

Statuto dei luoghi e invarianti strutturali

INTRODUZIONE

La definizione di una “carta costituzionale” della pianificazione urbanistica, uno strumento in grado cioè di conformare, coordinare e razionalizzare le diverse azione di pianificazione al livello comunale, è possibile stabilendo nel Piano Strutturale un insieme di valori cui riferire ed agganciare le diverse elaborazioni urbanistiche al livello successivo: Regolamento Urbanistico e piani di settore in ispecie.

Questo sistema di valori prende il nome di *statuto dei luoghi* ed è caratterizzato dall’individuazione di un certo numero di *invarianti strutturali*, che comprendono, secondo la definizione regionale “l’insieme delle risorse territoriali necessarie ad assumere le funzioni e le prestazioni richieste e ne assicurano la tutela e la valorizzazione attraverso l’attuazione delle azioni indicate dal PIT (Piano d’Indirizzo Territoriale) stesso.” (Titolo IV, art.14, comma 6 norme di attuazione del PIT).

Si tratta di uno strumento particolare, in grado cioè di correlarsi direttamente con gli strumenti di pianificazione di livello superiore a stretto grado di parentela (PTC, Piano Territoriale di Coordinamento provinciale e PIT stesso) e di svolgere una funzione di coordinamento e supporto con le elaborazioni urbanistiche specifiche di livello comunale.

Tuttavia va osservato come questa logica consequenziale venga talvolta meno laddove le indicazioni provenienti dagli strumenti di pianificazione sovracomunale si mantengono ad un livello prescrittivo generico, lasciando un certo ambito d’autonomia della pianificazione di livello locale, supportato dal maggiore livello di dettaglio del quadro conoscitivo.

E’ sull’equilibrio tra queste due esigenze che si appoggia questa componente del Piano Strutturale, anche se va rimarcata l’esistenza di un certo margine di incertezza derivante dalla mancanza di informazioni reperibili solo al livello successivo della pianificazione urbanistica comunale (il Regolamento Urbanistico). Non è detto infatti che l’insieme dei valori che assumono significato di invariante strutturale possano essere dedotti da un quadro conoscitivo ancora generale qual è quello appartenente al livello del Piano Strutturale. Alcune delle risorse territoriali di cui parla il citato sesto comma del PIT potranno essere individuate solo nel momento in cui potranno essere valutati certi elementi informativi di dettaglio, appartenenti specificatamente al livello applicativo del RE e/o dei piani di settore, attualmente in fase di reperimento. E’ questa una specificità del sistema territoriale lucchese, dove sono i particolari del territorio a determinarne spesso i caratteri di significato strutturale, anche se la sensazione è che questo ragionamento possa essere applicato anche ad altre realtà territoriali, seppur con motivazioni inferiori.

Tenendo ulteriormente conto di questa incognita, cioè del fatto che lo statuto dei luoghi e il sistema delle invarianti potrà essere completato anche al livello di pianificazione successivo, è possibile comunque delineare un quadro sufficientemente completo e attendibile, allo stato delle

conoscenze fin qui accumulate senza correre il rischio di vederlo alterato nel futuro.

Il progetto di Piano Strutturale – statuto dei luoghi e invarianti strutturali

Il progetto di Piano Strutturale e quindi anche lo statuto dei luoghi e il sistema d'invarianti consiste **nel riconoscimento del supporto geografico**, che è la ragion d'essere della sua individualità storica e della sua distinzione all'interno della piana lucchese. La valle del Serchio, uscita dalla strettoia di Ponte a Moriano, si allarga in una piattaforma perfettamente livellata, a forma di "cappello di carabiniere", percorsa in diversi modi dai letti del fiume che si sono succeduti nel tempo. Il fiume corre attualmente lungo il margine nord-ovest, in posizione lievemente pensile. Il solco più basso al margine sud-est segna il confine fra la piattaforma lucchese e il resto della piana, anticamente irrigata dagli altri torrenti che scendono dalle montagne settentrionali e rimasta perciò lievemente corrugata in senso nord-sud.

