	2.66 %	2.72 %
30-34	1761	1739	3500	3.24 %	3.20 %	3.22 %
35-39	1936	2075	4011	3.56 %	3.82 %	3.69 %
40-44	2068	2239	4307	3.81 %	4.12 %	3.97 %
45-49	1783	2100	3883	3.28 %	3.86 %	3.57 %
50-54	1680	1915	3595	3.09 %	3.52 %	3.31 %
55-59	1452	1852	3304	2.67 %	3.41 %	3.04 %
60-64	1695	2000	3695	3.12 %	3.68 %	3.40 %
65-69	1510	1865	3375	2.78 %	3.43 %	3.11 %
70-74	1530	1909	3439	2.82 %	3.51 %	3.17 %
75-79	1223	1699	2922	2.25 %	3.13 %	2.69 %
80-84	902	1578	2480	1.66 %	2.90 %	2.28 %
85-89	575	1295	1870	1.06 %	2.38 %	1.72 %
>90	183	660	843	0.34 %	1.21 %	0.77 %

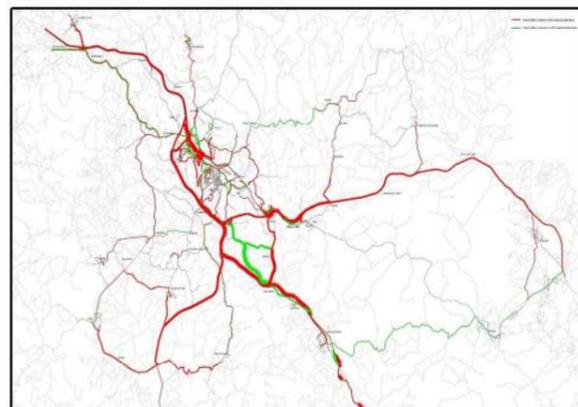


Da un raffronto effettuato sugli ultimi censimenti ISTAT si evince che la popolazione e le abitazioni sono cresciuti in modo pressoché proporzionale, delineando per il Comune di Siena un trend di crescita piuttosto ridotto per il 1991-2001 ed una leggera ripresa a partire invece dal 2002 al 2004.

Circa le abitazioni, su un totale di 7.457 edifici censiti, il patrimonio abitativo del Comune di Siena risulta corrispondere a 6.053 edifici ad uso abitativo; di questi circa il 44,5% risulta costruito precedentemente al 1919, il 47,5% fino al 1981, mentre circa l'8% risulta di epoca più recente, ossia edificato tra il 1981 ed il 2001. Nonostante si denoti la prevalenza di un patrimonio abitativo piuttosto datato, va comunque evidenziato che sia per il centro storico che per tutte le aree periferiche del Comune sussiste un generale buon standard qualitativo in termini di conservazione e di mantenimento degli edifici.

PREVISIONI DEI FLUSSI DI TRAFFICO AL 2015

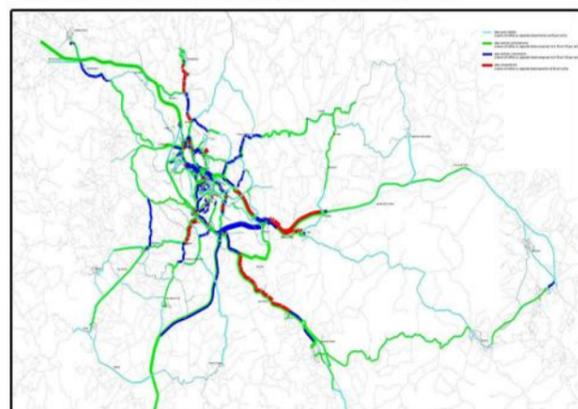
CONFRONTO FLUSSI OGGI - 2015



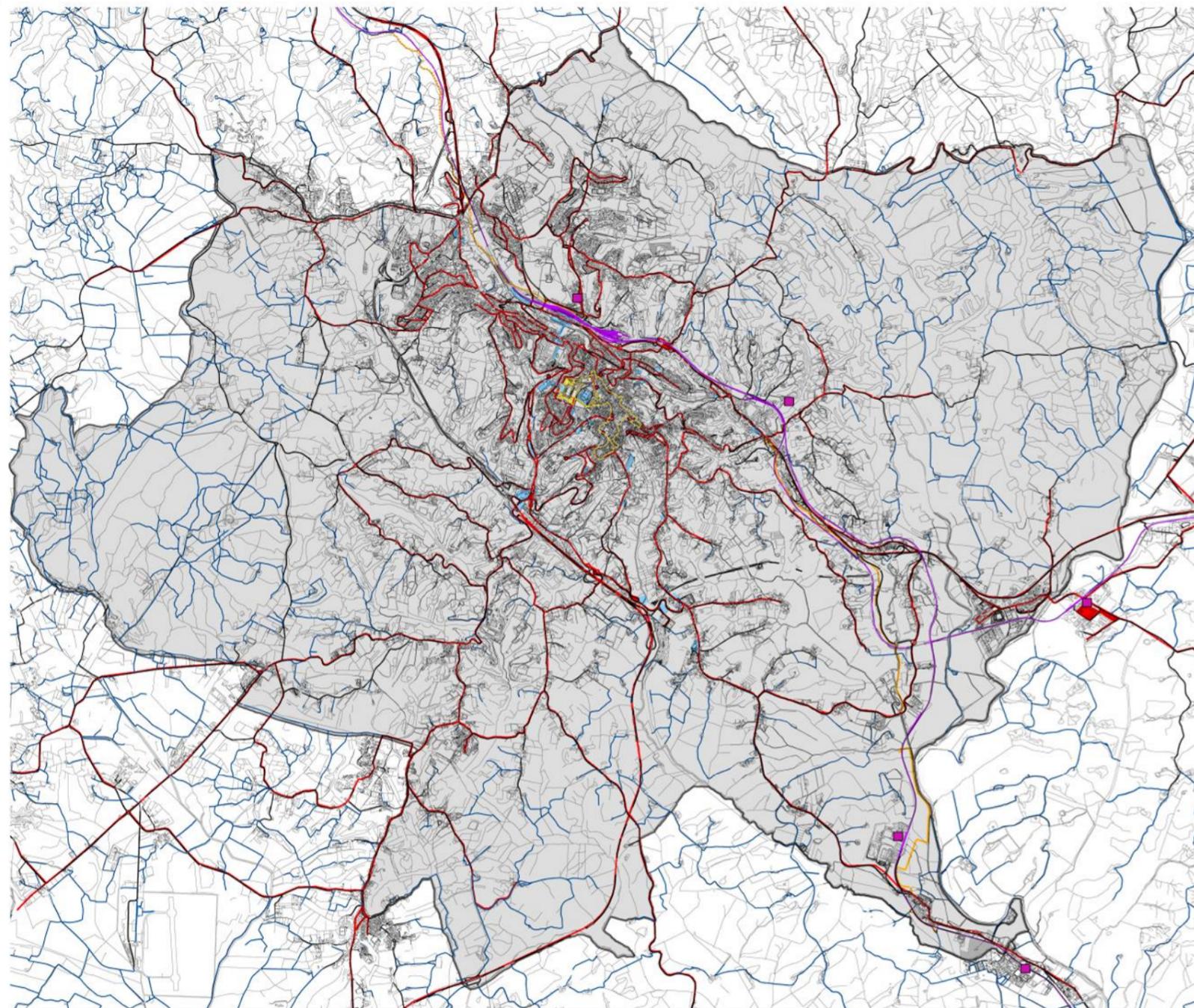
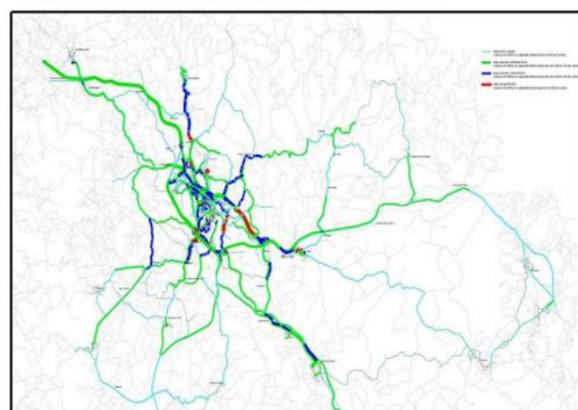
Le politiche per la mobilità intendono migliorare il sistema infrastrutturale e diminuire l'impatto dei flussi di traffico sulla città attraverso, tra l'altro, l'ottimizzazione delle potenzialità del trasporto pubblico locale su ferro, il miglioramento dell'integrazione tra trasporto pubblico locale e centri di origine e destinazione delle mobilità e la riduzione e razionalizzazione della mobilità urbana in un contesto di conservazione e ampliamento dell'ambiente urbano. L'attuale configurazione dei Sottosistemi della rete viaria extra-urbana principale e secondaria, nonché i suoi raccordi con la viabilità urbana comprensiva 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 del 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.

