

Il paesaggio tra conservazione e progetto. Il ponte come protagonista nella costruzione del paesaggio

di Mario COLETTA¹

Il paesaggio naturale nel suo dinamico configurarsi è il prodotto di eventi che vedono dominare la casualità sulla causalità. L'esatto contrario si registra nella definizione del paesaggio antropico.

A generare il primo intervengono azioni energetiche, ancora in larga parte ignorate e quindi imprevedibili, di quegli elementi che il sapere antico riassumeva nella quadrilogia: *acqua, area, terra e fuoco*.

A determinare il secondo hanno concorso la necessità, la volontà, l'intelligenza e la capacità organizzativa dell'uomo che, assemblandosi in comunità eterogeneamente andatesi distribuendo nel territorio, ne hanno conflittualmente stabilito l'appartenenza e, dinamicamente attivato i processi di formazione e trasformazione.



*Fig. n. 1
veduta dell'arcobaleno*

Il ponte per eccellenza disegnato dalle forze della natura è l'arcobaleno; il suo etereo apparire, a valle dei turbamenti atmosferici, con l'affascinante ricchezza dei suoi colori e l'auspicio di "tempi migliori" lo hanno reso protagonista dell'aneddotica fiabesca più che della speculazione filosofica e della letteratura scientifica.

¹ Direttore del centro di ricerca interdipartimentale LUPT dell'Università degli Studi di Napoli Federico II

I suoi colori sono stati catturati dalla bandiera della pace che lo hanno eletto a simbolo universale della pace: un ponte ideale eretto a superamento delle barriere etniche, religiose, economiche, politiche e culturali.

Come l'arcobaleno diviene l'esaltante protagonista del paesaggio naturale così il ponte, nella pluralità dei suoi significati infrastrutturali, socio economici ed artistici, si configura come un indiscusso protagonista nella costruzione del paesaggio antropico, sia urbano che territoriale.

Il ponte documenta ed esemplifica la storia, il carattere e la cultura della città, rendendosi interprete delle sue metamorfosi, offrendo chiusura, protezione e sicurezza nelle circostanze segnate dalla paura e garantendo apertura, sviluppo e prosperità in quelle segnate dalla tranquillità e dalla fiducia.

I ponti si identificano con la città che l'accoglie, divenendo manifestazione simbolica del potere che la governa e/o della popolazione che la vitalizza, siano essi espressioni monumentali di porte urbane, siano essi semplici corpi cavalcavia tipizzanti il pittoresco degli insediamenti medioevali.

Analoghi significati egemonici il ponte manifesta nelle aree extraurbane, siano esse antropizzate che (cosiddette) naturali, caratterizzandone anche in chiave estetica la configurazione paesaggistica.

In definitiva sia il ponte urbano che quello periurbano e rurale, dialogando tra natura e cultura, contrassegnano il volto, la struttura, la forza e la debolezza del paesaggio che, con tecnica, scienza ed arte concorrono significativamente a determinare dando testimonianza del livello di civiltà cui si è pervenuti.

Il ponte ha assunto nel tempo e nello spazio una pluralità di significati che lo hanno eretto ad espressione di cultura, civiltà, ingegno ed arte.

Il ponte si colloca nel territorio fisico ed istituzionale come una cerniera che consente apertura, accesso, frequentazione e comunicazione. Nella sua plurimillennaria esistenza ha assunto ruoli di mediazione tra chiuso ed aperto, interno ed esterno, vicinanza e lontananza, città e campagna; una porta attraverso la quale si transita e si sosta, si determinano variazioni di paesaggio, di stato giuridico, di appartenenza e di comportamenti di vita sociale economica e culturale.

Il ponte-porta urbana costituisce il primo elemento nodale di difesa per la comunità urbana che se ne è dotata; un progetto ingegneristico - architettonico a forte valenza urbanistica, paesaggistica ed ambientale, oltre che simbolica.

Il suo aprirsi e chiudersi caratterizza lo stato di salute, di prosperità e di crisi che attraversa le città - civiltà. Esso ha assicurato vitalità, laboriosità, solidarietà ed occasioni di prosperità quando si è aperta ai traffici relazionali, imprenditoriali, commerciali, sociali e culturali; viceversa si è limitata a garantire rifugio, protezione e difesa quando si è chiusa per l'incombere dei tanti pericoli generatori di altrettante paure.

La storia è una costellazione di eventi sorretti dalle conflittualità e dalle alleanze in dialettica concorrenza, dai quali derivano gli equilibri politici che governano non solo il territorio fisico, produttivo ed insediativo, ma anche i regimi delle paure e delle esultanze, sintomatici delle sconfitte e delle vittorie, delle perdite e dei guadagni, delle sudditanze e delle dominanze, degli esseri e degli averi.

Il ponte sin dai primordi delle civiltà ha segnato il passaggio dalla casa alla città, dal singolare al plurale, dalla individualità alla collettività, dall'architettura all'urbanistica.