Su questa matrice s'innesta la distinzione storica fra un territorio d'immediata pertinenza della città (scompartito in epoca romana da una centuriazione orientata come la griglia urbana) e un contado ancora gravitante sulla città ma dotato di centri secondari, che hanno dato origine agli altri comuni di oggi.

Nel suo territorio pianeggiante la città è collocata eccentricamente, vicino al corso attuale del fiume. La raggiera delle strade medioevali sovrapposte alla centuriazione innerva l'intera piattaforma come un ombrello asimmetrico. Il confine sud-orientale taglia i suoi raggi, solidificati dagli insediamenti recenti che vi sono cresciuti intorno, circa un chilometro prima dei centri secondari allineati in territorio di Capannori (Marlia, Lammari, Lunata, Capannori, Tassignano, Carraia).

Gravitano su questa pianura, e fanno parte del comune di Lucca, le pendici montuose ai due lati di Ponte a Moriano, tutte quelle che alimentano il Serchio da nord-ovest e quelle meridionali fino alla valle del Guappero, anch'esse parzialmente ricoperte da insediamenti antichi e recenti.

Lo statuto dei luoghi viene calibrato su questa distinzione tra pianura e rilievi, di origine geografica e storica, con tutte le puntualizzazioni volte a difendere e rimarcare questa distinzione.

Il luogo di pianura

I margini del territorio di pianura, resi omogenei dalla qualità ambientale legata alla presenza odierna o antica del fiume (la presenza di acque superficiali, la vegetazione, la conduzione agricola rada) devono essere stabilizzati e rafforzati attraverso un'azione di salvaguardia contro la dispersione e il disordine dei sistemi insediativi e si propone la loro riorganizzazione sotto forma di parchi lineari (definiti in via preliminare all'interno dell'ambito territoriale C3), con la funzione essenziale di assemblaggio delle innovazioni necessarie a modernizzare l'organismo cittadino, che

conterranno le attrezzature per l'interscambio con le zone esterne, differenziate di conseguenza.

Nella pianura, la struttura a raggiera con l'alternanza di corridoi edificati (ambito territoriale C1) e settori ineditati (il territorio rurale, ambito C4) deve essere salvaguardata con cura. Gli orli dei corridoi edificati, che oggi hanno un aspetto precario con riferimento a una crescita in atto, vanno stabilizzati, con vantaggio reciproco della qualità urbana, della conduzione agricola e della qualificazione; la tipologia più semplice (una casa appoggiata alla strada, i cui annessi confinano direttamente con una striscia di terreno agricolo) è da mantenere; dove invece esiste già una sovrapposizione di insediamenti paralleli alla strada, potrà essere conveniente costruire un orlo nuovo, conformato appositamente per giovare dell'affaccio verso la campagna coltivata.

Al centro della raggiera, la periferia compatta che circonda la città antica e che ha perduto il contatto con la campagna (ambito territoriale B2) deve essere migliorata al suo interno, anche con interventi di sostituzione, conservando o ripristinando il suo carattere rado e alberato. Le zone più vicine al centro (ambito territoriale B1) potranno essere oggetto di modificazioni ulteriori per fare in modo che il viale di circonvallazione, oggi congestionato dal traffico di arroccamento, torni ad essere una passeggiata tranquilla incorporata nella fascia verde circostante le mura.

L'abitato di Ponte a Moriano, non riconducibile a nessuna delle tipologie suddette (ambito territoriale C2), verrà trattato in una logica analoga a quella prevista per la città compatta, pur adattato in conseguenza degli stretti condizionamenti imposti dal supporto topografico, dal sistema di risorse di valore ambientale e dalle condizioni di vulnerabilità idrogeologica.

