

RELAZIONE GENERALE

PIANO STRUTTURALE DEL COMUNE DI LUCCA

Relazione generale

I CARATTERI DELL'IDENTITA' URBANA

Ogni nuovo proposito per la realtà lucchese deve cominciare da una riflessione sui caratteri costitutivi speciali di questa città, preservati nel corso di un lungo passato e da trasmettere il meglio possibile al futuro. Li elenchiamo brevemente.

1

L'ambito geografico, che fa da riferimento immediato dell'organismo urbano, è la "piana di Lucca": a sua volta dotata di caratteri geografici e storici assolutamente singolari.

L'immagine che ognuno ricorda – una vasta conca, piatta o lievemente ondulata, circondata da un anello di colline e montagne – cela una struttura complessa. E' un improvvisa dilatazione della bassa valle del Serchio, alto appena 15-20 metri più della foce in mare ma ben distinto da questa, e esteso verso ovest in modo da includere anche una serie di altri corsi d'acqua indipendenti, che confluiscono nel lago di Bientina oggi prosciugato.

Sebbene ben individuata e conclusa, questa conca è ricca di varchi verso l'esterno. Il Serchio che entra dalla Garfagnana ne ha utilizzati due per uscire, in epoche diverse: il solco di Bientina che immette nella val d'Arno, e quello di Ripafratta che lo conduce direttamente in mare. Inoltre, per comodi passi collinari, si va sia a Camaiore e in Versilia, sia nella val di Nievole e nella conca di Pistoia, Prato, Firenze; la Garfagnana, poi, conduce da un lato in val di Magra e alla Cisa, dall'altro all'Abetone, e comunica per due itinerari distinti con la pianura emiliana.

Chiusura e aperture si bilanciano in un sottile equilibrio, e dilatano la dimensione fisica della

piana, facendola somigliare a un mondo, collegato direttamente con mezza Italia.

2

Il territorio comunale di Lucca occupa la parte occidentale della piana, cioè la piattaforma ben livellata fra l'alveo attuale del Serchio e una sua antica variante, che descrive un arco più accentuato fra Ponte a Moriano e Nozzano, lievemente più basso del primo. Include inoltre l'arco montuoso che circonda questa pianura da nord, da ovest e da sud, cioè una buona metà della cintura collinare della piana, da monte Bocco a monte Faeta.

La città antica è collocata eccentricamente nella piattaforma "a cappello di carabiniere", abbastanza vicina al fiume di oggi e abbastanza distante dal paleoalveo che segna il confine occidentale del comune, oltre il quale si allineano parecchi centri secondari della piana (Marlia, Lammari, Lunata, Capannori, Tassignano, S.Margherita, Carraia).

I rapporti fra la città e questo territorio sono sempre stati stretti. In epoca romana la centuriazione della piattaforma rurale e la griglia del castrum urbano sono orientate allo stesso modo e formano un disegno unitario. In epoca medioevale, sulla trama combinata della centuriazione e della raggiera stradale convergente sulla città mercantile si forma il sistema delle corti: piccoli insediamenti rurali che "copiano" in dimensioni minime la densità del tessuto urbano centrale.

3

Da quando furono rifatte "alla moderna" le fortificazioni, la città antica campeggia in una sua area di rispetto, soggetta alla servitù militare di non edificazione, occupata in parte dalle opere antemurali in terra e circoscritta dalla linea "delle Tagliate". Questo dispositivo – mai utilizzato per operazioni militari ma incorporato fortemente nell'immagine fisica e mentale della città - è sopravvissuto anche dopo l'unificazione, fino ai primi decenni del '900.

La caduta della servitù militare ha condotto alla lottizzazione di buona parte di quest'area, fino a un circuito più ristretto segnato dall'attuale viale di circonvallazione. Tale operazione (tardiva rispetto ai ben noti prototipi di Vienna, Torino, ecc.) ha seguito i criteri visivi e funzionali "lucchesi" custoditi nella compagine interna della città, e ha condotto a un risultato prodigioso: lo

spazio erboso fra le mura e il viale è la replica miniaturizzata dell'area di rispetto precedente, e produce misteriosamente lo stesso effetto di distacco fra la città antica e quella moderna cresciuta ai suoi margini. Le alberature del percorso sopra le mura, a loro volta, impediscono un confronto visivo fra i due paesaggi, lasciando intravedere dall'esterno solo alcune emergenze sospese nel cielo.

