



I Grandi Eventi: il caso spagnolo

Great Events: the Spanish case

Emilia Giovanna Trifiletti

Laboratorio TeMA - Territorio Mobilità e Ambiente
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: trifilet@unina.it; web: www.dipist.unina.it

La pianificazione urbanistica in Spagna

La crescita della popolazione urbana più consistente registrata in Spagna risale agli anni del franchismo (1939 – 1975). Fino agli anni Quaranta la popolazione era prevalentemente rurale e solo il 36% della popolazione abitava in città. Facevano eccezione Madrid e Barcellona che nel 1940 superavano già il milione di abitanti.

Tra gli anni Cinquanta e Sessanta si registrò una forte crescita economica ed un grande afflusso verso le aree metropolitane di Madrid, Barcellona, Valencia, Siviglia, Malaga e Bilbao (Alvarez-Cienfuegos Ruiz 1984), con la conseguenza dello spopolamento delle campagne prive di servizi.

Questo movimento migratorio verso i centri urbani era dettato non solo dalle attrattive della vita urbana, ma principalmente dalla progressiva integrazione dell'economia spagnola nel contesto europeo, che favoriva la localizzazione di attività industriali nelle aree a maggiore densità urbana, diventando dunque poli di attrazione sia per il lavoro che per la vita sociale. Il veloce e consistente processo migratorio non fu supportato, almeno nei primi anni, da adeguati strumenti urbanistici che avrebbero dovuto prevedere adeguati nuovi alloggi e servizi annessi.

Conseguenza di tutto ciò fu la localizzazione, nei quartieri periferici dei centri urbani, di vere e proprie baraccopoli; soprattutto a Madrid e Barcellona, dove si registrava una totale assenza di pianificazione, sorsero dei veri e propri dormitori costituiti da baracche (Ferrer Aixala 1985).

In questo panorama socio-economico, fu avviato un Piano di Costruzione, che però non riuscì ad ovviare al deficit abitativo di quegli anni. Seguirono Piani di Orientamento urbano e territoriale (*Ley del Suelo* nel 1956, il *Primer Plan Nacional de la Vivienda* e nel 1957 il *Plan de Urgencia Social*) con l'obiettivo, non realizzato, di edificare mezzo milione di appartamenti (Leira, Gago, Solana 1976). Il risultato della pianificazione di quegli anni, la corruzione municipale che si

The paper theme concerns on the urban and territorial transformations produced by the Great Events in reference to the implementation/transformation of the transports system during the events itself.

For this reason, the article analyzes the results, both final that attended, of the transformations of the last fifteen years in Spain during this extraordinary events.

In particular the paper analyzes five study-case in relationship to different Great Events:

- Barcellona and the 1992 Olympic Games;
- Seville and the 1992 Universal Exhibition;
- Bilbao and the construction of Guggenheim Museum (architectural landmark) in 1997;
- Valencia and the 2007 American's Cup;
- Saragozza and the 2008 Expo, where a new station of the High Speed Train has been realized.

Spanish cities have known how to take advantage of the Great Events and in this way they have modified the identity of the whole country.

Spain is not only endowed with new great architectural patrimony and with new models of city, but mainly he is endowed with a modern and efficient transport system (airports, ports, subways and roads).

era fatta avanti e la connivenza fra pubblica amministrazione e grandi imprese immobiliari, non consentì di arrestare il processo di degrado in atto nelle città spagnole. Anzi, l'urbanizzazione spagnola si sviluppò in totale disaccordo con le previsioni urbanistiche essendo regolate dalla speculazione immobiliare. Le città, ed in particolare Madrid, furono edificate con un'edilizia di scarsa qualità e con la totale assenza di servizi: strade non asfaltate e non illuminate, assenza di connessione alla rete del trasporto pubblico verso il centro della città e verso le aree industriali (Castelles 1986).

Fecero eccezione a questo trend negativo le sole città costiere come Benidorm o Marbella, che invece sfruttarono il boom turistico di quegli anni.

Durante gli anni Settanta la crisi economica internazionale determinò cambiamenti profondi nella domanda di beni e servizi e le dinamiche migratorie si restrinsero. Fino al 1975 continuò il processo di diffusione urbana, con tassi di crescita



Ciudad de las artes y de las ciencias a Barcellona progettata da Santiago Calatrava.

più bassi, ma città come Bilbao e Barcellona, che erano legate maggiormente all'industrializzazione, registrarono un calo considerevole della popolazione (Escudero 1985), mentre Madrid, Saragozza e Valencia mantennero una lieve crescita demografica.