SCENARIO DEI FLUSSI NEL 2015 SENZA INTERVENTI

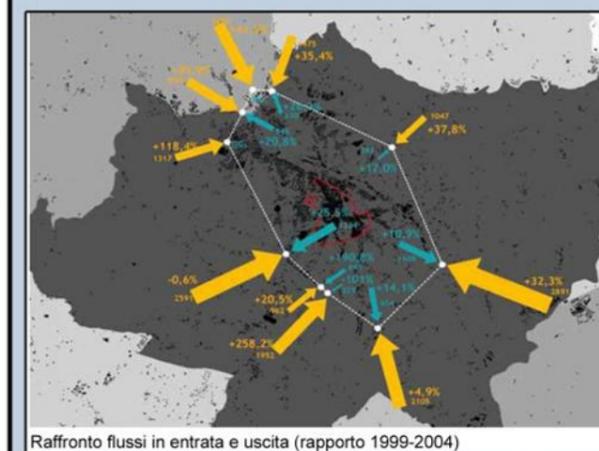
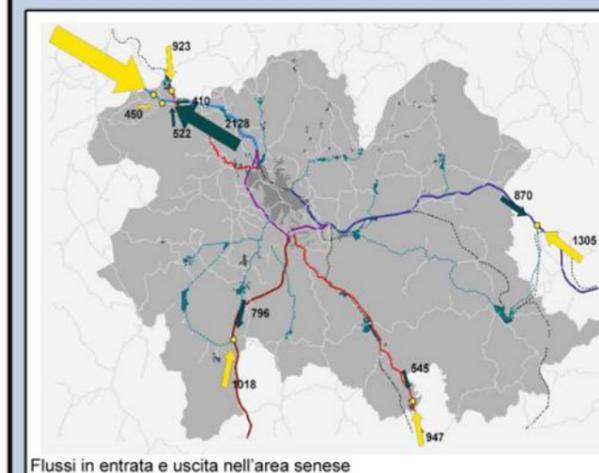


SCENARIO DEI FLUSSI NEL 2015 CON INTERVENTI



LEGENDA

- Strade principali
- Strade secondarie
- Trasporto pubblico locale
- Capolinea mezzi pubblici
- Ferrovia
- Stazione
- Percorribilità ciclabile
- Pista ciclabile
- Risalita meccanizzata
- Parcheggi



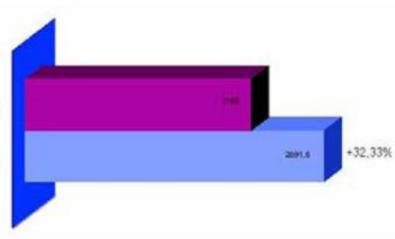
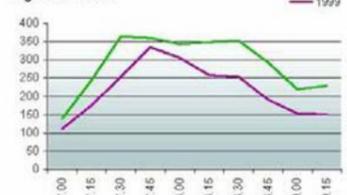
DESCRIZIONE DELLA MOBILITA' E DEI FLUSSI

A fronte di un uso massiccio dell'auto privata, a Siena viene registrato anche un buon livello di utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico su gomma. L'autobus, in particolare per gli spostamenti urbani risulta molto diffuso, in particolare tra le fasce più deboli della popolazione, attestandosi, anche in questo caso su valori mediamente alti per il nostro paese e superiori al trend nazionale. Dobbiamo rilevare però negli ultimi anni una riduzione dell'uso del mezzo pubblico e viceversa, un costante aumento delle auto circolanti nel territorio senese. Questo è rilevabile dal consistente aumento dei flussi in ingresso al settore urbano della città (l'anello delle periferie tra la campagna ed il centro antico) registrati negli ultimi cinque anni.

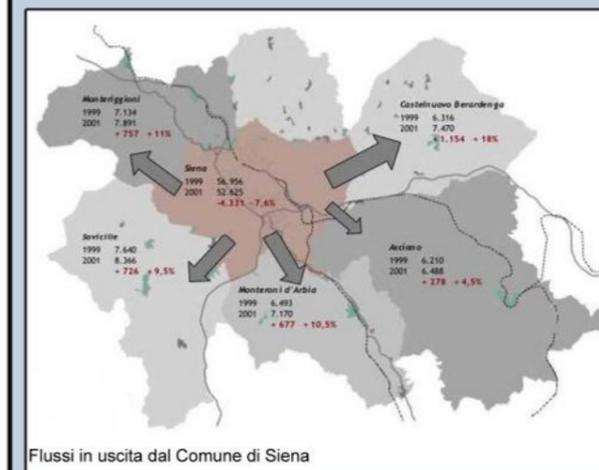
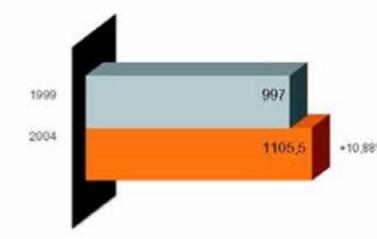
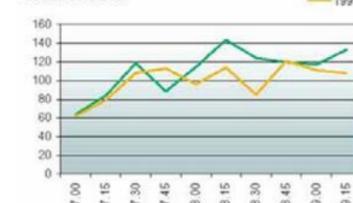
Letta nell'ottica dell'area vasta, la situazione relativa alle dinamiche dei trasporti, induce riflessioni legate al più recente assetto urbanistico del territorio senese, delineatosi negli ultimi decenni e riguardante tutti i Comuni limitrofi e non solo limitrofi.