Il salto di scala e di fruibilità fra i due organismi è così preservato con un rigore che non ha paragone in nessun'altra città italiana, fuorchè Venezia isolata dai chilometri d'acqua della laguna.

4

Per conseguenza, l'organismo della città interna alle mura non può chiamarsi propriamente un "centro storico", come si usa altrove: è una città a sé stante, anzi un mondo completo, che ha al suo interno un sistema di luoghi centrali, di luoghi periferici, di spazi costruiti e spazi aperti, di strade e di canali, una raggiera di strade di adduzione e un territorio di pertinenza compreso nella cintura delle mura. I margini del tessuto edificato si diradano in prossimità del perimetro e preannunciano lo spazio vuoto circostante. Manca la saldatura con altri luoghi centrali di origine recente, che si è prodotta in altre città ugualmente illustri come Siena o Perugia, ed è bene che continui a mancare – escludendo, tra l'altro, la trasformazione "direzionale" dell'anello periferico più interno - per non togliere al perimetro delle mura il suo carattere di orizzonte concluso.

Anche la monumentalità dei tanti edifici illustri è speciale e non separabile dal tessuto complessivo: la sublime astrazione dei modelli pisani qui si stempera e si contamina, secondo uno spirito che si direbbe prosaico, pragmatico, distillato da una storia diversissima, di accortezza, tranquillità, misura.

L'analisi e la disciplina urbanistica devono essere abbastanza complessi e appropriati da non lasciarsi sfuggire questi caratteri unici, anche prendendo alcune distanze dalle regole generiche delle legislazioni vigenti. Ma appunto per questo diventa particolarmente impegnativo il problema delle relazioni esterne. Se la città murata è un mondo, deve poter esser vissuta pienamente, oltre che dai suoi residenti, dal 90% dei cittadini lucchesi che abitano fuori, oltre che dai visitatori forestieri. La soluzione sta in qualche forma di bipolarità – o meglio in una serie di polarità concentriche, di cui si parlerà più avanti – che richiedono regole e strumenti tecnici diversi dal solito.

5

La piattaforma “a cappello di carabiniere” ha a sua volta caratteri e potenzialità tutt’altro che usuali.

Anche in epoca storica, quando la pianura era interamente coltivata, esisteva un sistema insediativo fitto e articolato, formato dalla rete viaria antica (derivante dall’interferenza fra la raggiera medioevale e la griglia della centuriazione romana) e dal mosaico delle “corti”. Questo sistema si è infittito fino ad assumere caratteristiche urbane, non a macchia d’olio – cioè semplicemente in ragione della distanza dal centro - come è avvenuto quasi sempre altrove, ma utilizzando il disegno sottostante e ricavando da esso un ordine significativo.

La parte meno felice è l’orlo costruito subito fuori dalla linea delle Tagliate, dove comanda veramente il valore di posizione, che conduce a uno sfruttamento eccessivo e disordinato del suolo. All’interno di quest’orlo c’è l’anello lottizzato più tardi, dopo rimossa la servitù militare: una “periferia” meglio disegnata e più signorile, dove si alternano come a Vienna insediamenti privati e alcuni grandi servizi pubblici (debitamente dimensionati secondo le regole lucchesi).

All’esterno, dove l’attrazione delle strade radiali ha il sopravvento su quella del “centro”, si è formata una raggiera di cordoni costruiti ai due lati delle strade, di limitata larghezza, separati fra loro da settori di pianura coltivata. L’assetto attuale non è stabile (gli spiacevoli ispessimenti lungo le strade più frequentate, come la Pesciatina e la Romana, fanno vedere quel che potrebbe succedere, se queste aggiunte si moltiplicassero); ma può essere consolidato da una accorta pianificazione urbanistica. Si può acquisire così un modello urbano molto interessante: una ruota formata da spicchi alternati di tessuto costruito e di campagna, che copre un territorio molto esteso: circa 4000 ettari per 60.000 abitanti, paragonabile sulla carta geografica all’area urbana fiorentina che ha una popolazione circa quadrupla. Esso offre molti vantaggi decisivi, da consolidare e trasmettere al futuro: il continuo confronto fra pieni e vuoti, la possibilità di vedere gli uni e gli altri dall’esterno oltre che dall’interno, la quasi completa libertà di localizzazione delle funzioni, sempre distanziate e protette dal sistema del verde.

