

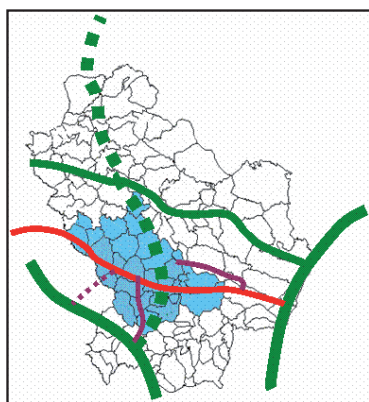
Il Ponte sul lago del Pertusillo come elemento di coesione territoriale e come espressione di architettura “sospesa”.

di Remo VOTTA

Il Piano Regionale della Viabilità, approvato nell'anno 2002, costituisce il primo atto complesso che la Regione ha assunto in materia di viabilità, abbandonando la concezione del Piano come mera sommatoria di interventi infrastrutturali, non configurati come “progetto di sistema”, capace di modificare sostanzialmente i valori di accessibilità e di competitività del territorio regionale.

La proposta di Piano parte da una constatazione di fondo: la Regione patisce una duplice condizione di isolamento, dovuta sia alla carenza di collegamenti con il resto della rete stradale ed autostradale italiana, sia a quella che interessa diverse aree interne della Regione rispetto al centro. Gli interventi proposti dal Piano, partendo da tale presupposto, si muovono nelle seguenti direzioni:

1. realizzazione dei completamenti delle grandi direttrici di livello interregionale che permettano di collegare le realtà territoriali economicamente più complesse o in via di sviluppo, così da esaltarne le integrazioni e le sinergie ed evitare discontinuità nelle comunicazioni fra i sistemi territoriali;
2. creazione di un adeguato sistema di relazioni tra le periferie forti ed il centro con le aree interne e marginali nella Regione;
3. completamento del disegno già intrapreso con l'utilizzo delle risorse regionali e comunitarie per realizzare i collegamenti tra i centri urbani e le principali direttrici di traffico.



Ideogramma interventi nell'area interessata dalla ricerca petrolifera

Tali interventi, per la parte ricadente nell'area interessata dalle estrazioni petrolifere in territorio lucano, sono stati inseriti in un uno strumento speciale complesso, finalizzato a sostenere lo sviluppo territoriale, con l'obiettivo di elevare il livello di coesione territoriale e di incidere positivamente sulla situazione socio-economica complessiva dell'area stessa. Il Ponte, in particolare, si colloca all'interno della tipologie di interventi di cui al precedente punto 3) ed è destinato a realizzare un collegamento veloce tra il centro urbano di Spinoso e la fondovalle dell'Agri, sostituendo un percorso disagiata che, attualmente, è assicurato dall'improprio utilizzo del coronamento di una diga in c.a.

La disponibilità di tali risorse straordinarie, aggiuntive e non sostitutive di quelle ordinarie previste dallo strumento di programmazione regionale, determina il verificarsi di una serie di condizioni propizie, condizioni che consentono la realizzazione, in un periodo temporalmente molto ristretto, di un importante pacchetto di interventi infrastrutturali all'interno di un territorio a bassa densità, assolutamente unico per le qualità paesaggistiche.

La contestuale presenza, quindi, di un'intensa richiesta di trasformazione antropica e di una elevata qualità del territorio sotto diversi profili, hanno spinto la Regione Basilicata ad organizzare una riflessione sui temi del rapporto tra infrastrutture e paesaggio, necessità che diviene “obbligo” in quando la “velocità” e la dimensione delle trasformazioni con cui le infrastrutture della mobilità sollecitano il territorio interno della Regione sono assolutamente fuori dal comune, tenuto conto che tali modalità insediative si intrecciano ed interagiscono in maniera forte con i quadri storici.

Per dare qualche dato dal quale si possa desumere questa vera e propria “emergenza”, basta riflettere sulle potenzialità del contesto geografico ed economico all’interno del quale sarà concentrata una significativa attività di infrastrutturazione del territorio che è lo stesso ove è presente il più grande giacimento petrolifero europeo in terra ferma e sul quale saranno implementate una serie di importanti interventi, finalizzati a sostenere lo sviluppo delle attività economiche ed industriali del comprensorio, attraverso l’impiego delle risorse finanziarie devolute alla Regione in relazione allo sfruttamento dei giacimenti petroliferi. Tutto questo, attraverso uno strumento speciale che si muove nella logica della Pianificazione Integrata Territoriale e che destina una risorsa straordinaria di 350 meuro su un territorio abitato da circa 69.000 persone.

In particolare, sulla tematica della mobilità (interna, ma anche quella destinata alla creazione di un adeguato sistema di relazioni tra le periferie forti ed il centro con le aree interne nella Regione), il programma prevede interventi per 60 meuro, ai quali si aggiungono quelli che fruiscono di altri finanziamenti (PRV - APQ - POR - PNT).

Questi fattori hanno determinato l’emergenza di riflettere sulle modalità con le quali si producono le opere infrastrutturali, introducendo i valori paesaggistici nel processo di pianificazione e progettazione delle opere stesse.

Esigenza, quindi, di conciliare la domanda di infrastrutturazione con la domanda di qualità dell’ambiente e del paesaggio, una problematica che è ormai in tutte le agende delle istituzioni tradizionalmente più attente ai problemi del governo del territorio, tra queste la Basilicata che già con la legge urbanistica regionale ha anticipato l’evoluzione culturale e disciplinare in materia di Paesaggio e Territorio, introducendo una evoluzione dei concetti di Governo delle trasformazioni territoriali e di Tutela del paesaggio, superando la loro storica separazione.