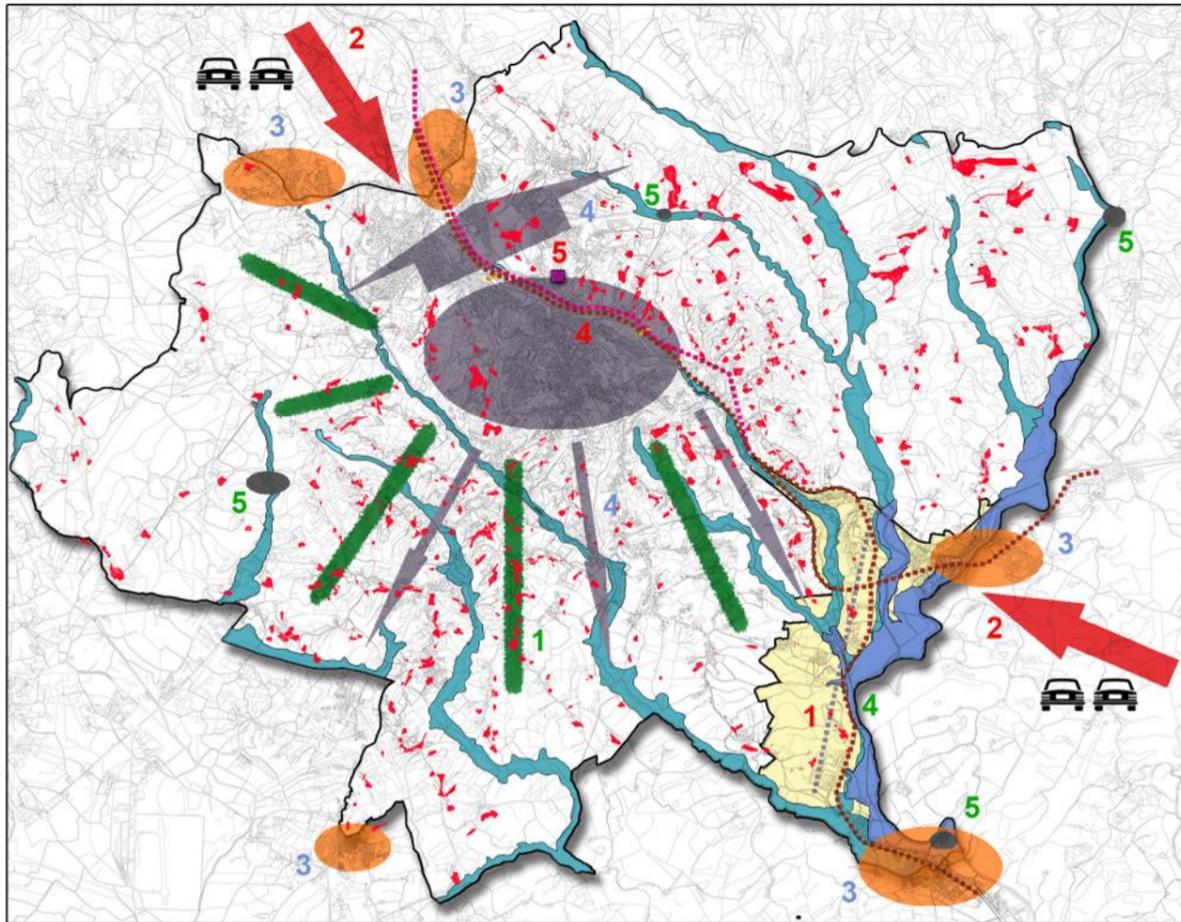
Il permanere della maggior parte dei posti di lavoro (quasi i tre quarti di quelli disponibili nell'intera area) ha prodotto un accentuato e progressivo fenomeno di pendolarità polarizzata sul capoluogo. I circa 2.500 movimenti pendolari giornalieri registrati nel 1971, sono diventati nel 1991 ben 5.766 e tale incremento risulta di entità non trascurabile se riferito ai valori ed alle particolari realtà locali cui si riferisce.

Siene Bettolle (bivio Ruffolo): ingressi a Siena



Siene Bettolle (bivio Ruffolo): uscite da Siena



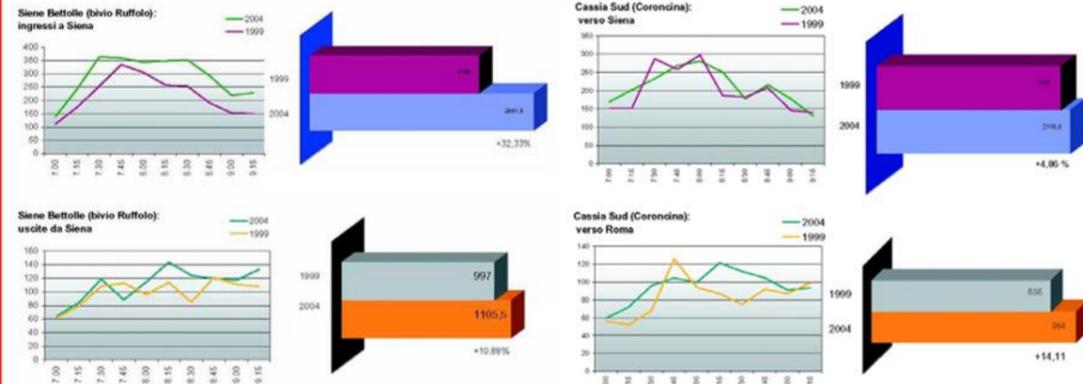


1_Carenza infrastrutturale:

Oggi il sistema viario, e soprattutto quello ferroviario, risultano periferici rispetto alle grandi direttrici nazionali che percorrono la Toscana, rappresentate principalmente dall'Autostrada del Sole, l'Aurelia e la linea ferroviaria dell'Alta velocità. La carenza infrastrutturale rende il territorio senese abbastanza isolato, in relazione alla primaria importanza turistica ed economica della città. Questo dato di fatto può essere interpretato, di volta in volta, come un punto di forza (considerando l'aspetto della tutela ambientale) o di debolezza. In ogni caso, l'assenza di adeguate infrastrutture di comunicazione è di ostacolo allo sviluppo della rete di imprese locali che avrebbe invece bisogno, in una fase di sviluppo maturo, di efficienti e veloci sistemi di collegamento per il trasporto dei propri prodotti verso nuovi mercati e per l'approvvigionamento di materie prime.

2_Congestione del traffico:

I dati raccolti nella primavera 2004 sui flussi di traffico in ingresso, in uscita e di attraversamento dell'area vasta ed anche quelli al cordone del Comune, confermano la consistenza dei flussi veicolari nella fascia mattutina 7-9,30 soprattutto per gli ingressi a Siena. E' stata tuttavia riscontrata una notevole dinamica dei flussi anche nelle uscite. Gli ingressi a Siena aumentano del 36% rispetto al 1999 (passando da 13.053 veicoli totali a 17.754) ed anche le uscite sono in crescita (da 6.735 veicoli a 8.292, con un incremento del 23%). A conferma del funzionamento dell'area senese come area vasta, ad un aumento consistente degli ingressi corrisponde un minore, ma comunque sempre rilevante, aumento dei veicoli in uscita da Siena. Particolarmente critici risultano essere alcuni tratti della Via Cassia Sud e della Siena Bettolle.



3_Forte pendolarismo:

L'accesso ai 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 locale 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.

4_Collegamenti ferroviari carenti:

I collegamenti ferroviari sono molto carenti. Il territorio senese risulta attraversato da una 'y rovesciata' ferroviaria: a nord la tratta Siena – Empoli, a sud-ovest la tratta Siena – Buonconvento - Monte Antico e a sud-est la tratta Siena – Chiusi. Le infrastrutture ferroviarie sono a binario unico ad eccezione del tratto tra la stazione di Siena e Due Ponti dove è presente il doppio binario. I treni che transitano su queste tratte hanno valenza locale e regionale e lo scambio con treni di livello interregionale, nazionale e internazionale, è possibile solo ai nodi di Firenze (via Empoli) e Chiusi.

5_Stazione malposizionata:

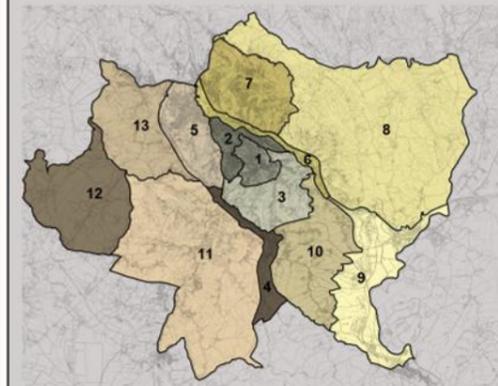
L'attuale livello del servizio ferroviario risulta per lo più mediocre, e quindi basso è l'utilizzo che ne viene fatto ad eccezione della tratta Asciano-Siena39. L'abbandono del ferro come mezzo di trasporto è da imputarsi soprattutto alla scarsità di corse ed all' assenza di bigliettazione integrata, più che alla non competitività dei tempi di percorrenza; anche l'eccessiva distanza della stazione ferroviaria dal centro della città finora ha penalizzato il servizio ferroviario.



SISTEMA DELLE U.T.O.E.