L'individuo ha edificato la sua casa – rifugio; più individui, associandosi in comunità (famiglie, fratrie e tribù), hanno dato vita ai primi insediamenti organizzati, ai villaggi attorno ai quali hanno costruito recinti difensivi per combattere le avversità naturali ed antropiche, ed hanno edificato ponti per vincere le barriere geografiche, economiche e sociali (che globalmente definiamo “urbanistiche”) che si frappongono al raggiungimento di quello stato di collettivo benessere che in antico si appellava “felicità” e che nel contemporaneo, barbarizzandoci, denominiamo *welfare*

Il ponte - porta della città, moltiplicando le sue aperture doveva esprimere la potenza economica, militare e culturale della stessa e pertanto doveva caratterizzarsi come “opera d’arte”, come monumento destinato a sorprendere, incuriosire e perfino emozionare chi entrava in città o ne usciva.

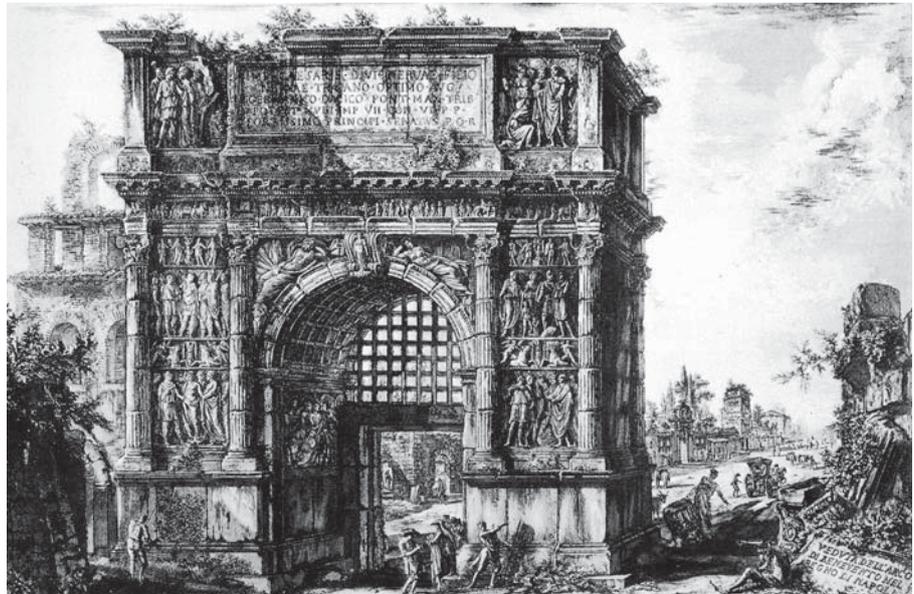
In quanto monumento il ponte –porta della città doveva assurgere a testimone della cultura e civiltà urbana, indossare l’abito cerimoniale atto a commemorare eventi, celebrare circostanze ed esaltarne i protagonisti dai quali derivare spesso la propria denominazione.

Gli archi di trionfo fatti erigere dagli imperatori romani a memoria di vittoriose campagne militari o del proprio “buon governo” segnato dalla realizzazione di imponenti opere pubbliche, si ispiravano ai ponti - porta della città e, spogliatali degli originari requisiti cinematici e rivestitili di orditure architettoniche e di sculture celebrative di rilevante e talvolta eccezionale significato artistico, li collocavano nei nodi strategici del sistema urbano facendoli assurgere a pietre miliari della storia sociale, politica, militare ed artistica di un’età.

Gli archi di trionfo di Augusto ad Aosta, di Tiberio ad Orange, di Tito e Costantino a Roma e soprattutto di Traiano a Benevento costituiscono alcune delle più significative persistenze di tale straordinario patrimonio di arredo urbano, sopravvissuto alle devastazioni, agli incendi, ai saccheggi ai terremoti, ai bombardamenti bellici, alle tante altre ingiurie del tempo, all’incompetenza degli operatori, all’ingordigia degli imprenditori, all’ignoranza della popolazione ed all’incuria degli amministratori.

Fig. n.2

Arco di Traiano a Benevento, eretto nel 114 d.C. in onore dell’Imperatore, al quale si intesò la strada che dipartendosi dalla città, sottopassando l’arco, si indirizzava verso Brindisi, rettificando ed accorciando il percorso dell’Appia. Incisione del XVIII secolo attribuita al Piranesi.



In particolare l'arco di Traiano pervenutoci pressoché integro con lo straordinario corredo di decorazioni e sculture fino al secondo dopoguerra, nonostante il succedersi di terremoti anche disastrosi che hanno sconvolto Benevento, grazie all'essere stato convertito, in età medioevale, in "porta aurea" di una città che ha conservato sotto i Longobardi prima ed i papalini dopo, un ruolo di dominanza e di relativa autonomia amministrativa, di civiltà e di cultura che ne hanno informato il "buon governo", deve il suo attuale stato di progressivo degrado al suo essere stato convertito, dal Piano di Ricostruzione, in aiuola spartitraffico che lo ha esposto all'azione erosiva degli inquinamenti ambientali, solo tardivamente avvertiti, ed alla mancata protezione dagli escrementi dei colombi divenuti suoi abituali inquilini.

Il ponte interno alle città fluviali e soprattutto a quelle lagunari, non si limita ad infrastrutturare il tessuto urbano, ma concorre a ricurcine anche esteticamente le parti, a caratterizzarne funzione e forma, a determinare paesaggi di pittoresca avvenenza, ad esprimere la genialità dei luoghi, a stimolare curiosità ed incentivare attrazioni e frequentazioni, a coniugare storia, arte e cultura, al pari dei monumenti architettonici con i quali stabiliscono dialettici confronti.