Questi nuovi insediamenti dovranno:

- a) attenuare il carattere monofunzionale talvolta presente in alcune porzioni urbane;
- b) aumentare la dotazione di servizi alla scala urbana e di quartiere favorendo soprattutto interventi di uso privato condizionati all'assoggettamento a servitù di uso pubblico;
- c) semplificare ove possibile il disegno stradale e le relazioni tra spazi edificati e strada;
- d) migliorare ove possibile l'attacco a terra degli edifici.

Questi interventi potranno essere attuati mediante l'apposita strumentazione urbanistica prevista dalla legge regionale, quali i programmi integrati di intervento (art.29 l.r.) e i piani attuativi (art.31 l.r.).

Le aree produttive che hanno assunto a loro volta un carattere compatto e specializzato saranno assoggettate ad una disciplina a parte, per migliorare la loro organizzazione interna e i rapporti con gli insediamenti circostanti. Diverso sarà il trattamento per la rimanente parte del sistema delle aree produttive, che rispecchia le caratteristiche della struttura insediativa lucchese, cioè estremamente diffuso e compenetrato con altri sistemi a destinazioni diverse. Per queste viene stabilita una nuova disciplina in cui sia possibile scegliere in opzione tra:

1. il mantenimento dell'attività produttiva in loco, attuando una serie di obblighi per favorire una migliore integrazione dell'impianto nei confronti del tessuto circostante;

2. la rifunzionalizzazione dell'area a seguito di dismissione dell'attività produttiva. In questo caso l'Amministrazione Comunale concederà un diritto edificatorio commisurato al valore dell'area, realizzabile in tutto o in parte su un'area appositamente messa a disposizione e offerta in permuta. Allo scopo il Piano Strutturale prevede la collocazione di un certo numero di nuovi insediamenti con funzioni secondarie e terziarie integrate, da collocarsi all'esterno dell'abitato compatto secondo una logica di minor impatto nei confronti del sistema di valori ambientali e di salvaguardia della funzionalità agricola dei fondi, da acquisire e attrezzare sotto il controllo pubblico attraverso lo strumento del Piano per gli Insediamenti Produttivi (P.I.P.) o altro equivalente previsto dalla vigente legislazione regionale e nazionale. Questa politica di delocalizzazione delle attività produttive consente di attuare gli indirizzi di riorganizzazione previsti per la città compatta.

La città antica (ambito territoriale A1), che per il suo disimpegno da quella recente e per il suo eccezionale stato di conservazione ha un valore universalmente riconosciuto, esige un vero e proprio restauro nella scala complessiva, coi metodi più avanzati della ricerca italiana e internazionale. Si tratta di salvaguardare un sistema fisico complesso, unico nel suo genere, che è ancora un mondo in miniatura ma esige di esser abitato e animato al livello più alto della cultura e della tecnologia moderna. Le specificazioni di quest'impresa saranno precisate nel Regolamento Urbanistico, alla scala appropriata, ma già a questo livello è possibile anticipare alcuni obiettivi della pianificazione, che la futura disciplina urbanistica dovrà garantire:

1. una regola precisa sulle trasformazioni edilizie possibili per ciascun manufatto, articolata per famiglie tipologiche di edifici che conservano caratteri simili, in modo da superare il ricorso a strumenti di pianificazione successivi a quelli del regolamento urbanistico (piani attuativi, programmi integrati) e quindi immediatamente attuabile per porzioni edilizie grandi e piccole;
2. la migliore accessibilità e godimento possibile dell'insieme di spazi aventi carattere di relazione (edificati e non): luoghi culturali, attrezzature e servizi alla collettività, giardini e aree verdi, stante l'eccezionale dotazione complessiva riscontrabile, ma non sempre posta in condizioni di essere valorizzata a pieno;
3. il miglioramento e la riqualificazione degli standard abitativi al fine di recuperare peso insediativo alla funzione residenziale stabile, l'unica in grado di assicurare usi corretti del tessuto edilizio nel rispetto delle strutture tipo-morfologiche selezionate nel tempo. A tal fine, in particolare, si segnala l'esigenza:
 - a. di potenziare la dotazione di parcheggi ad uso pertinenziale per le abitazioni del centro storico, da collocarsi negli spazi immediatamente esterni al viale di circonvallazione, o interni alle mura in aree idonee;
 - b. di assicurare l'introduzione nelle unità abitative di tutte quelle innovazioni tecnologiche volte ad assicurare un adeguato livello di comfort abitativo: ascensori, impianti tecnologici, ecc., paragonabile a quello delle abitazioni poste extra-moenia.