Il PS di Siena ha articolato il territorio comunale in 13 UTOE, che sono delimitate sulla base di un esame comparato dei sistemi e sottosistemi del paesaggio, insediativi e funzionali, e della strategia di sviluppo territoriale. In evidenza ci sono alcuni orientamenti che sembra opportuno sottolineare:

- localizzazione delle più consistenti previsioni insediative PS in due UTOE, di cui sia Le Scotte che Città dell'Arbia presentano livelli di concentrazione già oggi rilevanti;
- rafforzamento degli elevati livelli di naturalità presenti sia nelle UTOE di Arbia-Bozzone e Lecceto, in cui i fenomeni antropici sono particolarmente deboli, sia in quelle in cui si prevedono trasformazioni rilevanti (Propaggini Sud, Le Scotte, Città dell'Arbia) al fine di assicurarne la sostenibilità;
- previsione di dotazioni commerciali e terziarie in tutto il territorio comunale allo scopo di migliorare la dotazione di servizi pubblici e privati non solo nelle aree dove sono attesi i maggiori incrementi di popolazione residenti, ma anche in quelle in cui i tessuti edilizi presentano una dotazione insufficiente a creare un effetto urbano;
- contenimento della offerta di nuove aree artigianali e industriali con la sola accezione delle UTOE di Massetana - Cerchiaia e, soprattutto, di città dell'Arbia, le cui aree industriali presentano tuttora una capacità insediativa solo parzialmente utilizzata;
- distribuzione dei nuovi interventi infrastrutturali in un numero significativo di UTOE, a dimostrazione che il miglioramento della accessibilità passa attraverso una politica di potenziamento delle infrastrutture che sia in grado di interessare le componenti più significative di un sistema insediativo che già oggi presenta una configurazione policentrica, se non addirittura reticolare.



- 1.Sito Unesco
- 2.Propaggini Nord
- 3.Propaggini Sud
- 4.Massetana-Cerchiaia
- 5.Siena Nord
- 6.Stazione Toselli
- 7.le Scotte
- 8.Arbia-Bozzone
- 9.Città dell'Arbia
- 10.Coroncina
- 11.Costafabbi-Costalpine
- 12.Lecceto
- 13.Belriguardo

1_Bassa percentuale di giovani – invecchiamento della popolazione:

La popolazione senese invecchia rapidamente: l'indice di vecchiaia di Siena (dati 2004) è di 265 (2,65 persone con oltre 65 anni per ogni persona di età uguale od inferiore ai 14 anni). Ciò rappresenta un punto debole del sistema locale anche per quanto riguarda il mercato del lavoro. Di converso Siena presenta una bassa percentuale (10,3 %) di popolazione giovane (0-14 anni).



2_Alto prezzo degli alloggi:

Gli alti prezzi immobiliari, oltre a dipendere da variabili esogene, nel caso senese sono determinati dalla forte attrattività della città e dalla compresenza di varie componenti di domanda con elevate capacità di spesa. Nell'area senese si definisce con regolarità quasi perfetta uno schema a fasce concentriche, con gradienti abbastanza regolari nei prezzi. Per abitazioni nuove o ristrutturate Siena presenta valori dell'ordine di 4.700 €/mq nel centro storico, 3.700 nel semicentro, 2.900-2.700 in periferia e 2.600 nel territorio sub-urbano.



3_Comuni confinanti:

Siena ed i Comuni contermini sono stati sede di fenomeni tipici nel rapporto centro-periferia, comportandosi come un organismo unitario. In questa dinamica ha giocato un ruolo preponderante la prossimità fisica. La crescita dei comuni contermini si distribuisce – nel periodo cruciale dal 1971 al 1991 – non tanto nei centri principali (più lontani da Siena), quanto in centri secondari che si sviluppano a ridosso dei confini con la città. Una parte consistente dei problemi urbanistici dell'area senese è espressa dai centri che si sono formati a ridosso del confine comunale di Siena, quasi a comporre una sorta di anello insediativo.

4_Espansione della città:

Mentre nelle aree a sud del comune si può rilevare un sistema insediativo basato sullo sviluppo di filamenti urbani circondati dal verde, permettendo così il mantenimento dei corridoi ecologici sopra citati, l'area a nord del comune presenta uno sviluppo di tutt'altro tipo: il tessuto urbanizzato compatto si sta spingendo fino al confine comunale, e questo può essere un aspetto critico. E' importante un controllo sull'eventuale espansione in un'area già saturata.

1_Minaccia dei "corridoi ecologici":

Uno dei punti di forza di Siena è la presenza del verde che arriva fino ai margini della città, creando una grande attrattiva dal punto di vista paesaggistico, ma che il sempre più frequente sviluppo urbano minaccia di alterare.

2_Seminativi prossimi a edifici storici

Nelle vicinanze degli edifici storici del territorio aperto può verificarsi una situazione che dovrebbe avere poco a che vedere con la fisionomia paesistica originaria. Il problema va affrontato schedando il patrimonio edilizio per verificare se effettivamente una presenza di seminativi non significhi la perdita della coerenza fra lo spazio costruito e quello aperto.



3_Presenza di territori incolti:

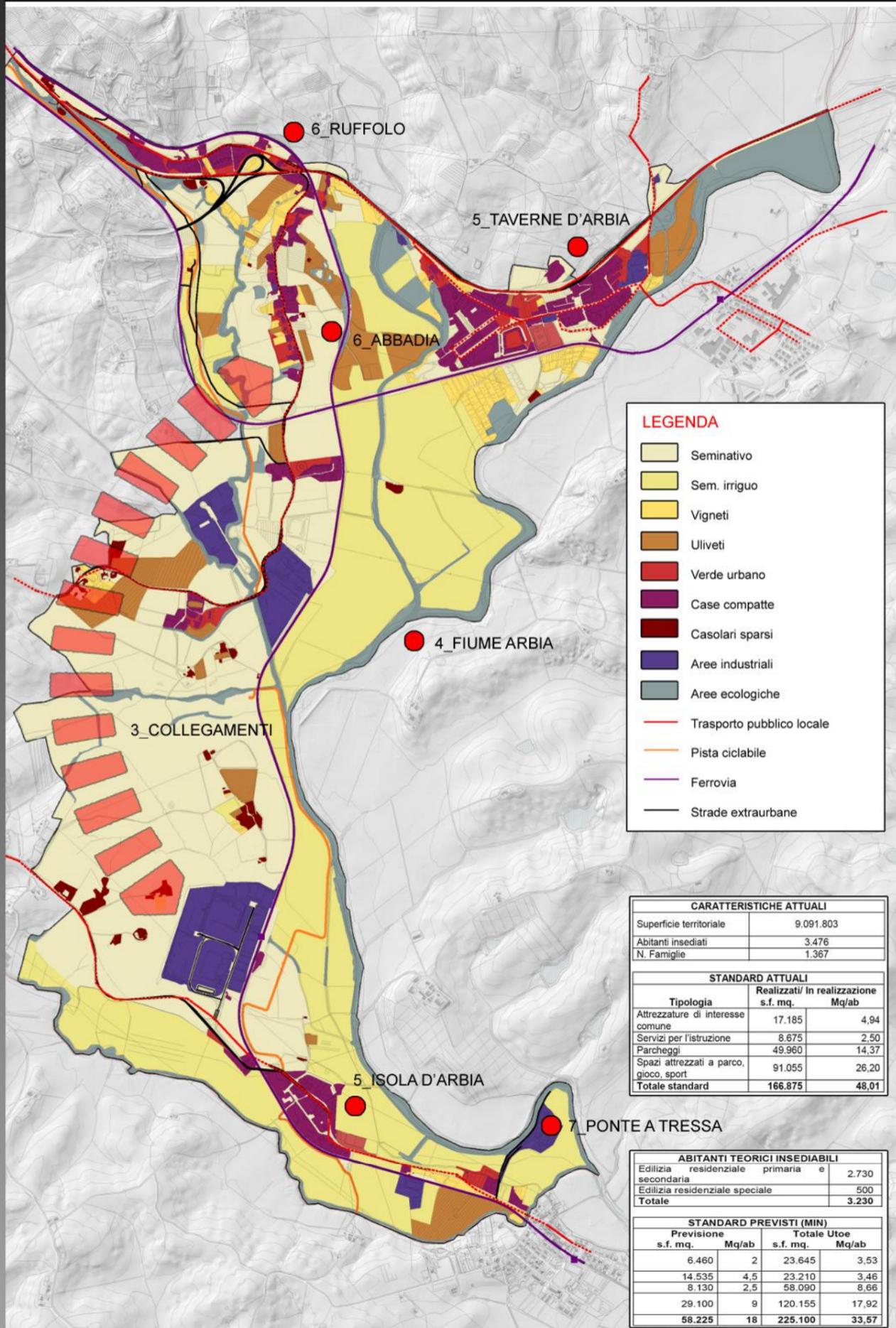
non c'è dubbio che l'abbandono delle colture rappresenta una perdita di valore della risorsa paesaggio, anche se può essere considerato un guadagno in termini di naturalità. Si registrano quindi tutti gli incolti come situazione problematica, osservando che sembrano particolarmente disdicevoli i campi abbandonati in prossimità della cerchia muraria.