Venezia è la città campione di tali contesti, dove i ponti concorrono a scandire spazi e tempi, memorie e sentimenti, funzioni e celebrazioni, pulsazioni di vita sociale, commerciale, politica e culturale.



Fig. n. 3

Venezia, Il Ponte di Rialto sul Canal Grande

Il ponte di Rialto, nel cuore della città, ne costituisce la privilegiata piazza sociale e commerciale; caratterizzandosi come sito di indiscussa centralità; è un ponte d'autore, che riassume ed esalta tradizioni costruttive delle culture classiche occidentali ed orientali, facendole assurgere a modello di eccezionale raffinatezza estetica, compositiva ed artistica, gareggiante, per protagonismo paesaggistico urbano e per attrazione turistica, con il complesso architettonico - urbanistico di San Marco.

Il ponte dei Sospiri presenta altre connotazioni, più intimistiche e più aperte a memorie letterarie generatrici di altre espressioni emotive; esso si caratterizza come prima voce in

un coro eccezionalmente armonico costituito dai tanti ponticelli anonimi che animano vitalizzandolo, il tessuto urbano della città:

A Venezia si ispirerà il genio di Leonardo da Vinci, il più straordinario progettista di ponti che la storia della scienza, della tecnologia e dell'arte abbia potuto registrare.

Fig. n.4

Leonardo da Vinci,
Cod. B 23 r. (1490).
Ponti di legno "questo ponte si è
inrompibile se le trave
maestre a b c d saranno forte
e bene incatenate... Potrebbe
questo ponte avere due transiti,
uno sopra e l'altro sotto"