Esigenza che non può prescindere da un obiettivo, che è quello di conferire ai valori paesaggistici nel processo di pianificazione e progettazione delle opere, la medesima dignità nella determinazione delle scelte, dignità che oggi, in special modo per le opere infrastrutturali, viene riconosciuta quasi esclusivamente alle logiche della economicità, funzionalità e sicurezza.

L’oggetto infrastrutturale, ovviamente, oltre ad essere funzionale può e deve essere anche di gradevole percezione visiva e per questo può divenire l’emblema di una trasformazione realizzata con “qualità”. Non sfugge da questa logica anche la realizzazione di un’architettura sospesa che, come la realizzazione di un ponte, contiene in se e riassume diverse motivazioni, non tutte riconducibili alla sfera della razionalità, che ne hanno fatto, nella storia, un oggetto tra i più interessanti e nello stesso tempo pieno di significati metaforici. E’ sicuramente uno degli elementi infrastrutturali dove maggiormente si concentrano e trovano sintesi le logiche economiche, funzionali e tecniche, la concezione simbolica, i valori identitari del paesaggio.

La Regione Basilicata ha, quindi, ritenuto che il conseguimento di questi obiettivi potesse essere perseguito, con una ricerca molto accurata, mettendo a confronto, con lo strumento del concorso di idee, soluzioni diverse nel rapporto con i caratteri del paesaggio, naturale o costruito, senza trascurare i dettagli.

Si è trattato evidentemente di un tema complesso, che ha richiesto e richiede un grande lavoro e grande attenzione, nella convinzione che su questi temi è necessario un proficuo scambio di informazioni ed esperienze, tentativi, sperimentazioni, perché si possa nel futuro parlare di paesaggio che sia l’espressione della stratificazione storica, ma anche la testimonianza del

nostro essere presenti, con coerenza, nel territorio. Solo il confronto riduce e ridimensiona la possibilità di produrre opere in assoluto contrasto con l'ambiente circostante, in favore di oggetti intrinsecamente raffinati, in grado di segnare veri e propri traguardi all'interno del processo di evoluzione della disciplina dell'architettura.

E a proposito di coerenza e di complessità, qualcuno diceva: Tra realtà e promessa, l'infrastruttura non è una COSA, ma un paesaggio - un paesaggio umano che affascina e a volte può DISTURBARE.

L'obiettivo della Regione Basilicata, in sintesi, è quello di superare l'aspetto meramente funzionale, riconducibile immediatamente all'oggetto, atteggiamento che induce a vedere nel progetto del ponte, solo un puro e semplice "attraversamento" e a valutarne i caratteri prestazionali.

Un contributo, in sintesi, per esplorare i possibili esiti ed i possibili nuovi ruoli delle infrastrutture, per indagarne le potenzialità anche in relazione alla trasformazione del territorio e alla capacità di immaginare nuove centralità capaci di creare una nuova gerarchia delle risorse.

Il ponte, insomma, ha una propria autonomia rispetto alle infrastrutturazioni viarie le quali si caratterizzano per il loro sviluppo lineare nel territorio: esso rappresenta non solo la metafora del collegamento, ma una delle massime espressioni delle architetture cosiddette "sospese".

L'intenzione è quella di rilevare ed in qualche misura di rendere percepibile questo carattere negato dai portatori di pregiudizi ideologici, opponendosi ad una concezione statica del paesaggio in cui prevale l'idea che il tempo si debba fermare e che un'area interna della Basilicata, se pur densa di segni e di episodi, sia destinata non a vivere la propria quotidianità, ma a custodire, come un museo all'aperto, un tempo "diverso" da quello che si vive.

I progetti che hanno partecipato al concorso di idee per un ponte sul lago del Pertusillo, hanno colto l'essenza di tali principi, proponendo il ponte ora come metafora del collegamento, ora come "momento di sospensione", ma anche come sintesi simbolica.

Così è per il progetto vincitore, evocatore di presenze paleontologiche, così è per il progetto che propone una fitta foresta di alberi e cespugli sospesi, celebrando così la "connessione" tra uomo e ambiente naturale, così è, infine, per il progetto di ARUP che rievoca, nelle forme, le armonie dell'arpa viggianese.

Tutte le proposte acquisite, però, contengono spunti ed elementi per poter cominciare a discutere sui temi del rapporto tra infrastrutture e territorio senza pregiudizi, evitando di ridurre il dibattito in un irrisolvibile antagonismo tra "tradizione" e "innovazione", anche perché non si può parlare di una vera contrapposizione tra innovazione e tradizione se è vero (come diceva Cervellati) che la tradizione è un'innovazione ben riuscita.

Così il concorso di idee si pone come mediatore delle esigenze di due distinte modalità di approccio del problema, modalità che vedono da una parte coloro che ritengono l'intervento di trasformazione sempre e comunque consentito, e dall'altra chi, invece, tende ad ideologizzare il problema, teorizzando il principio della intangibilità del territorio, negando A PRIORI che l'identità del paesaggio possa essere (e a volte è) quella realizzata dalla continuità coerente di atti capaci di interagire con la natura.

Foto a colori con commenti