Analoga disciplina è infine assegnata allo straordinario corredo di edifici storici extra-moenia: quelli raggruppati in nuclei minori (ambito territoriale A2) e le corti (ambito territoriale A3). Tale disciplina sarà opportunamente differenziata e precisata in ragione della diversa natura dei manufatti che compongono i diversi ambiti.

Un ruolo decisivo nella definizione dello statuto dei luoghi è riservato alla riforma radicale della rete delle infrastrutture per la mobilità. In presenza di un sistema così complesso, in cui si intrecciano quasi inestricabilmente esigenze di tutela delle risorse naturali ed esigenze di sviluppo dei sistemi insediativi antropici, deve essere stabilito un indirizzo generale, che abbia rilievo fondamentale nell'impostazione di tutta la disciplina urbanistica: *il trattamento dei sistemi insediativi, con i suoi valori ambientali e storici da salvaguardare con precedenza, va fatto precedere e condiziona il disegno delle reti infrastrutturali*. Il sistema urbano lucchese, proprio per la persistenza di queste risorse e valori storici, è in crisi di modernizzazione nel funzionamento delle reti infrastrutturali per la mobilità; ma la crisi non può risolversi considerando le infrastrutture come manufatti a sé stanti. Il principio dell'integrazione fra insediamenti e infrastrutture rimane irrinunciabile, se si vuol reggere il confronto con l'eredità del passato.

La riorganizzazione di questo sistema viene impostata secondo questo principio d'integrazione; come si vede nelle diverse tavole che accompagnano il Piano Strutturale, gli insediamenti recenti sono tuttora disimpegnati dalla rete stradale antica (il viale di circonvallazione e la sua raggiera di percorsi extraurbani). Alcune opere moderne e alcuni nuovi tronchi stradali sono state aggiunti in ritardo nei varchi disponibili, entrando quasi sempre in conflitto con gli insediamenti che dovrebbero servire.

Questa consuetudine va interrotta decisamente. Bisogna invece garantire un intervento radicale sul sistema infrastrutturale che investa la rete stradale antica e i suoi tentativi moderni di miglioramento:

1. riorganizzando il sistema stradale a raggiera di origine storica secondo un modello di funzionamento accettabile in ragione della sua funzione possibile, cioè quella di servire un sistema insediativo continuo e lineare nelle sue propaggini più esterne (una sorta di *rue corridor*):
 - a. riducendo e razionalizzando le possibilità di sosta direttamente disimpegnate dalla strada;
 - b. realizzando ove possibili tratti di controstrade laterali che disimpegnino i diversi accessi carrabili indipendentemente dall'arteria stradale principale, quando questi sono eccessivamente trafficati e troppo poco distanziati tra loro;
 - c. delocalizzando eventuali funzioni catalizzatrici di grandi movimenti di traffico;
2. integrando i tronchi moderni già realizzati in una rete moderna che funzioni da supporto a quella antica, riducendo il traffico della rete antica entro limiti compatibili con la sua funzione di

sostegno della fabbricazione marginale. Questa integrazione è possibile:

- a. incorporando i tratti isolati realizzati in un disegno di rete a maglie ortogonale di taglio sufficientemente largo per innervare tutto il territorio di pianura circondando adeguatamente i sistemi insediativi;
- b. assicurando il maggior numero di comunicazioni possibili tra questa nuova rete e le strade esistenti, con innesti semplici e a raso;
- c. collocando i nuovi tronchi in una trasformazione complessiva delle zone attraversate, instaurando una nuova coerenza fra le strade e gli usi circostanti. Sarebbe comunque sbagliato aggiungere nuove strade che traversino il territorio com'è adesso; le strade disturberebbero gli insediamenti, e gli insediamenti disturberebbero le strade, aprendo conflitti senza fine.