4_Esondabilità e pericolosità dei fiumi:

La presenza di aree a rischio esondabilità implica uno studio e un controllo maggiori sui processi di realizzazione di impianti proprio in queste aree.

5_Potenziamento dei depuratori esistenti:

Un adeguamento e potenziamento degli impianti di depurazione è necessario al mantenimento delle buone risorse idriche di cui Siena dispone (caso del depuratore di Ponte a Tressa).



CRITICITA' PRINCIPALI DELL'UTOE 9 : CITTA' DELL'ARBIA

- 1_ Scarsità di servizi adibiti a funzioni di eccellenza, commerciali e di intrattenimento.
- 2_ Necessità di riqualificazione dei tessuti insediativi esistenti, con l'inserimento di nuove quote di edificato.
- 3_ Il livello di mobilità risulta essere molto carente. Occorre un potenziamento a livello infrastrutturale, che investa sia il trasporto ferroviario che quello stradale.



4_FIUME ARBIA

La conformità morfotopologica e paesaggistica di questa unità territoriale è dominata dalla presenza del fiume Arbia e dall'immissione del Torrente Bozzone e del Fosso Riluogo poco sopra la zona industriale di Isola d'Arbia. Sono corsi d'acqua di ambito B, con pericolosità idraulica elevata nelle zone di esondazione del fiume, che presentano quindi una vulnerabilità medio-alta.



5_TAVERNE E ISOLA D'ARBIA

In questa unità territoriale sono presenti le due principali frazioni del Comune di Siena, Tavernelle d'Arbia ed Isola d'Arbia. Il nome indica che entrambi i centri sono lambiti dal fiume Arbia, ma tale elemento comune non implica necessariamente delle interconnessioni tra i due nuclei che, invece, presentano un rapporto di forte interdipendenza con i centri confinanti, siti nei Comuni contermini.

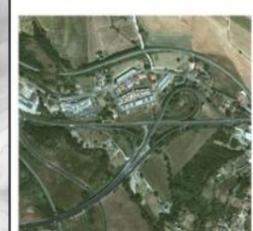


Isola d'Arbia e Tavernelle subiscono il disagio dovuto alla congestione del traffico lungo la Siena-Bettolle e la Cassia Sud; tali problemi sono stati parzialmente risolti con la conclusione del doppio raccordo e con il completamento della "nuova Cassia".



6_ABBADIA E RUFFOLO

Nell'UTOE insistono inoltre due frazioni minori: Abbazia e Ruffolo. Mentre nella prima, in quanto nodo infrastrutturale, si localizzano servizi pubblici amministrativi (Presidio Usl, sede Arpat, nuova caserma dei VV.FF.), proprio a causa del raddoppio della Siena Bettolle la frazione di Abbazia ha perso lo sbocco sulle principali vie di comunicazione, divenendo un centro prettamente residenziale e risultando collegata al Ruffolo solo pedonalmente.



Al di sotto di Abbazia, insiste l'area industriale di Renaccio, che risulta in posizione defilata rispetto ai principali assi di scorrimento ma si trova sul collegamento "traversa romana-aretina", ovvero sulla connessione tra la Cassia e la provinciale senese-aretina; la conclusione e l'entrata a regime del collegamento Siena-Bettolle potrebbero rendere strategica quest'area, sulla quale è già in atto un processo di riallocazione di imprese e magazzini dall'area di Due Ponti.



7_PONTE A TRESSA

Le buone risorse idriche di cui Siena dispone non vengono gestite adeguatamente dal depuratore situato a Ponte a Tressa. Occorrono lavori di adeguamento funzionale ed ampliamento dell'impianto di depurazione delle acque reflue.

AZIONI PREVISTE DAL PIANO STRUTTURALE

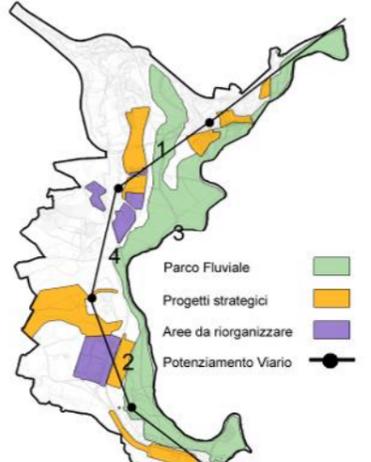
- La fascia esondabile del fiume Arbia viene adibita a PARCO FLUVIALE, che sarà il luogo privilegiato della mobilità leggera, attraverso percorsi pedonali e ciclabili che intercorrono gli insediamenti. Tali percorsi sono attrezzati e segnalati anche ai fini dell'escursionismo naturalistico.
- Percorsi ciclo-pedonali e la creazione della METROPOLITANA LEGGERA collegheranno le aree di Isola d'Arbia e Tavernelle d'Arbia.
- L'ultimazione della "Nuova Cassia", che libera il centro di Isola dal traffico pesante, la separazione dei flussi veicolari nelle aree industriali e commerciali di nuova formazione, una nuova strada che collegherà l'area industriale di Isola d'Arbia con la S.P. Traversa Romana-Aretina n. 136.
- Il rafforzamento delle funzioni di eccellenza è perseguito attraverso il trasferimento dello STADIO e del PALAZZETTO DELLO SPORT nell'area prevista per la realizzazione di un centro sportivo polivalente funzionale. Saranno poi collocate strutture temporanee legate alla cultura e allo spettacolo nell'edificio dell'Ex Idit, insediamento di nuove funzioni commerciali.
- Nuovi insediamenti in prossimità degli attuali perimetri urbani, inserimento di quote di edilizia sociale, per anziani e studenti.
- Nuove fermate della metropolitana leggera nelle zone di Ruffolo e Tavernelle, nel punto di incrocio tra le linee Siena-Chiusi e Siena-Buonconvento, ad Isola.
- Proseguimento dei lavori di adeguamento dell'impianto di depurazione di Ponte a Tressa.