In definitiva alle fine degli anni Settanta il sistema urbano spagnolo era basato sulle sole aree metropolitane.

La Costituzione del 1978 prevede indirizzi precisi nel campo urbanistico, rafforzando il ruolo del Comune nella gestione dei propri interessi e portando alla nascita di nuovi municipi democratici.

Negli anni che seguirono molte città spagnole si dotarono di strumenti urbanistici che ricercavano un'identità locale contrapposta all'eredità dittatoriale e le città spagnole procedevano senza un reale confronto e verifica tra loro. Furono elaborati in quegli anni piani urbanistici intesi come strumenti politici, i quali ingenerarono molte aspettative nella popolazione e divennero l'emblema di quello che la nuova democrazia municipale poteva produrre. D'altra parte si ponevano come correttivi rispetto al degrado urbanistico ereditato dai decenni precedenti ed attribuito all'assenza di un quadro democratico. Inoltre i piani furono caratterizzati da un forte aspetto "partecipativo" che spesso promosse consultazioni, riunioni, dibattiti, ed anche forme di pubblicizzazione (Pesci 1989). I nuovi piani, dalla fine degli anni Ottanta agli inizi degli anni Novanta, sono incentrati sia

sull'approccio generale della pianificazione che sul progetto della città e pongono molta attenzione all'analisi morfologica e all'assunzione del progetto di architettura all'interno del piano (Marcelloni 1989). Nell'arco degli ultimi quindici anni, oltre alla nuova generazione di piani che hanno dato le nuove "regole" per le trasformazioni delle città spagnole, grande spinta è stata data dai grandi eventi che si sono svolti in diverse città spagnole: Barcellona e Siviglia nel 1992, Bilbao nel 1997, Valencia nel 2007 e Saragozza nel 2008.

L'occasione colta al volo dalle città spagnole ha cambiato il volto dell'intero paese incidendo sulla competitività mondiale della Spagna. Fondamentale è stata la centralità data alle grandi opere architettoniche e, soprattutto, alle opere infrastrutturali connesse ad esse, che hanno dato l'occasione di attivare meccanismi (politici ed economici) che, nella gestione ordinaria, non trovavano facile soluzione.

I grandi eventi susseguitesisi hanno posto sempre di più l'attenzione al dopo-evento, investendo dunque in opere durature. È per questo che nell'exkursus storico che segue, si potrà constatare come dal 1992 al 2008, i grandi eventi sono stati sì portatori di nuove centralità urbane mediante la creazione di plusvalori simbolici e di nuove identità, ma principalmente sono stati portatori di grandi investimenti e di nuove infrastrutture (aeroporti, porti, metropolitane e strade) che hanno migliorato radicalmente le più importanti città spagnole.

Barcellona e le Olimpiadi del 1992

I Giochi Olimpici del 1992 si svolsero a Barcellona dal 25 luglio al 9 agosto. L'evento sportivo mondiale rappresentò l'occasione per promuovere un importante cambiamento qualitativo della città. Uno dei settori più interessanti della riqualificazione della città è stata quella operata sulla fascia a mare, dal *Llobregat* al *Besòs*, che fino ad allora era stata solo una barriera di usi dei più disparati ed un insieme di edifici degradati (Bohigas 1992).

Le trasformazioni si concentrano principalmente in quattro aree urbane, che furono collegate tra loro ed integrate agli altri quartieri della città. Tra le installazioni che hanno contribuito al ridisegno dell'immagine di Barcellona, dandole una nuova ed inconfondibile identità, si distinguono: il *Palacio San Jordi* di Arata Isozaki, lo *Stadio Olimpico* (già preesistente dal 1929 e ristrutturato da Vittorio Gregotti), la *Torre per le Telecomunicazioni* di Santiago Calatrava e la *Villa Olimpica* di Oriol Bohigas, Joseph Martorell, David Mackay e Albert Puigdomènech; in occasione dell'evento sportivo fu anche riqualificata un'ampia zona lungo la spiaggia, dove si insediarono nuovi alberghi, bar e ristoranti. Il nuovo