L'unico traffico di lunga percorrenza che richieda un canale apposito – d'altronde già realizzato e finanziato – è quello fra l'area fiorentina e la costa, che corre sulla Y delle autostrade A11 e A12. Nel resto dell'area i traffici di lunga, media e breve percorrenza sono legati in modo che possono esser serviti da una rete unitaria, purché razionalmente adattata al sistema degli insediamenti e dotata della necessaria elasticità.

Gli orli a nord, a ovest e a est della rete (e della pianura quindi), come si è detto, saranno tutelati in forma di parchi, ciascuno con un corredo di attrezzature - prevalentemente ricreative a nord-ovest al piede delle colline, più variate a est dove formeranno l'interfaccia verso Capannori e il resto della piana – e con una rete viaria di arroccamento longitudinale, comunque necessaria per collegare fra loro le suddette attrezzature, ma adatta ad accogliere anche una quota del traffico di attraversamento nord-sud.

L'orlo meridionale della rete, destinato ad accogliere una quota consistente dei traffici in direzione est-ovest, lungo il corridoio autostradale, pone un problema più complesso. Presupposto di ogni intervento è la riorganizzazione della striscia di territorio circostante, che fra Lucca e Altopascio acquista il carattere di un corridoio produttivo fra i più rilevanti della Toscana. In questa striscia per consentire, insieme all'attraversamento a lunga distanza, anche gli spostamenti a media e a breve distanza, è indispensabile intercettare tutte le strade perpendicolari che s'incontrano lungo il percorso. Sono possibili diverse soluzioni: l'apertura di un tratto dell'autostrada A11 oppure una nuova strada apposita, parallela all'autostrada. La prima soluzione, seppur preferibile e di minor impatto ambientale, appare impraticabile a breve scadenza; si propone quindi che il Comune di Lucca realizzi in tempi brevi un collegamento fra il casello di Lucca e il margine comunale orientale, il più possibile adiacente al nastro autostradale, per non impedire che in futuro le due sedi possano essere unificate e a rappresentare l'elemento di orlo della maglia viaria.

La rete ferroviaria che fa capo a Lucca, oltre a esser modernizzata ai fini del trasporto extraurbano, può svolgere un ruolo importante per il trasporto urbano se razionalmente integrata con

la rete dei trasporti pubblici su strada. Su un tratto della linea Firenze-Pisa e su un tratto della linea per la Garfagnana le stazioni esistenti saranno integrate da un certo numero di stazioni nuove, per ottenere un percorso ad L cadenzato da una fermata ogni tre chilometri circa. Ognuna di queste stazioni sarà attrezzata con un parcheggio di scambio, dove faranno capo anche le linee degli autobus pubblici che si spingeranno in ogni parte del territorio comunale.

In prossimità del centro, alcune linee pubbliche faranno capo alle porte, evitando di percorrere il viale di circonvallazione a cui si deve restituire il carattere di passeggiata (pedonale, ciclabile, carrabile, con le limitazioni che si studieranno in sede di disciplina del traffico). Ma qui, dove avviene l'innesto fra la circolazione

della periferia e quella del centro antico, è importante soprattutto offrire il massimo di agevolazioni agli spostamenti pedonali, non solo all'interno delle mura ma anche nella fascia circostante, per raggiungere il sistema dei parcheggi (collocato fuori dal viale di circonvallazione e senza accessi carrabili dal viale stesso). Dove è possibile saranno inseriti marciapiedi mobili coperti, che funzionino da protesi meccanizzate per non interrompere la continuità dei percorsi a piedi, ponendo la tecnologia moderna al servizio del modo tradizionale di muoversi nella città antica.