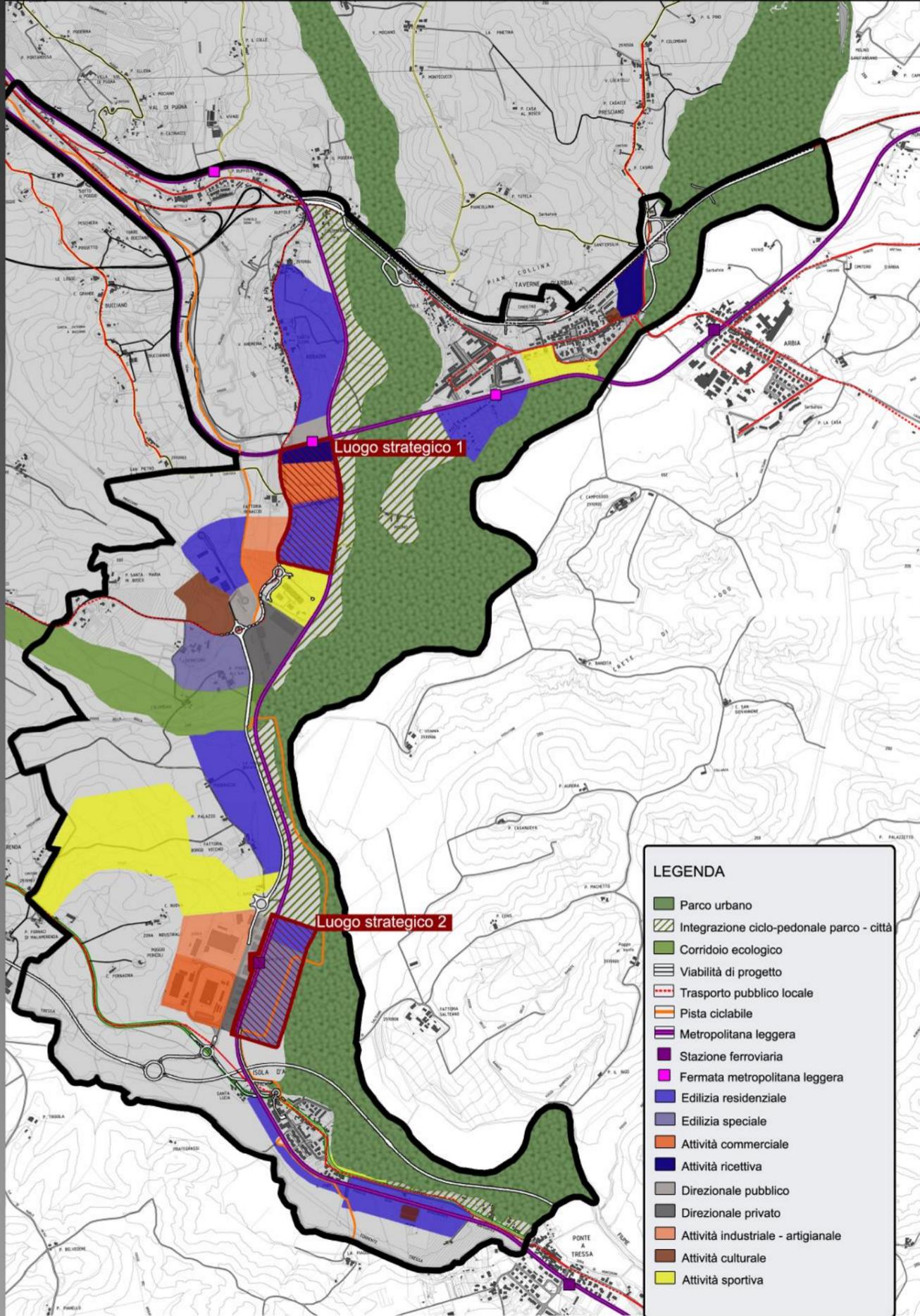
DIMENSIONI MASSIME DEGLI INTERVENTI		
Residenziale totale (V) mc:		460.000
- di cui nuova edificazione mc.	370.000	
- di cui recupero mc.	40.000	
- di cui edilizia speciale mc.	50.000	
Commerciale, terziario, direzionale e servizi amministrativi (SLP) mq.		40.000
Ricettivo (SLP) mq.		6.500
Artigianale e industriale (SC) mq.		30.000

QUALIFICAZIONE DEI SERVIZI			
TIPOLOGIA	SERVIZI ATTUALI	INTERDIPENDENZE	SERVIZI IN PREVISIONE
Servizi di rango elevato			1 Centro sportivo polivalente con Stadio e Palazzetto dello Sport e attrezzature di rango medio elevato.
Servizi di base	<p><i>Tavernelle d'Arbia</i></p> <p>1 scuola media 2 ag. bancarie 2 campi da calcio 1 ufficio postale 1 edificio per il culto</p> <p><i>Ruffolo e Abbazia</i></p> <p>1 presidio Usl 1 caserma VV.FF. 1 circolo ricreativo 1 nido (Bucciano) 3 edifici per il culto</p> <p><i>Isola d'Arbia</i></p> <p>1 scuola materna 1 stazione ferroviaria 1 campo da calcio 3 edifici per il culto</p>	<p><i>Arbia-Asciano:</i></p> <p>1 scuola elem. 1 scuola materna 1 farmacia 1 cinema 1 pattinaggio 1 bocciodromo 1 stazione ferroviaria 1 ag. bancaria</p> <p><i>Ponte a Tressa-Monteroni:</i></p> <p>1 ufficio postale 1 ambulatorio USL 1 stazione ferroviaria 1 ag. bancaria</p>	1 ag. bancaria
Ricettività	1 agriturismo (10 p.l.) 3 affittacamere (26 p.l.)		2 Alberghi

I NOSTRI OBIETTIVI

- In linea di massima si rispettano le azioni previste dal piano strutturale. Nel dettaglio, gli interventi possono essere individuati nei seguenti punti:
- 1- La realizzazione di nuove residenze e nuove strutture ricettive in zona Renaccio. Si interverrà con progetti di nuove residenze, strutture commerciali e ricettive.
 - 2- Nelle zone dell'Arbia nei pressi dell'area industriale verranno progettate nuove residenze e strutture commerciali, sfruttando anche la posizione strategica della stazione.
 - 3- Opere di interconnessioni tra il Parco Fluviale e i nuovi tessuti urbani, mediante creazione di percorsi ciclopedonali.
 - 4- Potenziamento viario con la trasformazione dell'attuale ferrovia in metropolitana leggera, strade di collegamento tra i centri di Isola d'Arbia e Tavernelle, piste ciclabili e percorsi pedonali





La "Città dell'Arbia" è assunta a polo urbano di assoluto rilievo per l'entità degli interventi previsti, e per la qualità della progettazione integrata che si vuole sviluppare, attraverso una serie di interventi che interconnettono fisicamente e funzionalmente i centri di Taverne, Abbadia e Isola e le aree industriali di Isola e Renaccio. Tale strategia si basa sulla realizzazione del Parco fluviale intercomunale dell'Arbia (in collaborazione con i Comuni di Monteroni d'Arbia, Asciano e Castelnuovo), assunto a connettore fisico tra le funzioni, spazio di loisir per gli insediamenti, corridoio ecologico principale per la rinaturalizzazione. L'incremento del rango urbano delle frazioni di Taverne d'Arbia e di Isola d'Arbia avviene attraverso la previsione di addizionali residenziali e di nuovi servizi di base (anche in coordinamento con i comuni limitrofi), la collocazione di servizi di pregio, il rafforzamento degli insediamenti produttivi, il completamento della rete viaria (nuova Cassia e collegamento tra le aree industriali di Isola e Renaccio), il rafforzamento del TPL e l'incremento delle connessioni basate su parchi territoriali. In particolare, nei centri di Taverne, Arbia, Ruffolo e Isola il PS intende completare e riqualificare i tessuti esistenti attraverso l'inserimento di nuove quote di edificato in aderenza o prossimità agli attuali perimetri urbani, la riprogettazione degli spazi pubblici e il miglioramento della qualità degli arredi urbani e delle urbanizzazioni. L'aumento dell'offerta abitativa persegue una maggiore articolazione della struttura sociale, attraverso l'inserimento di quote di edilizia sociale, per anziani e studenti. Al rafforzamento degli insediamenti produttivi corrisponde anche una maggiore articolazione funzionale, in consonanza con la tendenza già in atto, attraverso l'inserimento di superfici per il terziario commerciale, direzionale e di servizio alla persona e all'allontanamento delle funzioni incompatibili o incongruenti. Il livello di mobilità viene migliorato attraverso la realizzazione della metropolitana leggera, il completamento della "nuova Cassia", che libera il centro di Isola dal traffico pesante, la separazione dei flussi veicolari nelle aree industriali e commerciali di nuova formazione, nello sviluppo dell'intermodalità nei pressi delle nuove stazioni della metropolitana di superficie e nella realizzazione della nuova strada che collegherà l'area industriale di Isola d'Arbia con la S.P. Traversa Romana-Aretina n.136. Il parco fluviale dell'Arbia diventa invece il luogo privilegiato della mobilità leggera, attraverso la realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili che interconnettono gli insediamenti. Infine, il PS persegue l'adeguamento del sistema della depurazione a Isola, al confine con il nucleo di Ponte a Tressa.