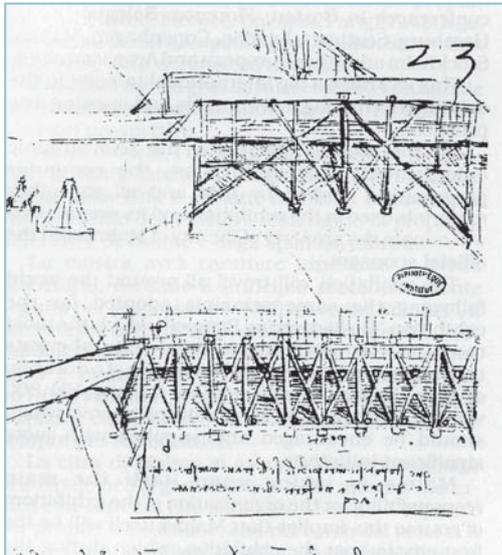


Fig. n.5

Leonardo da Vinci,
Cod. Atlantico Fol. 312 r-a
Ponte parabolico

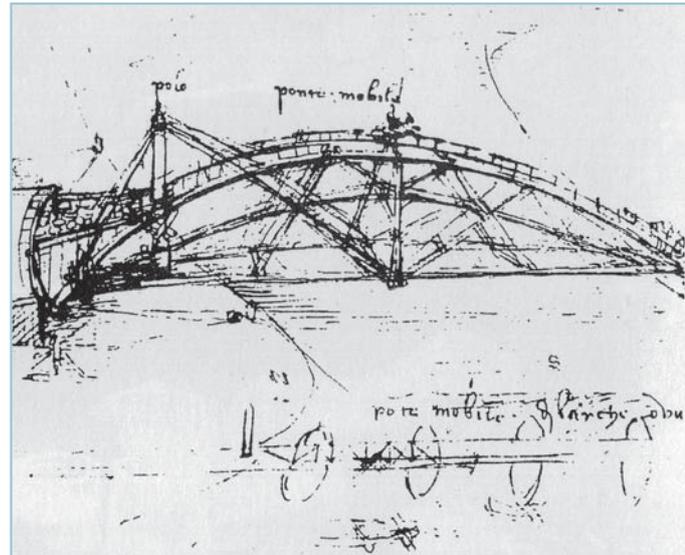


Fig. n.6

Leonardo da Vinci,
Cod. Atlantico Fol. 22. r-a
Ponte provvisorio

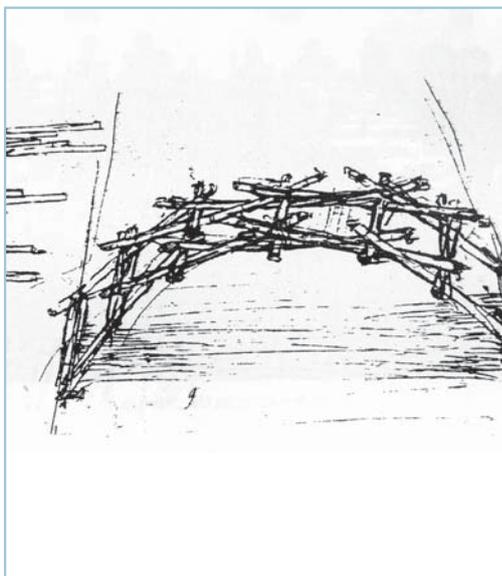
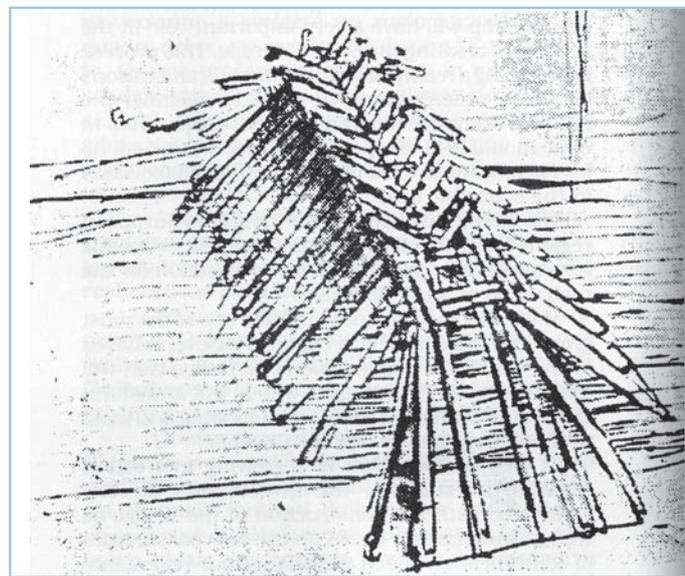


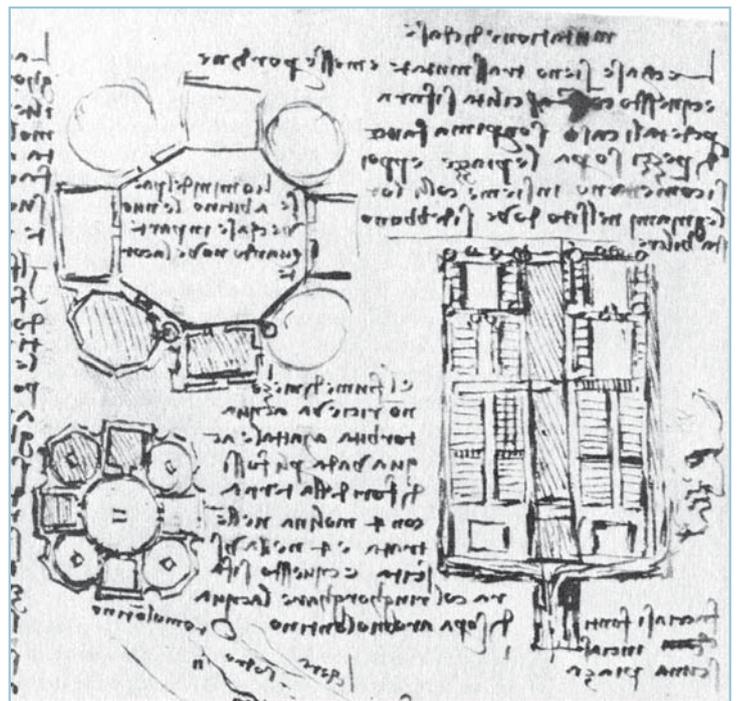
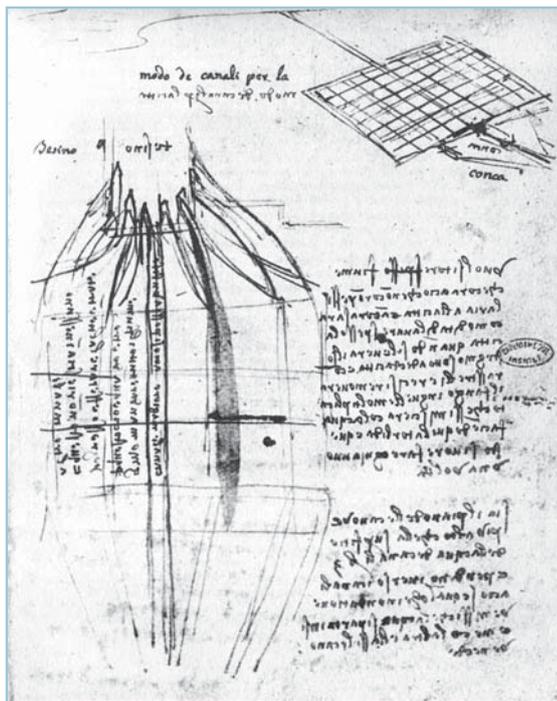
Fig. n.7

Leonardo da Vinci,
Cod. Atlantico Fol. 23 r-a
Ponte militare



I ponti di Leonardo costituiscono anche la matrice profondamente innovativa della sua concezione urbanistica, sia nella rivisitazione della città esistente (per convertire Firenze da "città fluviale" in "città portuale" non esita a dirottare il corso dell'Arno, spostandone la foce da Pisa ed abbassandone le pendenze per renderlo navigabile nei due sensi) sia

nella progettazione della città ideale o a determinarsi (Romorantin) per la cui realizzazione predispose il convogliamento di due corsi fluviali sì da realizzare un'isola artificiale dall'impianto fusiforme, segnato longitudinalmente da canali e trasversalmente da ponti, atto a garantire l'ordinata distribuzione dei traffici differenziati per livelli (delle condotte, delle attività lavorative e delle passeggiate *de li gentili omini*)



I suoi ponti straordinariamente innovativi hanno guardato più al futuro che al passato, intuendo quanto la Scienza delle costruzioni tre secoli più tardi avrebbe avuto a verificare e svilupperare.