Per quanto riguarda il territorio rurale, oltre alla razionalizzazione dell'orlo edilizio delle aree urbanizzate di cui sopra, dovranno essere promosse azioni necessarie ad assicurare:

1. la salvaguardia delle risorse naturali e la loro riproducibilità, garantendo la reversibilità dei processi di degrado in corso, la riqualificazione territoriale ed ambientale, la ricomposizione delle relazioni e delle continuità biotiche ed ecologiche, con particolare riferimento alle aree ad alta sensibilità naturale;
2. la conservazione attiva, la tutela della memoria collettiva e di testimonianza culturale degli elementi che costituiscono il paesaggio, in specie il sistema delle corti e del loro appoderamento, favorendo l'applicazione di una disciplina urbanistica che miri alla conservazione del manufatto, lasciando aperta una vasta gamma di destinazioni funzionali possibili: cioè tutte quelle accoglibili senza forzature nell'organismo edilizio;
3. il mantenimento della coltivazione dei fondi, come componente produttiva competitiva e sostenibile e per il ruolo sociale svolto dall'agricoltura stessa, anche mediante l'attivazione ed il potenziamento delle condizioni di redditività delle attività rurali, attraverso:
 - a. l'erogazione di contributi speciali e/o la rilevazione del titolo proprietario e la conseguente riassegnazione in affitto per quei fondi che dovessero perdere l'uso agricolo;
 - b. la promozione del turismo rurale e dell'agriturismo in modo che l'agricoltura possa svolgere appieno anche il ruolo di tutela della qualità del paesaggio, in equilibrio tra le necessità poste dalle attività umane e la trasformabilità delle risorse essenziali;

Dovrà inoltre essere garantito:

1. un miglioramento della qualità ambientale, funzionale e l'adeguata performance qualitativa del sistema di servizi urbani, mediante
2. un abbattimento dei fattori d'inquinamento delle risorse elementari (aria e acqua) e dal rumore;
3. il raggiungimento e la conservazione di adeguati livelli di sicurezza rispetto a rischi idrogeologici, con particolare riferimento agli interventi di contenimento del livello di pericolosità idraulica previsti dalla legislazione statale e regionale vigente, lungo l'alveo del Serchio e i suoi primitivi passaggi, sulla base dei dati già individuati dalle analisi del Piano Strutturale, da approfondire ulteriormente.
4. la ricollocazione delle attività riconosciute incompatibili e l'inserimento di quelle funzioni ritenute marginali;
5. la migliore utilizzazione dei mezzi pubblici, potenziando e favorendo la creazione di direttrici primarie del trasporto collettivo lungo le aste della raggiera;
6. la migliore utilizzazione ed il recupero complessivo delle risorse con particolare riferimento a quelle idriche ed energetiche.

Il luogo collinare e pedemontano

La città pedemontana e collinare ha un carattere a sé stante, per la graduale diluizione degli insediamenti antichi (ambito territoriale A2) e moderni (ambito territoriale D1) in una natura multiforme (ambito territoriale D2).

Anzi, sono le stesse caratteristiche naturali ed ambientali del territorio rurale ad avere il sopravvento sui sistemi insediativi e di conseguenza non è possibile schematizzare in anticipo evoluzioni morfologiche e obiettivi di consolidamento, come per la raggiera di pianura, e bisognerà attendere l'accertamento dettagliato della copertura del suolo, nella scala adeguata.

Tuttavia si osserva come il sistema delle corti, delle pievi e delle ville, intrecciato agli insediamenti più recenti, conserva una misura complessiva straordinaria nello scenario fisico e naturale e che questo territorio nel suo complesso ha un valore culturale non inferiore alla compagine della città murata, e complementare ad essa.