Parco Diagonal Mar a Barcellona, progettato da EMBT Arquitectes Associats.

waterfront è infatti un susseguirsi di strutture di vario genere realizzate da rinomati architetti internazionali tra i quali i due grattacieli della *Torre MAPFRE* (Iñigo Ortiz e Enrique León) e dell'*Hotel Arts* (Bruce Graham, del cui progetto fa parte il *Peix*, una scultura di F. O. Gehry), il *Centro Meteorologico* (Alvaro Siza) e la *Escuela de Vela* (Oriol Bohigas, J. Martorell, D. Mackay), realizzati attorno al regolare impianto del nuovo porto turistico. I complessi residenziali si sviluppano attorno a quella che si configura come la *Rambla* del nuovo quartiere: la *Avenida Icaria*.

Le scelte urbanistiche hanno inciso anche sulle infrastrutture: la rete stradale fu implementata (il trasporto su gomma in quegli anni era preponderante rispetto a quello su ferro) e ci fu un tentativo di migliorare il sistema del trasporto pubblico.

L'obiettivo infatti era quello di rendere la localizzazione degli impianti olimpici un'operazione strategica a lungo termine, che andava quindi al di là dell'evento in sé. Gli interventi furono realizzati in tempi record unendo gli sforzi pubblici (finanziamenti del Comune e della Regione) e privati, superando le storiche divergenze politiche, al fine di un obiettivo comune: la ripresa della competitività del paese.



Si assiste in quegli anni, accanto ad un'autonomia operativa negli interventi legati al grande evento, al recupero di una visione complessiva della città.

È intorno agli inizi degli anni Novanta, infatti, che a Barcellona viene redatto il Piano della Viabilità, viene effettuato lo studio sulle aree di centralità e la normativa speciale dell'*Ensanche* (espansione), che si rilevano fondamentali per lo sviluppo dei progetti e della gestione urbanistica comunale.

La fase urbanistica delle Olimpiadi ha poi ceduto il passo alla fase più recente che, caratterizzata dal venir meno di un'unica finalità contestualmente ad una mancanza di capitali straordinari, è stata caratterizzata da una grande crisi immobiliare che è persistita fino a metà degli anni Novanta. Negli ultimi anni Barcellona ha realizzato grandi interventi di trasformazione che, essendo nella maggior parte dei casi il frutto di promotori privati, come lo *Stadio dell'Español* o la *Diagonal*, stanno portando la città ad una progressiva frammentazione. Bisognerebbe, al contrario, puntare su progetti che inquadrino la città nella sua nuova realtà territoriale, che si occupino di infrastrutture, di Alta Velocità, dell'ampliamento del porto e dell'aeroporto, per puntare sull'area metropolitana e non su i singoli progetti all'interno del suo centro urbano (Font 2004).

Siviglia e l'Expo del 1992

L'Esposizione Universale del 1992 si è svolta a Siviglia dal 20 aprile al 12 ottobre.

Il tema era "L'era delle scoperte" e celebrava i cinque secoli di scoperte e/o innovazioni in tutti i campi, dalla scoperta dell'America del 1492 fino ai nostri giorni. Per quell'occasione fu scelta l'area libera localizzata di fronte alla città storica, sull'isola della Cartuja dove visse lo stesso Cristoforo Colombo, tra il corso del fiume Guadalquivir ed il nuovo tracciato realizzato negli anni Settanta per difendere la città dalle inondazioni.

L'Expo approdava a Siviglia in un momento storico molto particolare per la città che aveva registrato una forte crescita negli anni Ottanta ad opera di numerosi investimenti sulle infrastrutture (Castells e Hall 1992).

Ovviamente l'evento amplificò il trend positivo che stava vivendo la città a quel tempo, portando alla realizzazione di grandi opere. L'investimento nell'evento fu totalmente statale ed ha mutato completamente il volto della città, favorendo l'integrazione tra la Spagna e l'Andalusia.

L'Expo fu utilizzata principalmente per completare quelle opere infrastrutturali che erano iniziate e non completate: furono costruiti due ponti, quindici aree di parcheggio, nove linee di autobus e un treno sopraelevato su monorotaia.