Fig. n. 8

Leonardo da Vinci, Cod. B 38 r.
Schemi della città ideale. (1490) Il tracciato a scacchiera è definito da una serie di canali viaggianti parallelamente ad un asse fluviale (canale maggiore) dal quale hanno tratto origine e nel quale confluiscono a valle della città, cavalcati da ponti che ordiscono la trama strutturale della stessa.

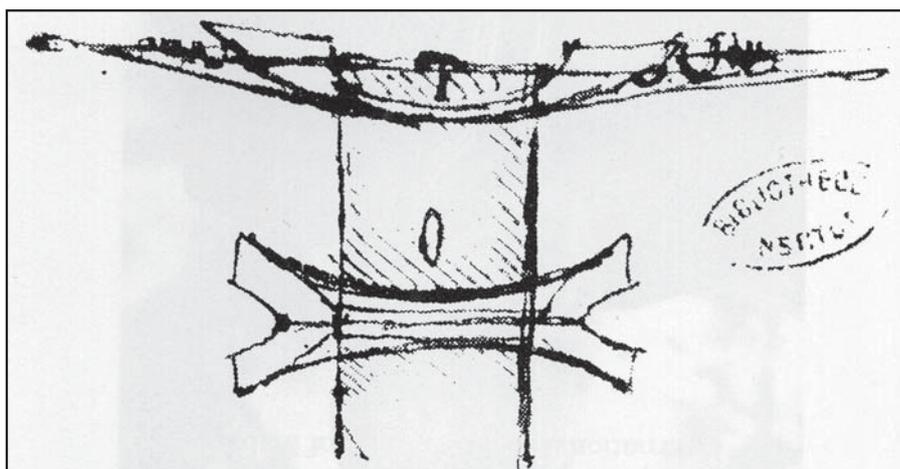


Fig. n. 9

Leonardo da Vinci, Cod. Arundel 270 v. (1517-1518) Schizzi ispirati alla città ideale prefiguranti l'assetto urbanistico di Romorantin, la residenza di corte commissionata da Francesco I di Francia per la regina madre

Fig. n. 10

Leonardo da Vinci, Cod. L 66 r (1502)
Il ponte sul Corno d'Oro "Ponte Pera a Costantinopoli. Largo quaranta braccia, alto dall'acqua braccia settanta, lungo braccia seicanto, cioè quattrocento sopra del mare e duecento posa in terra, facendo di se spalle a se medesimo"

L'idea progettuale del ponte da realizzarsi sul Corno d'Oro (Il più antico concorso di idee che la storia annoveri, al quale presero parte i più rilevanti artisti rinascimentali) pervenutaci in un microscopico disegno ha fornito spunto ai più grandi strutturati dei secoli successivi, e tra questi mi sento di annoverare lo stesso Calatrava che ne ha riproposto la rivisitazione anche nell'intervento in corso di realizzazione nella città lagunare, a chiusura di un ciclo durato mezzo millennio: Leonardo si ispira a Venezia nel 1500 e Venezia si ispira a Leonardo nel 2000.

Fig. n.11

Il Ponte di Calatrava in corso di realizzazione a Venezia



A Leonardo si sono ispirati gli svedesi “per entrare a piedi” nella Comunità Europea, nel progettare un ponte (attualmente in corso di realizzazione) collegante Malmö a Copenaghen, mettendo in dialettico confronto cultura, natura, ambiente ed istanze sociali, politiche ed economiche.

Per sconfiggere le istanze ambientaliste che, attestandosi su posizioni rigidamente conservative, si opponevano alla realizzazione del ponte, ed a sostegno di quelle politico – economiche, è stata chiamata in campo la cultura leonardesca decisamente progressista, a sostegno della opportunità, oltre che della necessità, di realizzare il ponte.

Fig. n. 12

Il ponte viadotto collegante la Svezia alla Danimarca (Malmö – Copenaghen), veduta di insieme



Un ruolo marginale in detto animato conflitto che ha vinto vincitrice la parte progressista è toccato anche al sottoscritto che, insieme a Carlo Pedretti, il più autorevole studioso di cultura leonardesca, fu chiamato ad organizzare due convegni, una pubblicazione ed una grande mostra sui ponti di Leonardo, i cui modelli, realizzati a grande scala, riempiono le piazze ed i giardini di Malmö prima di divenire itinerante sì de essere ospitata in numerose città capitali anche d'oltre oceano.

I ponti realizzati nel territorio, vedevano la ragione estetica cedere il posto alla ragione pratica e conservavano valenza artistica in proporzione diretta alla distanza che li separava dalla città; anche se, caratterizzandosi marcatamente come segno espressivo della azione antropica in contesti rurali ancora aperti a persistenze naturalistiche, acquisivano robustezza attrattiva sino a porsi come autonomi protagonisti del paesaggio che contribuivano a determinare.

Gli acquedotti romani che solcavano per decine di chilometri i territori pianeggianti rurali e periurbani, sfettandone la continuità, hanno inciso profondamente nella trasformazione del paesaggio, connotandolo storicamente, scientificamente e morfologicamente, assurgendo a fonte ispiratrice di curiosità, interesse, emotività e compiacimento estetico.