Gli insediamenti moderni andranno trattati in modo da preservare ed eventualmente migliorare il rapporto con il territorio rurale limitrofo. In particolare andranno selezionate quelle unità edilizie che conservano un rapporto funzionale con i terreni aperti (case con giardino, edifici rurali, ecc.) favorendo per queste interventi di consolidamento delle funzioni, migliorando la loro capacità di svolgere il compito di presidio territoriale.

In qualche misura devono essere garantiti interventi in grado di aumentare la dotazione di servizi di base, diminuendo la gravitazione verso i sistemi insediativi di pianura e moderando il

carattere mono-funzionale talvolta riscontrabile in alcune parti.

Il sistema infrastrutturale della mobilità può essere agevolmente reso efficiente nella sua configurazione attuale, basato su un sistema di strade inserite lungo i solchi vallivi, migliorando il suo funzionamento a supporto di un sistema insediativo discontinuo e lineare:

1. riducendo e razionalizzando le possibilità di sosta direttamente disimpegnate dalla strada;
2. realizzando nei casi limite tratti di controstrade laterali che disimpegnino i diversi accessi carrabili indipendentemente dall'arteria stradale principale, quando questi sono eccessivamente trafficati e troppo poco distanziati tra loro;
3. delocalizzando eventuali funzioni catalizzatrici di grandi movimenti di traffico, quali ad esempio quelle di natura produttiva;

Questo sistema migliorato deve essere appoggiato e arroccato sulla maglia conclusiva nord-ovest del territorio di pianura (quella cioè a cavallo del Serchio), evitando quindi percorsi viziosi e situazioni di congestionamento in corrispondenza dei pochi ponti stradali di comunicazione con la pianura.

Per i nuclei storici sparsi (ambito territoriale A2) deve essere garantito un trattamento analogo a quello riservato per il nucleo antico principale, tenendo naturalmente conto delle differenti dimensioni e qualità. Dovrà essere garantita una disciplina urbanistica che stabilisca una regola precisa sulle trasformazioni edilizie possibili per ciascun manufatto, articolata per famiglie tipologiche di edifici che conservano caratteri simili, immediatamente attuabile per porzioni edilizie grandi e piccole. Deve essere perseguita una politica di incentivazione per il mantenimento della funzione residenziale stabile, l'unica in grado di assicurare usi corretti del tessuto edilizio nel rispetto delle strutture tipomorfologiche selezionate nel tempo, soprattutto offrendo occasioni di potenziamento dei servizi urbani elementari (scuole, negozi, strutture religiose, strutture sanitarie, servizio telefonico e postale, allacciamento ad ogni altra rete del pubblico servizio, servizi pubblici di trasporto, ecc.)

Per il sistema delle ville e delle pievi (ambiti territoriali A4 e A5), che formano un elemento unitario alla scala territoriale di straordinario valore occorre stabilire una disciplina edilizia dettagliata in grado di assicurare trasformazioni corrette e, soprattutto, in grado di salvaguardare e ripristinare il rapporto tra l'edificio e i suoi spazi aperti di origine storica (poderi, giardini, orti, broli, rettifili alberati, ecc.), di cui sia stato o meno mantenuto il legame di origine storica. Ove ne siano cessati gli usi tradizionali, deve essere garantita la possibilità di funzioni coerenti e adeguate, capaci di assicurare la conservazione, e per quanto occorra il ripristino, delle caratteristiche tipologiche. Queste nuove utilizzazioni, analogamente a quanto indicato per il sistema delle corti, dovranno essere ricercate in una vasta gamma di destinazioni funzionali possibili, tutte quelle cioè accoglibili senza forzature nell'organismo edilizio. Analoga disciplina dovrà essere dettata per i complessi rilevanti di uso civile (ambito territoriale A6), che pur non componendo un sistema unitario a scala territoriale, pongono un problema di riuso secondo modalità compatibili con l'organizzazione edilizia, in alcuni

casi di origine storica.