Luogo strategico 1: Riquilificazione zona Renaccio



- Area verde pubblica
- Area scolastica
- Area ricettiva
- Area residenziale
- Area commerciale
- Piazze pubbliche
- Viabilità carrabile
- Stazione
- Pista ciclo-pedonale
- Ferrovia



Le nuove realizzazioni prevedono un'area turistico-ricettiva e un'area commerciale posizionate strategicamente nei pressi della stazione della metropolitana leggera e lungo il tragitto dei mezzi pubblici su gomma, facilitandone quindi il raggiungimento da parte degli utenti. L'area, invece, adibita a residenze, prevederà diverse tipologie abitative: EDIFICI MULTIFAMILIARI, VILLETTE, un piccolo quartiere di EDILIZIA PER STUDENTI e uno di EDILIZIA A CANONE AGEVOLATO, anch'essi posizionati lungo il tragitto dei mezzi pubblici. L'edificato sarà corredato da aree di verde pubblico attrezzato, nonché aree di verde privato, così da non compromettere l'aspetto paesaggistico attuale prettamente naturale dell'area.

DIMENSIONAMENTO DI MASSIMA:

- Aree verdi pubbliche : 55000 mq
- Area ricettiva : 11000 mq + 10000 mq campi da gioco
- Area commerciale : 18000 mq
- Area scolastica : 4800 mq
- Area residenziale : 81000 mq di cui:
 - 50000 mq di EDIFICI MULTIFAMILIARI (390 ab)
 - 18000 mq di VILLETTE (35 ab)
 - 6000 mq di CASE PER STUDENTI (85 ab)
 - 7000 mq di CASE A CANONE AGEVOLATO (200 ab)
- Aree adibite a piazze pubbliche : 17000 mq

Luogo strategico 2 : Interventi progettuali nella zona dell'Arbia



- Area verde pubblica
- Area scolastica
- Area edilizia speciale
- Area residenziale
- Area commerciale
- Piazze pubbliche
- Viabilità carrabile
- Stazione
- Pista ciclo-pedonale
- Ferrovia



Nei pressi della zona industriale Arbia vicino alla stazione, si prevede la realizzazione di nuovi quartieri adibiti a scopi differenti che si affacciano sul parco urbano il tutto secondo quanto indicato nel masterplan. Le nuove realizzazioni prevedono un'area ad edilizia speciale (Abitazione collettive, come collegi o convitti, farmacie lavanderie, parrucchieri ecc.), un'area commerciale, un'area scolastica e residenze con diverse tipologie abitative. L'edificato sarà corredato da aree di verde pubblico attrezzato, nonché aree di verde privato.

DIMENSIONAMENTO DI MASSIMA:

- Aree verdi pubbliche : 20000 mq
- Aree edilizia speciale : 6000 mq - sup. 4000 mq
- Area scolastica : 4000 mq - sup. 1500 mq
- Area residenziale : 15000 mq di cui:
 - 8000 mq EDILIZIA A SCHIERA (100ab)
 - 7000 mq EDILIZIA IN LINEA (160ab)
- Aree adibite a piazze pubbliche : 6000 mq
- Aree parcheggi : 2000 mq - sup. 975 mq
- Aree commerciali : 16000 mq - sup 4000 mq

- #### LEGENDA
- Parco urbano
 - Integrazione ciclo-pedonale parco - città
 - Corridoio ecologico
 - Viabilità di progetto
 - Trasporto pubblico locale
 - Pista ciclabile
 - Metropolitana leggera
 - Stazione ferroviaria
 - Fermata metropolitana leggera
 - Edilizia residenziale
 - Edilizia speciale
 - Attività commerciale
 - Attività ricettiva
 - Direzioneale pubblico
 - Direzioneale privato
 - Attività industriale - artigianale
 - Attività culturale
 - Attività sportiva

COMPARTO_1

L'area in questione è stata progettata in maniera tale da ospitare due tipologie abitative: EDIFICI A SCHIERA, ed EDIFICI IN LINEA. La prima tipologia prevede utenze con nuclei di 2-4 persone, saranno edifici ad un unico livello, avranno solamente un fronte anteriore e posteriore e ingressi indipendenti nonchè spazi privati di pertinenza. L'accesso ai lotti sarà dal fronte strada così come l'accesso agli edifici. La seconda tipologia prevede utenze diverse da 1 a 4 persone e parcheggi fuori terra. Gli edifici sono a 3 livelli composti da 2 unità immobiliari accorpate ad un unico collegamento verticale e ogni unità prevede, per ogni piano, 2 appartamenti.

L'area in questione si troverà all'interno di un parco urbano attrezzato con giochi per bambini e una pista ciclo-pedonale.

DIMENSIONAMENTO EDIFICI A SCHIERA (3800mq-100ab)

- 32 lotti di 100mq ad un unico livello per utenze di 2-4 persone.
- ogni edificio a schiera avrà una superficie di verde privato di min. 9mq/ab.
- ogni lotto inoltre avrà un parcheggio privato interrato di min 2,5mq/ab.

DIMENSIONAMENTO EDIFICI IN LINEA (5700mq-160ab.)

- Un unico lotto che prevede edifici in linea composti da 2 unità immobiliari accorpate ad un unico collegamento verticale per un totale di 10 unità immobiliari e appartamenti di diverse metrature per le diverse utenze.
- L'area sarà dotata di parcheggi fuori terra di 12,5 mq l'uno per un totale di circa 80 parcheggi.

COMPARTO_2

L'area prevede la progettazione di un quartiere ad EDILIZIA SPECIALE: Abitazioni collettive (collegi o convitti) una scuola elementare e negozi come farmacie, parrucchieri, edicole, bar e punti di ristoro. Per le abitazioni collettive sarà utilizzata la tipologia EDILIZIA A BLOCCO di minimo 4 livelli che prevedono dormitori con almeno 6mq ogni posto letto, parti in comune come i servizi igienici e i locali lavanderia nonchè una mensa e l'area sarà provvista di parcheggi coperti e fuori terra. Particolare attenzione è stata dedicata alla posizione della scuola elementare, vista anche la vicinanza con la piazza, ai negozi e ai giardini pubblici. Inoltre come richiesto dal PRC2, sono stati inseriti un campo da calcetto e uno da tennis, entrambi di proprietà comunale.

L'accesso alla piazza e ai giardini è esclusivamente ciclo-pedonale.

L'area, inoltre, prevede parcheggi pubblici vicini alla scuola e alla stazione della metropolitana.

DIMENSIONAMENTO EDIFICIO A BLOCCO (12000mq)

- minimo 4 livelli, dormitori con almeno 6mq ogni posto letto e servizi igienici, lavanderia e mensa in comune
- Parcheggi sono 60 fuori terra e 100 coperti

DIMENSIONAMENTO SCUOLA ELEMENTARE (1500mq)

- 1500 mq adibiti ad attività scolastiche.

DIMENSIONAMENTO NEGOZI (1000mq)

- Per attività speciali: farmacie, lavanderie, parrucchieri, edicole, bar e punti di ristoro.