Il volto della città mutò radicalmente essendo concentrato sulle rive del Guadalquivir (una volta abbandonate) ed integrando l'isola di Cartuja alla città.



Il ponte Alamillo, sul fiume Guadalquivir, che connette la città di Siviglia con l'isola di Cartuja. Costruito per L'Expo nel 1992, il ponte ha ricevuto una grande attenzione internazionale.

L'idea era di destinare successivamente i padiglioni espositivi (che di solito per le Esposizioni Universali vengono progettati come strutture temporanee), quali centri di attività permanenti, al fine di rilanciare l'economia locale; quindi fin dall'inizio le strutture furono pensate come permanenti.

In particolare due sociologi urbani di fama mondiale, Manuel Castells e Peter Hall, avevano progettato l'ambizioso Piano *Cartuja 93* che prevedeva la creazione, lì dove sorgeva l'Expo, di un polo tecnologico. Quest'ultimo doveva favorire la modernizzazione tecnologica e mantenere alto il livello di crescita economica e sociale dell'Andalusia.

Dopo più di quindici anni dallo smantellamento dell'Expo, si osserva che alcune aree, dopo un primo momento di abbandono, sono state ristrutturare e riconvertite in diversi parchi a tema: l'*Espacio Cultural Puerta Triana* sta emergendo quale parco tematico culturale, contenitore di musei e mostre didattiche; il Parco dell'*Isla Magica* aperto nel 1997 dove sono riprodotti i viaggi e le imprese degli esploratori che lasciarono Siviglia nel XVI secolo alla scoperta del nuovo mondo; il *Parque Científico y Tecnológico* voluto da Castells e Hall; il Centro di Commercio Mondiale Andaluso di proprietà privata; la Facoltà di ingegneria dell'Università di Siviglia. L'Expo fu l'occasione per superare le scarse dotazioni infrastrutturali della città: furono completamente ridisegnate la circoscrizione (ed i suoi collegamenti col sistema autostradale) e la rete ferroviaria; fu costruito un nuovo aeroporto, mentre grande attenzione fu data al risanamento integrale del fiume Guadalquivir e alle installazioni portuali.

A ciò si devono aggiungere i nuovi assi autostradali che migliorarono i collegamenti tra Siviglia e Madrid e quindi con le altre città dell'Andalusia, e la realizzazione della linea



Particolare del museo Guggenheim di Bilbao.

ferroviaria dell'Alta Velocità tra Siviglia e la capitale, tratta simbolicamente inaugurata nello stesso giorno di apertura dell'Expo.

Per realizzare la linea ferroviaria veloce fu necessario costruire una variante al tracciato tradizionale e fu realizzato anche un raddoppiamento della linea su ferro Siviglia-Cordoba.

L'Expo di Siviglia ha dunque giocato un ruolo fondamentale per la crescita della Spagna.

Nello stesso anno, tra l'altro, si svolgevano le Olimpiadi a Barcellona e questi due grandi eventi hanno innescato un processo fondamentale per l'inserimento del paese nel mercato europeo, proprio negli anni in cui si sottoscrivevano anche i trattati di Maastricht.

Purtroppo il dopo-Expo non ebbe gli esiti positivi attesi: la presunzione che la cascata di finanziamenti pubblici dal centro

potesse ingenerare un'autonoma spinta propulsiva, fu messa in crisi dalla gestione del dopo '92. Siviglia nel 1993 affrontò la *resaca* causata dalla fine della spesa pubblica che si aggiungeva agli effetti della crisi economica e valutaria che stava attraversando, nei primi anni Novanta, l'economia dell'Unione Europea.

Ciò ha ritardato la messa in marcia dei progetti di sviluppo sperati, mentre parte delle infrastrutture create nella Cartuja sono rimaste sottoutilizzate e in stato di semiabbandono (Adagio <http://www.istitutosalvemini.it/>).

Il landmark di Bilbao nel 1997

Bilbao è localizzata nella Spagna settentrionale ed è la città più grande dei Paesi Baschi. La città, importante porto marittimo e centro industriale, si sviluppa lungo il fiume Nervión. La crescita urbana della città, anche se iniziata intorno agli anni Ottanta attraverso le previsioni di piani e progetti sia di infrastrutture che di opere, è realmente decollata intorno agli inizi degli anni Novanta con la pianificazione di progetti di recupero urbano concernenti un nuovo modello di gestione integrata fra le varie amministrazioni pubbliche. A tale scopo nel 1992 è stata creata la *Bilbao Ria 2000*, società di capitale pubblico (50% amministrazioni statali, 50% amministrazioni basche).