Le correzioni necessarie – che verranno descritte più avanti e nelle altre parti del Piano Strutturale - sono:

1. decongestionare la rete stradale di antica origine, drenandola con una rete moderna (ferroviaria e stradale) a maglie più larghe, ma in linea di massima complanare e delicatamente disegnata per convivere con essa;

2. organizzare i due orli – quello percorso dal Serchio attuale e quello del paleoalveo, resi omogenei dalla presenza delle acque in superficie o a breve profondità - in forma di parchi lineari, che saldandosi coi settori di pianura radiali e con la cintura verde della città antica formino un sistema del verde assolutamente predominante;
3. collocare nei due i parchi lineari i nuovi sistemi di attrezzature complementari a quelle contenute nella città murata, che devono funzionare da interfaccie rispettivamente con l'arco collinare nord-ovest-sud e con il resto della piana verso est, mirando a ottenere un sistema "direzionale" inedito, spaziato quanto basta da innervare l'intero organismo urbano;
4. riordinare il sistema delle aree industriali in accordo col modello insediativo sopra descritto, cioè non dar seguito alle concentrazioni del recente passato e diffondere le industrie in tutta l'area edificata, distanziandole col sistema del verde.

Questi emendamenti hanno l'obiettivo di consolidare l'organicità della piattaforma di pianura, e farla diventare a sua volta una città completa, che includa la città murata come una sua parte.

6

L'arco collinare ha anch'esso una struttura complessa, che comprende:

1. una raggiera di valli percorse dai prolungamenti delle vie radiali di pianura.
2. un insieme di pendici boschive, variato da colture agricole e specialmente colture legnose specializzate (vite, olivo);
3. un corredo di insediamenti antichi e moderni, compenetrati con l'ambiente aperto in forme più libere che in pianura, fra cui spicca la grandiosa serie delle ville storiche. La ricchezza delle combinazioni fra elementi naturali e artificiali, disperse in un semicerchio che misura varie decine di chilometri, uguaglia lo splendore dello scenario compatto racchiuso nella città murata, e funziona da eco dei suoi valori nella grande dimensione geografica.

La città murata, la piattaforma di pianura e la semiconca collinare sono potenzialmente – e possono diventare esplicitamente, con un trattamento adeguato – tre orizzonti urbani concentrici, integrati in modo da costituire un mondo unitario, conformato a scatole cinesi e capace di offrire spazio a una vita completa, sintesi di città e campagna, di natura e storia.

La piana di Lucca – comprendente anche i comuni dell'altra semiconca che si apre a est: Capannori, Porcari, Montecarlo, Altopascio – forma un sistema territoriale più esteso e variato, che propone un altro livello d'integrazione, più difficile da conseguire perché non corrisponde a un livello istituzionale nel presente sistema delle autonomie locali.

I legami col comune di Lucca, fondati sulla geografia e sulla storia, sono evidenti nella vita economica, sociale, culturale, e trovano riscontro politico in una consuetudine di consultazioni e intese volontarie, certamente insufficienti ma significative, perché nascono dalla urgenza delle questioni concrete di interesse comune.

Il territorio dei cinque comuni funziona concretamente come un classico *urban daily system*. (gran parte dei cittadini si muove durante il giorno, per abitare, lavorare, frequentare i servizi e ricrearsi, in due o più dei comuni), ed è ben evidente nella mentalità collettiva l'appartenenza a una comunità allargata, che è tuttora designata spontaneamente con l'aggettivo "lucchese".

Il supporto territoriale della piana è in parte simile e in parte diverso da quello del comune di Lucca. La parte pianeggiante sale gradualmente verso la cerchia collinare e montana di nord-est, ritmata dai solchi paralleli dei torrenti che scendono da nord verso sud. Solo a sud questa pianura ondulata incontra un confine preciso, cioè la fascia di zone umide formata dal Padule di Massa Macinaia e dal bacino di Bientina. Il canale Rogio percorre questa fascia e insieme al canale Ozzeri segna l'orlo di tutta la piana verso il massiccio dei monti Pisani, collegando fra loro le due uscite del sistema idrografico complessivo, Ripafratta e Bientina. La pianura bonificata al posto del lago prolunga l'invaso della piana fino alla valle dell'Arno, ma il suo margine settentrionale segna non di meno un limite netto della pianura antropizzata.