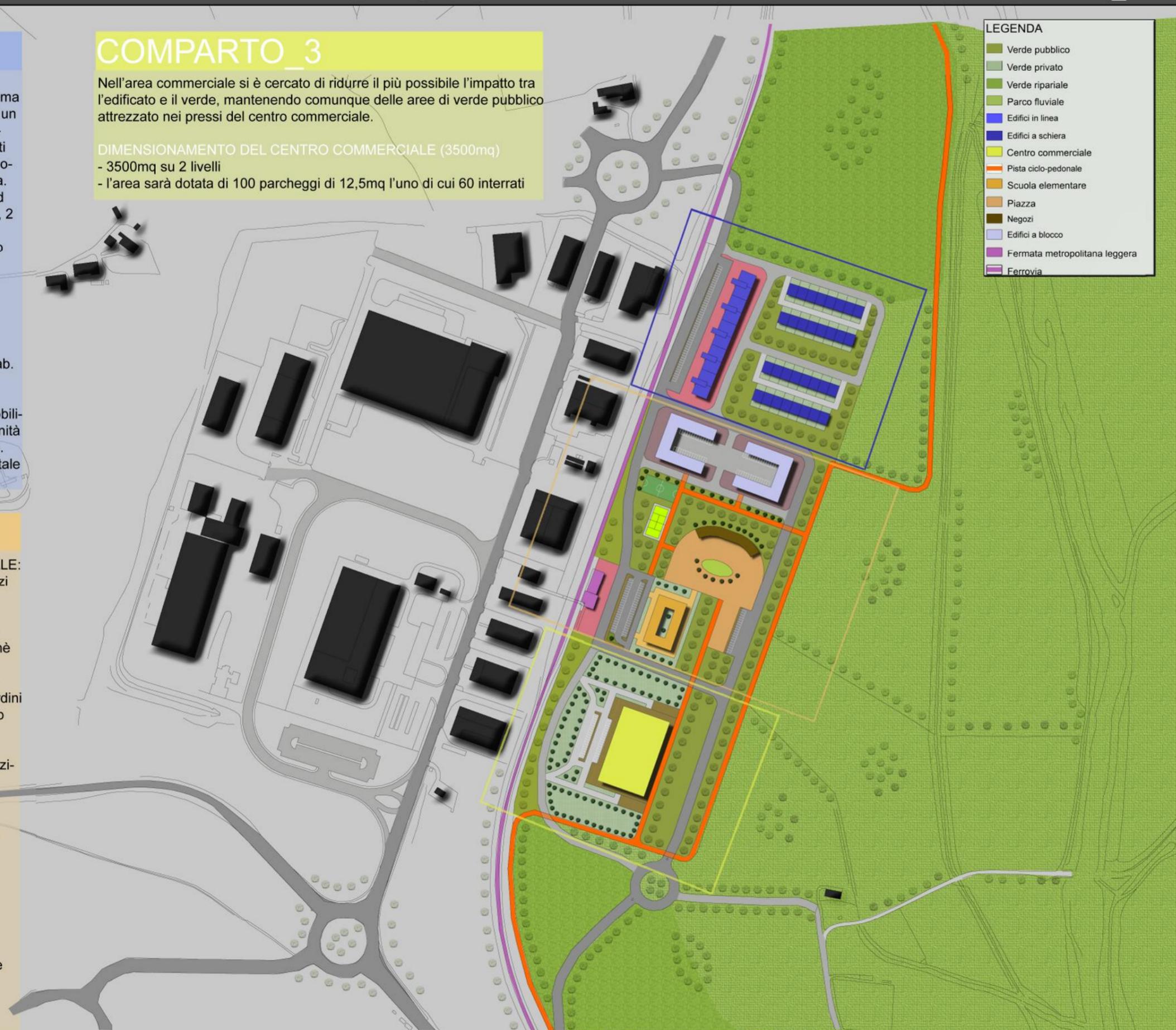
DIMENSIONAMENTO PIAZZA (6500mq)

COMPARTO_3

Nell'area commerciale si è cercato di ridurre il più possibile l'impatto tra l'edificato e il verde, mantenendo comunque delle aree di verde pubblico attrezzate nei pressi del centro commerciale.

DIMENSIONAMENTO DEL CENTRO COMMERCIALE (3500mq)

- 3500mq su 2 livelli
- l'area sarà dotata di 100 parcheggi di 12,5mq l'uno di cui 60 interrati



LEGENDA

- Verde pubblico
- Verde privato
- Verde ripariale
- Parco fluviale
- Edifici in linea
- Edifici a schiera
- Centro commerciale
- Pista ciclo-pedonale
- Scuola elementare
- Piazza
- Negozi
- Edifici a blocco
- Fermata metropolitana leggera
- Ferrovia

IL TEMA ASSEGNATO PER IL CORSO DI PROGETTAZIONE URBANA, PREVEDE LA RIQUALIFICAZIONE DI UNA PICCOLA AREA NEL SEDIMENTATO TESSUTO STORICO DI ASCOLI PICENO, ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DI UN OSTELLO DI MEDIE DIMENSIONI.

TALE AREA È SITUATA AD ASCOLI PICENO IN RUA DEI FIORI NELL'INTERSEZIONE CON VIA D'APOLLO, OVV'È SITUATO LO STABILE DELLA EX F.A.M.A., ORMAI ABBANDONATO E IN CONDIZIONI FATISCENTI.

PLANIVOLUMETRICO SCALA 1:4.000

IDEA CONCETTUALE

ALLA BASE DEL PROGETTO C'È LO STUDIO DEGLI ALZATI DEL TESSUTO URBANO DI ASCOLI. L'ASSENZA DI SBALZI SULLE FACCIATE E LA RADICATA PRESENZA DI PIANI TERRA "MONUMENTALIZZATI", HANNO ISPIRATO GRAN PARTE DEL PROGETTO, CREANDO UN MEDLEY TRA PASTATO E PRESENTE.

Laboratorio di Progettazione Urbana. Docente: Elisabetta Agostini

SEZIONE TRIDIMENSIONALE DEL PIANO QUARTO

SEZIONE OBLIQUA PROSPETTICA CORPO SCALA

Laboratorio di Progettazione Architettonica. Docente: Luigi Coccia

TAVOLA 1

Concept dei terrazzamenti del Lotto

lotto 4m
fase 1 5m
fase 2 6m
fase 3 7m
fase 4 8m
fase 5 10m

Contesto e idea progettuale:
La morfologia del sito di progetto e la posizione del lotto che concede una certa flessibilità di accesso dalle diverse infrastrutture circostanti, favoriscono proposte visuali sul contesto, conducendo favorevolmente l'operatore progettuale del nuovo complesso.
Il tema principale del progetto consiste nel creare un centro culturale allo scopo di sviluppare e raggiungere diverse attività culturali e ricreative. Il generale smembramento dell'insediamento esistente e alla natura stessa del complesso, favorisce la concezione di un organismo architettonico organico, che mira ad inserirsi con sensibilità morfologica-matematica nel paesaggio ed a costituire un generatore di esperienze da vivere tra l'esterno e l'interno del complesso.

Panoramia del lotto allo stato attuale.
Infrastruttura Presente:
- Autostrada
- Strada
- Strada Comunale di collegamento con Torre di Palma

Prodotto di riferimento le linee guida del tessuto urbano circostante si individua e sviluppa una griglia progettuale attraverso la quale sono stati definiti diversi livelli del terreno a terrazzamento.
Il complesso propone un organismo completamente coperto dal monte altico, che a partire da nord sgronda le diverse alture. La copertura viene terrata a sud, concatenandosi successivamente con un modulo rettangolare artificiale che simula l'altitudine naturalistica.

Masterplan scala 1:2000

TAVOLA 2

fasi di studio della Fascia Funzionale

LEGENDA

A. STRADA FUNZIONALE
B. FASCIA FUNZIONALE - CENTRO COMMERCIALE
C. FASCIA FUNZIONALE - RISTORANTE
D. FASCIA FUNZIONALE - SPA
E. FASCIA FUNZIONALE - SPA
F. FASCIA FUNZIONALE - SPA
G. FASCIA FUNZIONALE - SPA
H. FASCIA FUNZIONALE - SPA
I. FASCIA FUNZIONALE - SPA
J. FASCIA FUNZIONALE - SPA

SEZIONE TRIDIMENSIONALE DEL PIANO TERRA

TAV 6