Le loro persistenze sono state a giusta ragione iscritte nell'albo dei "Beni Culturali" ed, i quanto tali assoggettate a vincolo paesaggistico ed archeologico che ne prescrive la conservazione in quanto "patrimonio dell'umanità".

Il fascino esercitato dalla loro persistenza spinse gli artisti rinascimentali e dell'età barocca ad introdurre nella sfera delle attrazioni postulabili il gusto del rudere; ne costituiscono testimonianze il falso ponte diruto che adorna il giardino di palazzo Barberini a Roma ed i tanti resti di ponte che adornano i parchi delle principali corti europee che contribuirono significativamente ad inaugurare quell'età romantica del XVIII secolo coniugante, in una rinnovata concezione filosofica, l'urbanistica della "ragione", di matrice dichiaratamente illuministica, a quella della "natura" rivisitata dall'azione antropica anche nelle espressioni documentanti sconfitte senza degrado.

In questa ottica vanno rivisitati i motivi ispiratori dei "presepi napoletani" celebranti la bellezza della povertà che fa del ponte diruto il protagonista di scene di ritrovata semplicità di vita dove, in visioni bucoliche, il povero moderno si nutre dei resti del ricco antico, ed entrambi si armonizzano nella costruzione di un sipario addomesticante gli attriti sociali, familiari, etnici e religiosi ovattandoli con la retorica sentimentalistica imbevuta di reminiscenze oscillanti tra nostalgie e malinconie, erette a schermo delle sofferenze.

Il "Ponte della Valle" di Maddaloni progettato da Luigi Vanvitelli si commissionò di Carlo III di Borbone per convogliare nel parco della nascente reggia casertana le acque del Taburno destinate ad irrorare giardini ed alimentare zampilli, vasche e cascate, trasse ispirazione tecnica, costruttiva e paesaggistica dagli acquedotti romani.

L'autore, compiaciuto dell'attuazione del progetto, felicemente inserito nel paesaggio vallivo, ne commissionò la riproduzione artistica ritenendolo un'opera d'arte al pari della reggia e del suo retrostante "giardino all'italiana", il più celebrato e visitato monumento del verde nel contesto europeo.

Eletto il "Ponte della Valle" a simbolo celebrativo di una corte che, per realizzare l'effimera voluttà dei giochi d'acqua nel giardino della regina, si era resa responsabile di ingenti sprechi del pubblico danaro costato pesanti sacrifici, sudori e sofferenze ad una popolazione schiavizzata dal plurisecolare persistere dei regimi feudali, le truppe francesi venute al seguito di Giuseppe Bonaparte nel regno di Napoli espressero la volontà di abbattere il manufatto.



Fig. n. 13

Il ponte viadotto collegante la Svezia alla Danimarca (Malmö - Copenhagen), veduta della parte realizzata.



Fig. n. 14

Acquedotto Romano della fine del I secolo persistente a Segovia



Fig. n. 15

L'acquedotto progettato da Luigi Vanvitelli in territorio di Maddaloni, noto come "il Ponte della Valle"

Per fortuna prevalse la ragione ed il ponte oggi continua ad esercitare il suo ruolo di protagonista nel ridente paesaggio della valle Maddalonese protetto dal suo vincolo di “Bene Architettonico” e di “Bene Ambientale”, predisposto dal Ministero per i Beni e le Attività culturali, vincolo interdittivo l’edificazione e le attività costruttive che hanno eroso i retrostanti Colli Tifatini ma che non ha impedito che volgari pannelli pubblicitari ne interdicessero la fruizione proponendo la degustazione della porchetta di un ristorante abusivamente edificato nelle sue immediate vicinanze.

Fig. n.16

*“Il Ponte della Valle” di Luigi Vanvitelli
immerso nel degrado ambientale
e deturpato dalla pubblicitaria
(auspicabilmente) non autorizzata.*



Fig. n.17

Viadotto superstradale cavalcante un ponte sul fiume Calore, in territorio di Solopaca (BN), realizzato nel secondo dopoguerra in sostituzione di uno dei primi ponti sospesi eretti in età borbonica a testimonianza del quale permangono i piloni di ancoraggio delle corde e le decorazioni scultoree (coppie di leoni) erette a completamento della progettazione paesaggistica.



I viadotti che interrompono il panorama periurbano odierno costituiscono i figliastri degli acquedotti antichi; anche essi assurgono, in negativo, a ruolo protagonista nella progettazione del paesaggio, ma sono ben lontani dal riproporre il ritmo cadenzato delle arcate che faceva da merlatura ornamentale del territorio in un felice connubio di ingegneria, architettura, arte e natura.

Nei viadotti contemporanei la ragion pratica impone la semplificazione costruttiva ignorando la contestualità paesistico - ambientale, a meno che la genialità di un progettista non intervenga a connotare di significato anche artistica l'opera, la qual cosa si manifesta quando la morfologia dei luoghi e la geologia dei siti presenta particolare complessità e difficoltà di intervento superabili solo tramite opere richiedenti eccezionali ingegnosità.