Lo sviluppo insediativo dell'ultimo secolo si è coagulato intorno alla rete stradale antica, con modalità simili a quelle già descritte nei confini del comune di Lucca. Ne risulta un prolungamento della raggiera abitata lucchese, alternata a spazi coltivati che si ingrandiscono verso il semicerchio collinare, dove continua la corona delle ville storiche, e infine cedono il posto alle pendici montuose. Questo sistema ha la medesima fragilità, e esige di essere ugualmente decongestionato da una rete di vie di comunicazioni moderne, stradali e ferroviarie, a maglie larghe; ma è più problematica la sua terminazione verso monte, dove lo scenario si dirada assumendo gradualmente un carattere alpestre. Se l'antropizzazione resta equilibrata – come avviene intorno a Montecarlo - questo ambiente acquista valori paesistici di eccezionale qualità.

Nella dimensione complessiva della piana prende rilievo la doppia asta della ferrovia e dell'autostrada Firenze-Pisa, parallele fra loro a una distanza costante di circa due chilometri. Lungo quest'asta entrano nella piana le comunicazioni moderne a lungo percorso, che si

sovrappongono a quelle antiche e le declassano, e ai due lati si addensa buona parte delle attività industriali. E' un corridoio produttivo fra i più rilevanti della Toscana, complicato però dalle modalità tradizionali di gestione della via ferrata e dell'autostrada e dallo sfasamento dei programmi urbanistici nei quattro comuni interessati, che aprono difficili problemi di cui si parlerà in seguito.

8

All'esterno della piana comincia la pluralità delle connessioni con le realtà circostanti, solo in parte contenuti nell'ambito provinciale che riproduce la logica del controllo statale periferico istituito alla formazione del Regno d'Italia. Più dei due ambiti subordinati, compresi nella provincia – Versilia e Garfagnana – contano le polarità vicine – Pisa innanzi tutto, Livorno, la media Valdarno, Montecatini – e le grandi direttrici collocate a distanza media: la costa tirrenica, il fascio di comunicazioni nazionali che passa da Firenze, la pianura padana oltre i passi montani della Cisa e dell'Abetone.

A Pisa c'è anche l'aeroporto principale della Toscana. Ma è importante che la piana di Lucca possieda anche un suo piccolo aeroporto, presso Tassignano. Quando si sarà formata una rete di Express Lines come in America, questo può diventare il recapito di altri collegamenti aggiuntivi, in tutte le direzioni.

La raggiera delle comunicazioni compensa la struttura introversa di Lucca e della piana, oltre la quale non c'è non solo la gerarchia dei livelli amministrativi superiori – Provincia, Regione, Stato – ma il mondo intero: ultimo orizzonte di una qualità che si trova già miniaturizzata nei tre o quattro livelli sopra descritti.

I lucchesi hanno coltivato con successo la loro civiltà urbana nelle traversie di una storia difficile (Pisa, dietro il monte che impedisce la vista reciproca delle due città, testimonia invece il lato tragico delle medesime vicende). Questo successo storico è ormai anche patrimonio universale, e per questo tanto più importante da riconoscere e difendere.

LA COSTRUZIONE DEL PROGETTO

Il Piano Strutturale del comune di Lucca è il primo elaborato del nuovo Piano Regolatore Generale, ai sensi della legge regionale 5/1995. E' stato progettato tenendo conto della Deliberazione Regionale del dicembre 1998, la quale prevede che il Piano Strutturale continui a vigere a tempo indeterminato, accanto agli strumenti successivi, il Regolamento Urbanistico e i Piani Integrati di Sviluppo.

Le sue funzioni principali sono **conoscitive**, dell' ambiente e degli insediamenti umani, e **ordinative**, nei confronti degli atti successivi più dettagliati; contiene inoltre alcune disposizioni **prescrittive**: le "salvaguardie", cioè le sospensioni di alcune parti del Piano Regolatore vigente.