Nel 1997 viene inaugurato il Museo Guggenheim, progettato dall'architetto Frank Owen Gehry, che rappresenta a tutti gli effetti il simbolo del processo di trasformazione e rinnovamento della città. La strategia di puntare su un

Il museo Guggenheim di Bilbao, progettato dall'architetto Frank Owen Gehry, è diventato in pochi anni il simbolo di Bilbao. La realizzazione di un landmark architettonico è un altro grande evento in grado di innescare un processo di riqualificazione e di ridisegno urbano. Il contesto urbano dove è localizzato il museo, era caratterizzato da un forte degrado; oggi molte opere di architettura sono state realizzate nella stessa area e una linea leggera su ferro serve tutta la zona lambendo il fiume.



landmark architettonico dalla forte valenza qualitativa, firmato da un grande architetto, ha superato ogni ottimistica previsione. Il museo oltre ad essere "contenitore" di opere, diventa opera sontuosa e scenografica in sé, in grado di attrarre flussi economici autonomamente ed innescare un processo propulsivo di riqualificazione del contesto urbano. Basti pensare che l'area dove è localizzato il Guggenheim era un'area industriale marginale della città e caratterizzata da un forte degrado. Il *landmark* urbano ha dato una nuova identità alla città di Bilbao, che da città industriale si è trasformata in città d'arte, modificando in modo radicale il sistema economico locale.

Il processo innescato dall'inserimento nel paesaggio urbano di un punto di riferimento e simbolo della riqualificazione urbana, è stato supportato anche da un Piano Strategico che si basa sul principio di integrazione trasporto-territorio. Dal 1995, infatti, Bilbao ha investito in trasporti pubblici e nella riqualificazione delle aree in corrispondenza delle nuove stazioni della metropolitana. Parallelamente alla costruzione della metropolitana è stata anche realizzata una linea tranviaria che serve anche il Museo Guggenheim, è stato riorganizzato il sistema della sosta (Papa 2006) ed è stato realizzato il nuovo terminal aeroportuale ad opera dell'architetto Santiago Calatrava.

Valencia e la Coppa America nel 2007

Valencia è stata la sede della trentaduesima competizione velistica più famosa del Mondo dal 16 aprile al 7 luglio 2007: la Coppa America.

Per secoli la città di Valencia aveva avuto come simbolo la torre del *Miguelte*, il campanile gotico della Cattedrale della terza città della Spagna. Oggi Valencia ha altri simboli, legati alle grandi trasformazioni avvenute negli ultimi dieci anni. Quando negli anni Ottanta gli amministratori di Valencia decisero di deviare il corso del fiume Turia che attraversava il centro urbano separando la città vecchia dai quartieri più moderni, non era facile immaginare che quella scelta "forte" ed inconsueta sarebbe stata all'origine dell'incredibile trasformazione urbanistica successiva. L'alveo del fiume è stato trasformato in un grande parco che ha ricongiunto la città con il mare, recuperando il suo affaccio sul Mediterraneo. Per secoli la città si era sviluppata verso la campagna, mentre il mare non dista più di tre chilometri. Nel 1998, nel tentativo di mantenere la posizione culturale di Valencia al passo con quella di Siviglia e Barcellona, il Comune di Valencia ha voluto promuovere un museo di importanza nazionale. Il progetto fu affidato all'architetto Santiago Calatrava e la *Ciudad de las artes y de las ciencias* viene completata nel 2001: Valencia è per la prima volta sotto i riflettori (Calatrava 2001). La seconda volta è nel 2003 quando viene scelta quale sede del grande evento



Il porto di Valencia durante le regate della Coppa America.