Il ponte sullo stretto di Messina costituisce una delle più dibattute controversie della politica di piano nazionale, interregionale e locale, che hanno portato più volte a bandire concorsi internazionali di idee destinati a rimanere ad esito sospeso, con il solo vantaggio di fornirci un ricco corredo di stimolanti ipotesi progettuali, destinate, purtroppo a rimanere tali.

Il ponte protagonista del paesaggio aperto ha fornito fonte di ispirazione a numerosi qualificati artisti sia in età antica che in quella rinascimentale, ma soprattutto a decorrere dalla fine del XVII secolo allorché il paesaggio divenne il soggetto principale della trattazione, emergendo sia nelle scuole dei vedutisti olandesi (i Berckheide, Jan Van Der Heyden Jan Vermeer) che in quelle venete (Canaletto, L. Carlevaris, B. Bellotto e F. Guardi), proseguendo con i maestri dell'impressionismo francese (C. Monet, A. Sisley., C. Pissarro, J. B. A. Guillaumin) e del post impressionismo europeo tra i quali emerge la tormentata personalità di Vincent Van Gogh, eccezionale ritrattista di paesaggi fluviali dominata dalla pittoresca presenza dei ponti urbani e rurali.

Il ponte protagonista del paesaggio chiuso trova in Giovanni Battista Piranesi la sua più fantasiosa espressività scenografica: una esplosione di elementi strutturali che, fondendo interni ed esterni in un articolato intrecciarsi di motivi architettonici verticali, orizzontali e trasversali viene ad esaltare la complessità compositiva dell'insieme, caricandola di sorprendente tensione emotiva.

Trasferendoci nel contesto regionale che accoglie l'odierno convegno, una particolare attenzione va riposta al concorso internazionale di idee per la realizzazione di un ponte sul lago del Pertusillo, in Val d'Agri.

Il concorso costituisce la soglia di partenza di un ambizioso percorso- programma: spezzare l'atavico isolamento nel quale una delle più ridenti terre della regione Basilicata, baricentro dell'antica Lucania, che ha dato i natali a straordinarie personalità della vita politica, letteraria ed artistica del Paese, ancora oggi versa, nonostante la sua bellezza paesaggistica, la sua amenità naturalistica, la sua confortevolezza ambientale e la ricca persistenza del suo patrimonio insediativo, archeologico ed architettonico - urbanistico, elevata testimonianza di storia, arte, cultura e civiltà.



Fig. n. 18
Uno dei progetti vincitori di uno dei concorsi per il Ponte sullo Stretto di Messina

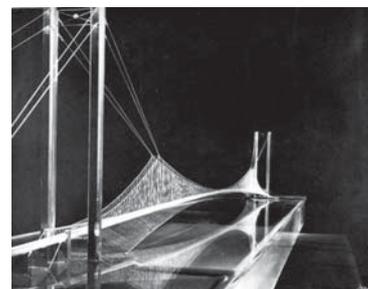


Fig. n. 19
Il progetto di Musumeci per il Ponte sullo Stretto di Messina



Fig. n. 20
Vincent Van Gogh: il ponte levatoio di Langlois, (Colonia, museo Wallraf-Richartz)



Fig. n. 21
Giovanni Battista Piranesi: incisione delle "Carceri d'Invenzione" (Roma, Gabinetto Nazionale della Stampe).

Geograficamente isolata dalla rete nazionale dei traffici stradali, economici e relazionali, il territorio della Val d'Agri, nei duecento anni di vita unitaria è andato acquisendo dimensione e ruolo tipicamente coloniale, area di riserva "ecologica" dalle valenze tutt'altro che positive, Mezzogiorno del Mezzogiorno, che ha visto ignorare le sue risorse, canalizzare le sue acque per portare altrove ricchezza, indirizzare le sue energie umane allo sviluppo di altre regioni, nazioni e continenti ricevendone in cambio povertà, rassegnazione e sfiducia.

Cristo si era fermato ad Eboli!

L'amarezza di tale espressione, diffusa presso la popolazione della Val d'Agri, catturò l'attenzione di Carlo Levi nel suo forzato esilio politico, al punto da fargliela riproporre come titolo delle sue memorie sostanzialmente mirate a testimoniare il fascino di una gente e di una terra impoverite più che povere, tenacemente impegnate a che la loro povertà non si convertisse in miseria.

Il messaggio di Carlo Levi superò le barriere regionali e nazionali, riuscendo a mettere in moto un meccanismo lento di sporadici ed inadeguati provvedimenti che anziché porre sostanziali rimedi ai malesseri lamentati, nella specificità di talune circostanze, ne provocarono l'appesantimento.

Rientra in tale casistica il forzato isolamento di Sarconi che, con la realizzazione dell'invaso Pertusillo nel suo territorio comunale, assiste impotente all'inabissamento del ponte, unico suo collegamento carrabile alla Val d'Agri, rimanendo escluso dai traffici sociali, produttivi, commerciali, e culturali di un'area che, proprio grazie alla realizzazione dell'invaso veniva a registrare un impulso di crescita nella programmazione dello sviluppo regionale.

Poi... Cristo sembra essersi rimesso in moto e, superato non senza difficoltà (derivanti dagli interminabili lavori di adeguamento autostradale) il valico di Eboli, sia entrato in Val d'Agri, lasciando come providenziale traccia del suo passare il bacino petrolifero più promettente d'Italia. Una ricchezza da amministrare possibilmente meglio di come a tutt'oggi si è amministrata la povertà.