Le analisi e le proposte contenute nelle parti successive del Piano Strutturale mirano a verificare, con l'opportuna precisione tecnica, la coerenza fra i fattori ambientali e gli insediamenti, che è il carattere profondo tramandato dalla storia passata e che nel paragrafo precedente si è cercato di descrivere in linea generale.

Il rapporto ordinativo fra Piano Strutturale e Regolamento Urbanistico deve esser verificato con cura, perché i due strumenti ambedue valevoli in modo permanente possano vigere parallelamente in futuro. Si è scelto di condurre l'esposizione in due tempi: prima si sono descritti separatamente i vari sistemi, ambientali e insediativi, poi si è esaminata la loro combinazione nelle singole porzioni del territorio - le UTOE (unità territoriali elementari organiche) – che si prestano a una verifica democratica degli indirizzi proposti. In questo modo si è disegnata con la dovuta chiarezza la struttura urbana complessiva, e si sono indicati i margini di definizione ulteriore, da utilizzare nel Regolamento Urbanistico quando il disegno sarà calato in precisione sul terreno.

Nell'ambiente lucchese vigono due avvertenze, che si sono tenute presenti in questo procedimento:

1. I particolari, cioè la forma finale dei manufatti da esprimere nelle scale dettagliate (da 1: 5.000 a 1: 500) acquistano valore strutturale, e si deve ammettere un certo grado di retroazione fra la definizione dei particolari (che avverrà nel Regolamento Urbanistico) e quella degli insiemi (che avviene nel Piano Strutturale).
2. L'organicità dello scenario tradizionale, che deve essere "imitata" in quello moderno, consiglia di non tener separate le componenti tecniche del paesaggio umano (insediamenti, infrastrutture e servizi) ma di rappresentarle e discuterle insieme, per dare il giusto rilievo alle loro relazioni.
3. La prima avvertenza deve condurre, nel tempo, a un adattamento reciproco fra i due strumenti –

Piano Strutturale e Regolamento urbanistico - per ora non definito completamente né in teoria né in pratica. Intanto si è stabilito che le tavole propositive del Piano Strutturale siano redatte in scala 1: 25.000, per assorbire nel margine grafico di questa scala almeno una parte delle precisazioni che il Regolamento Urbanistico darà nelle scale inferiori (da 1: 5000 a 1.500). Ma sarà necessario che gli elaborati del Piano Strutturale siano revisionati, forse in più riprese, dopo la definizione e le ulteriori modificazioni di quelli del Regolamento Urbanistico.

La seconda avvertenza non riguarda solo la procedura, ma anche il carattere delle previsioni. Il tessuto fisico lucchese è così solidale che è quasi sempre distruttivo sovrapporvi nuovi manufatti o nuovi obblighi astrattamente definiti. Ogni provvedimento tocca una serie di relazioni da verificare una per una, cioè diventa una modificazione globale di una porzione del territorio. Perciò:

1. si è rinunciato a collocare sul terreno molti sistemi separati di prescrizioni settoriali, e si è scelto di sommarle in una rappresentazione globale della vulnerabilità del territorio (S3);
2. si è riconosciuta l'inopportunità di prevedere strade o altre infrastrutture che traversino il territorio com'è adesso (le strade disturberebbero gli insediamenti e gli insediamenti disturberebbero le strade, aprendo conflitti senza fine), e si è tenuta ferma la regola che il disegno dei sistemi insediativi precede e condiziona il disegno delle reti infrastrutturali. Il tessuto tradizionale è in crisi di modernizzazione nel funzionamento di queste reti, ma la crisi non può risolversi considerando le infrastrutture come manufatti a sé stanti. Si tratta di raggiungere, a un livello tecnologico diverso, lo stesso grado di integrazione che caratterizza il tessuto tradizionale. Quindi nel quadro propositivo figura una rappresentazione complessiva del nuovo assetto insediativo, comprendente le infrastrutture e i sistemi funzionali (S6).

Negli elaborati che riguardano le UTOE – il mosaico dei confini (S9) e le schede relative a ciascuna di esse (S10) e i diversi elementi presenti sul territorio sono nuovamente considerati insieme, con riferimento ai problemi che sorgono in quella porzione di territorio.