Dovranno inoltre essere dettate specifiche disposizioni volte a garantire la valorizzazione delle risorse ambientali e adeguate condizioni di sicurezza nei confronti di possibili eventi calamitosi. In particolare:

1. dovranno essere prontamente adottati gli interventi di contenimento del livello di pericolosità geomorfologica e litotecnica previsti dalla legislazione statale e regionale vigente, con particolare riferimento a quelle situazioni di pericolosità media ed elevata riscontrabili lungo i versanti collinari nord-occidentali e meridionali, sulla base dei dati già individuati dalle analisi del Piano Strutturale, da approfondire ulteriormente.
2. dovranno essere prontamente adottati gli interventi di contenimento del livello di pericolosità idraulica previsti dalla legislazione statale e regionale vigente lungo l'alveo del Serchio, sulla base dei dati già individuati dalle analisi del Piano Strutturale, da approfondire ulteriormente;
3. dovrà essere applicata una speciale disciplina per la salvaguardia e l'incremento del complesso vegetazionale naturale, mediante azioni di nuovo approvvigionamento idrico e smaltimento dei reflui, opere di rinaturalizzazione, di forestazione e incremento della vegetazione autoctona, di miglioramento del disegno di strade poderali ed interpoderali, di creazione di piste di esbosco, ivi comprese le piste frangifuoco, e di servizio forestale.

Le procedure di realizzazione

La modernizzazione del territorio comunale di Lucca – e dell'intera piana lucchese – è un'impresa molto considerevole, che può riuscire solo con un impegno coordinato delle risorse pubbliche e private.

Il Piano Strutturale non comprende impegni di ordine esecutivo. Ma le sue scelte sono motivate anche dalle opportunità tecniche e economiche connesse a ciascuna di esse. Si stabiliscono quindi alcune indicazioni sulle procedure pensate per i principali interventi futuri.

Una prima difficoltà nasce dalla distinzione dei compiti fra iniziative pubbliche e private, che impedisce di ripartire equamente i costi e far coincidere i tempi. Le "opere pubbliche", concepite come spese a fondo perduto, rimangono insufficienti e in ritardo, e frenano lo sviluppo delle iniziative private. Se invece l'intervento pubblico avvenisse a monte delle altre iniziative, nella predisposizione dei suoli ai singoli interventi, le opere pubbliche entrerebbero nel pareggio dell'operazione fondiaria e diventerebbero il fattore trainante per l'intervento di tutti gli altri soggetti. Per far questo esistono già le premesse istituzionali e legali, e sono disponibili diversi strumenti attuativi (Piani PEEP per le residenze, piani PIP per gli insediamenti produttivi, programmi coordinati d'iniziativa statale o locale). La realizzazione del grande parco orientale, con la gamma delle sue attrezzature di vario genere, può diventare il banco di prova di questa metodologia, già ampiamente sperimentata nei paesi europei progrediti e anche in alcune città italiane. A questo scopo una parte della struttura tecnica

comunale deve assumere un carattere imprenditoriale, e potrebbe svilupparsi convenientemente, finanziata nel pareggio dell'intervento anziché nel bilancio comunale.

Una seconda difficoltà deriva dalla struttura amministrativa vigente, coi suoi livelli tradizionali. L'iniziativa dei vari Comuni, per coordinarsi fra loro e gestire insieme i rapporti con Provincia e Regione, può correggere in qualche misura le incongruenze del quadro attuale. Ma nella prospettiva di una riforma federalista si può coltivare l'obiettivo di un governo unitario del territorio, efficiente e adeguato alle tradizioni storiche di questa zona. Le esperienze di collaborazione volontaria, che già sono in corso, devono servire soprattutto a smentire la contrapposizione fra autonomia e coordinamento. L'attuale ordinamento offre ai Comuni, e soprattutto ai Comuni piccoli, un simulacro di autonomia, ove alla libertà delle scelte non corrisponde la disponibilità delle risorse. In un nuovo ordinamento sovracomunale gli spazi di autonomia potrebbero invece esser liberamente contrattati, e assicurare alle singole comunità un effettivo autogoverno.