Ecco perché il concorso in argomento ha inteso essere una soglia di partenza per la programmazione di un ambizioso itinerario di sviluppo effettivamente sostenibile chiamando in campo lungimiranza politica, responsabilità amministrativa, sapere scientifico, impegno sociale, capacità professionale e creatività progettuale.

Il concorso nasceva da esigenze logistiche che non si limitavano a restituire a Sarconi il suo ponte, interrompendo il mezzo secolo del suo forzato isolamento, ma da motivazioni di ben più rilevante interesse sociale, economico, politico e culturale compendiantesi nella rammagliatura urbanistica di un sistema territoriale che avesse a ritrovare nell'invaso del Pertusillo non un semplice baricentro geografico ma un nodo strategico di rivitalizzazione dell'ambiente naturale ed antropizzato, da connotare di valenze anche estetiche in un assunto culturale fondato sull'esaltazione del dialogo tra passato, presente e futuro.

Il ponte doveva coprire un intervallo spaziale e temporale; accorciare le distanze fisiche, economiche e burocratico – istituzionali: un manufatto che racchiudesse in sé ragioni funzionali ed espressività artistica, che si confrontasse con l'esistente rispettandone le valenze storiche, naturalistiche e paesaggistiche senza comunque rinunciare alla qualità funzionale ed estetica del suo essere espressione culturale del presente.

Il concorso non viaggiava sui binari obbligati di una domanda di efficienza strutturale, di convenienza economica e di una rigorosa osservanza di predefinite regole urbanistiche.

Il concorso intendeva stimolare la libera elaborazione di idee, aperte a contributi innovativi tipologici, tecnologici, compositivi, costruttivi e strutturali che avessero comunque a confrontarsi con il riassetto del territorio nelle sue componenti geomorfologiche, urbanistiche, paesistiche, insediative e, non certo ultime, culturali.

Si lasciava aperta la scelta dei ruoli che il ponte andava ad assumere nella ridefinizione del contesto paesistico, siano essi indirizzati, attraverso processi di felice mimetizzazione, alla esaltazione delle preesistenze ambientali, siano essi miranti a ridefinire la riprogettazione estetica del contesto paesaggistico assumendo un ruolo di emergente protagonismo, siano essi tesi a perseguire una mediazione tra caratterizzazione ambientale preesistente e valenza architettonica del nuovo manufatto in una logica ispirata al perseguimento degli obiettivi della fattibilità, della convenienza economica e della corretta ricucitura urbanistica del sistema infrastrutturale dell'area di intervento.

L'organigramma dei componenti la commissione giudicatrice rendeva equamente praticabili tutti gli indirizzi : un funzionario regionale responsabile dell'ambiente e del paesaggio, un docente universitario di composizione architettonica, un docente universitario di urbanistica ed i presidenti provinciali degli ordini degli architetti e degli ingegneri coordinati dal responsabile regionale delle politiche del territorio.

La sfida concorsuale ha avuto un felice avvio con un'ampia e variegata partecipazione. Nei tempi dovuti hanno fatto pervenire la propria iscrizione 121 gruppi di progettazione, 32 provenienti dall'Italia Settentrionale, 35 dall'Italia Centrale, 47 dall'Italia Meridionale ed insulare (18 dei quali dalla Regione Basilicata) e 7 da nazioni della Comunità Europea (Austria, Olanda, Portogallo e Spagna).

I partecipanti effettivi al concorso sono stati 78; rilevante il numero ma più rilevante la qualità dei progetti elaborati che hanno visto emergere, accanto a professionisti di chiara fama internazionale ed ad accademici delle più rinomate sedi universitarie, nuove leve di giovani laureati, che hanno manifestato particolare sensibilità alle coordinate paesaggistiche dell'ambiente, significativa attitudine all'approfondimento delle conoscenze del territorio nelle sue risorse e nelle sue problematiche insediative e soprattutto elevata originalità compositiva .

La molteplicità delle espressioni progettuali e l'elevatezza della qualità degli elaborati prodotti hanno reso particolarmente complesso il lavoro della commissione che ha sofferatamente proceduto nelle valutazioni per successive selezioni, rivelando progressivo imbarazzo nel procedere verso l'individuazione dei progetti più meritevoli. Di qui la sorpresa di aver registrato tra i segnalati ed i vincitori una qualificata presenza di giovani laureati. Non sempre favoriti dalle prassi regolanti le prassi concorsuali relative alla progettazione e realizzazione di opere pubbliche che, fondate sui soli parametri dell'esperienza maturata e del livello dei redditi raggiunti nella pratica professionale, non lasciano spazio alcuno all'intelligenza organizzativa ed alle vivacità espressive delle più giovani generazioni.

Gli elaborati prodotti costituiscono il più eloquente messaggio per quanti sono preposti alle definizioni delle regole dei concorsi che vanno oltre il "progetto di idee" e che di fatto costituiranno la misura di valutazione della "Correttezza amministrativa" dell'onestà comportamentale e della lungimiranza politica di coloro che hanno effettivamente a cuore la crescita di un paese la crescita di un paese in termini di sviluppo, progresso e civiltà.