velico che le ha permesso di intensificare i processi e le strategie già in atto che erano tese alla trasformazione dell'area portuale. Il porto di Valencia risale al 1792 quando era costituito da un solo molo di legno che si doveva ricostruire dopo ogni forte temporale. Fra il XIX e XX secolo fu costruito il vero e proprio porto fino a raggiungere pian piano l'imponente configurazione attuale. Il Piano Regolatore del 1988 prevedeva la trasformazione di una delle darsene del porto in una darsena ad uso della città. Negli anni Ottanta si firmarono nuovi accordi tra l'Amministrazione Portuale, la Municipalità, il Governo Regionale e il Governo centrale per rinnovare lo spazio interno delle darsena. La previsione era di realizzare un complesso commerciale come a Barcellona. La proposta prevedeva di eliminare dalla darsena, e da un lato del molo di Levante, circa 500.000 metri quadrati di spazi adibiti ad uso portuale. Nasceva il progetto *Balcón al Mar* che, venendo incontro anche alle richieste dell'Amministrazione del porto, prevedeva la costruzione di un accesso, posto a nord della città, direttamente alle installazioni portuali. L'evento della Coppa America ha innescato un processo di riqualificazione molto incisivo ed ha rappresentato l'occasione di mettere in essere quanto pianificato dagli strumenti urbanistici.

Nel 2003 i progetti destinati alla trasformazione della darsena interna del porto di Valencia dovevano modificarsi per la nomina della città quale sede dell'evento. La scelta di Valencia (operata dalla squadra svizzera vincitrice della precedente edizione della Coppa), ha determinato un cambiamento sostanziale di una parte della darsena interna, rafforzando la precedente strategia di trasformazione dell'area portuale. Elemento fondamentale è stata la possibilità di indirizzare tutti gli sforzi e gli investimenti entro un termine

Sperimentazioni



tassativo: l'estate del 2007. I lavori iniziarono nel 2004 ed i principali interventi sono consistiti nello scavo di un nuovo canale di accesso alla darsena direttamente dal mare, in una nuova darsena con diga e contro argine per il nuovo canale di accesso al porto, nella costruzione delle basi operative per le squadre in gara, e nella realizzazione di uno spazio al centro della darsena per l'attracco degli yacht di grandi dimensioni, nella realizzazione dell'edificio *Vels e Vents* dell'architetto britannico David Chipperfield e dello spagnolo Fermin Vázquez, di un parcheggio sotterraneo ed, infine, nella realizzazione di uffici e servizi accessori. Senza dubbio l'intervento che ha maggiormente cambiato l'immagine dello spazio portuale è stata l'apertura di un canale di comunicazione con il mare, mentre si chiudeva la

Schizzo prospettico dell'area dell'Expo ed Ortofoto con l'indicazione delle principali funzioni:

- 1 - Torre dell'Acqua; 2 - Padiglione Ponte; 3 - Acquario fluviale; 4 - Padiglione spagnolo; 5 - Padiglione aragonese; 6 - Edificio a supporto dei padiglioni internazionali; 7 - Palazzo del Congresso; 8 - Edificio dell'Expo; 9 - Parco dell'acqua; 10 - Ponte del terzo Millennio; 11 - Passarella del Volontariato; 12 - Hotel Hiberus; 13 - Piazza tematica; 14 - Iniziative cittadine; 15 - Spettacoli notturni.



tradizionale via di comunicazione della città con il resto del porto. La darsena storica cambiava così definitivamente orientamento aprendosi direttamente al mare e chiudendo il suo accesso tradizionale alla città.

Di pari passo con questa variazione strutturale, la darsena iniziava ad arricchirsi di nuovi edifici (le basi logistiche delle squadre partecipanti alla gara) mentre si eliminavano le vecchie strade di comunicazione interna (la circonvallazione ferroviaria) e si aprivano nuovi accessi.

Il secondo processo di trasformazione è iniziato a metà del 2006, quando il *Consorcio Valencia 2007*, creato dalle amministrazioni pubbliche (della Regione di Valencia e dalle varie amministrazioni spagnole) per la gestione dei lavori e delle infrastrutture per la Coppa America, ha lanciato un concorso internazionale per sviluppare la *Marina Reale Juan Carlos I*. Valencia ha così concentrato architetti ed urbanisti di tutto il mondo affinché proponessero il riordino e l'adattamento di oltre 340.000 metri quadrati corrispondenti al quartiere di *El Grau*, ubicato vicino alla darsena interna, per un totale di 1.3 milioni di metri quadrati di suolo e 565.000 di superficie d'acqua.

Al concorso, presentato a ottobre 2006 alla Biennale di Architettura di Venezia, si presentarono 135 team di architetti mentre, allo scadere del bando, furono 59 i progetti ricevuti.

Il primo marzo 2007, la giuria decise di assegnare il primo premio ex-aequo alle proposte dei tedeschi del *GMP International Architects*, guidati da Meinhard von Gerkan, e agli architetti Jean Nuovel e José María Tomás. Le proposte vincitrici presentavano un riordino generale non solo della darsena, ma anche degli spazi vicini: "*El Grau*" con i moli che in futuro verranno abbandonati dall'attività portuale.

Saragozza e l'Expo del 2008

E veniamo all'evento dell'anno: l'Expo di Saragozza che si svolge dal 14 giugno al 14 settembre. Il tema dell'Esposizione è "*Agua y Desarrollo Sostenible* (Acqua e Sviluppo sostenibile) e la zona in cui sono costruiti i padiglioni si trova lungo le rive del fiume Ebro.

Saragozza, quinta città spagnola, dista da Madrid 300 chilometri, gli stessi che la separano da Barcellona e da Bilbao e 350 chilometri da Valencia. La sua posizione strategica, al centro della Spagna, è sicuramente fondamentale per la previsione degli indotti di cui l'evento sarà portatore. La realizzazione di un sito per l'Esposizione Universale rappresenta un'operazione urbana che ambisce a trasformare una città con investimenti eccezionali giustificati dall'evento. Ma le maggiori trasformazioni non si hanno solo all'interno delle aree dell'evento, ma sul sistema del trasporto per

La stazione dell'Alta velocità di Saragozza, progettata da Feater e Valero.



l'accesso ad essa: ponti, strade, stazioni ed aeroporti. Per il resto l'Expo rappresenta un laboratorio di architettura che persegue maggiormente il tecnicismo e l'estetica rispetto alla durevolezza.

Viceversa le infrastrutture realizzate per l'accesso all'area espositiva sono permanenti e contribuiscono in maniera radicale alla trasformazione della città (Ferdandez-Galiano 2008). L'Expo di Saragozza è stata realizzata in un'area di 25 ettari al di fuori dell'area urbana, in un'ampia ansa del fiume Ebro. E proprio il fiume, e quindi l'acqua, è il tema che ha ispirato l'esposizione di questa edizione.

Il recinto espositivo infatti si affaccia lungo il fiume, e al fiume stesso si ispira il suo aspetto sinuoso.

I Padiglioni si sviluppano lungo un serpentine su più livelli, con un'area libera al centro che si affaccia interamente sull'Ebro. L'annuncio della designazione di Saragozza quale sede dell'Expo fu dato nel 2004 dalla *Bureau International des Expositions* (BIE).

Tra le prime realizzazioni che hanno contribuito ai grandi cambiamenti di Saragozza è stata la realizzazione della stazione dell'Alta Velocità (AVE) ad opera di Carlos Ferrater e José María Valero. La realizzazione della stazione, nodo strategico della rete spagnola del trasporto su ferro, rappresenta l'innescò di un processo di riqualificazione dell'area intorno alla stazione che ha visto anche la nascita di un nuovo quartiere residenziale. A questo è stato affiancato l'ampliamento dell'aeroporto con un nuovo terminal passeggeri.

Il numero dei progetti realizzati intorno al sito dell'esposizione è impressionante: sono state realizzate nuove strade di accesso, le sponde del fiume sono state collegate con due nuovi ponti di cui uno è esso stesso un padiglione espositivo e l'altro è il Ponte del Terzo Millennio (García-Herrera 2008). Le infrastrutture, il treno ad Alta Velocità, il nuovo aeroporto e l'implementazione del sistema viario hanno potenziato la centralità geografica di Saragozza rendendola, a tutti gli

Foto aerea dell'area dell'Expo 2008 a Saragozza durante gli ultimi lavori prima dell'inaugurazione.



effetti, il centro del paese. Per quanto riguarda i padiglioni, sul sito ufficiale dell'Expo vengono indicate quelle che sono le previsioni per il post-evento: l'area sarà trasformata in un *Business Park*.

Conclusioni

La complessa evoluzione urbanistica in Spagna è stata profondamente segnata dal susseguirsi di grandi eventi. Dal 1992 ad oggi, si contano ben cinque grandi eventi che hanno contribuito ad innescare i processi di trasformazione delle città. Le Esposizioni Universali, gli eventi sportivi internazionali, le amenità urbane, hanno ricoperto un ruolo centrale nei processi di sviluppo e trasformazione urbana incidendo in maniera determinante sull'identità e l'immagine delle città.

I processi urbanistici innescati dai grandi eventi hanno riaperto la competizione delle città spagnole rispetto alla città europee, portando la Spagna ad emergere nel panorama internazionale e coronando la rinascita culturale ed economica della Spagna. Le città si sono preparate ai grandi eventi con la consapevolezza di trovarsi di fronte ad un'opportunità probabilmente irripetibile e non l'hanno disattesa.

Massicci interventi hanno profondamente rinnovato l'assetto urbanistico, i maggiori architetti sono stati chiamati per la realizzazione di significativi edifici, ma ciò che ha inciso maggiormente sulle trasformazioni radicali e durature sono state le realizzazioni che hanno interessato le infrastrutture: metropolitane, alta velocità, stazioni, aeroporti, porti e strade. Investire in infrastrutture non significa solo accessibilità alle nuove centralità urbane, ma soprattutto rappresenta il futuro delle aree stesse che senza un'integrazione con le parti consolidate del territorio, perderebbero vita e resterebbero inutilizzate. Il grande evento è dunque l'occasione per mettere in moto energie, investimenti, politiche che Amministrazioni locali, regionali e statali devono cogliere al volo, nell'ottica di "approfittare" della straordinarietà del momento storico per accelerare processi di trasformazione lenti a decollare; è l'occasione per investire in quei settori, quali le infrastrutture, che consentono radicali trasformazioni dei flussi e delle dinamiche urbanistiche delle città.



L'ampliamento dell'aeroporto di Saragozza progettato da Luis Vidal.

Riferimenti Bibliografici

Adagio C., <http://www.istitutosalvemini.it/>

Alvarez-Cienfuegos Ruiz J. (1984) "El proceso de urbanización en España y sus condicionamientos estructurales, 1940-1981", in *Estudios territoriales*, n. 11 e 12.

Bohigas O. (1992) *Ricostruire Barcellona*, Etaslibri, Milano.

Calatrava S. (2001) "Ciudad de las artes y de las ciencias", in *Lotus International 109*, Electa, Milano.

Castelles M. (1986) *La ciudad y la masas*, Alianza, Madrid.

Castelles M. e Hall P (1992), *Andalucía. Innovación Tecnológica y desarrollo económico*, Madrid, Expo'92-Espasa Calpe.

Escudero M. (1985) "Esplendor y caída del Gran Bilbao", in *Estudios Territoriales* n. 19.

Ferdandez-Galiano L. (2008) "Zaragoza líquida", in *Zaragoza 2008-La Expo del Agua; construcciones sostenibles - Arquitectura Viva* n. 117.

Ferrer Aixala (1985) "L'abitazione in Spagna: un'occhiata retrospettiva", in *Storia urbana*, n. 31.

Font A. (2004) "La pianificazione territoriale della regione metropolitana di Barcellona", in *AreAVasta online* n. 8/9

García-Herrera A. (2008) "Desarrollo a secas", in *Zaragoza 2008-La Expo del Agua; construcciones sostenibles - Arquitectura Viva* n. 117.

Leira E., Gago J., Solana I. (1976) "Madrid: cuarenta años de crecimiento urbano", in *Ciudad y territorio*, n. 2-3.

Marcelloni M. (1989) (a cura di) "Piani e politiche urbane in Spagna", in *Urbanistica* n. 94, Franco Angeli Editore, Milano.

Pesci R. (1989) "De la ciudad regulada a la ciudad consensuada", in *Ciudad y Territorio*.

Papa E. (2006) "Bilbao", in *Città e reti di trasporto su ferro. Da un paradigma interpretativo ad un caso di studio*, Giannini Editore, Napoli.

Referenze immagini

La foto di pagina 58 è tratta da Lotus International 109. La foto a pagina 59 è tratta da Lotus International 128. La foto a pagina 60 è tratta dal sito www.wikimedia.com. La foto a pagina 62 è tratta dal sito www.americanscup.com. Le foto da pagina 63 a pagina 66 sono tratte da *Arquitectura Viva* 117.