

## **L'EXPO 10 ANNI DOPO**

### **QUALE BILANCIO**

1 - Nel 1989 a due intellettuali portoghesi, commissari per la commemorazione dei 500 anni dall'arrivo di Vasco de Gama alle Indie, venne l'idea. Essa trovò d'accordo il governo e il Comune e da quel momento si diede inizio alla scelta del luogo, alla raccolta delle candidature e al processo di negoziazione per raccogliere i sostegni necessari.

Affidati gli incarichi, furono organizzati i piani e i progetti, fu preparata la relativa operazione finanziaria, furono realizzati i lavori e il 22 di maggio del 1998 si aprirono le porte all'ultima esposizione mondiale del XX secolo.

Recuperare Lisbona tramite un grande progetto che scatenasse sinergie necessarie a interrompere il ristagno in cui la capitale si trovava agli inizi degli anni '90, fu il grande obbiettivo dell'EXPO '98.

Con la fine della guerra coloniale nel 1974 e l'adesione portoghese alla CEE nel 1985, Lisbona divenne, da capitale di un decadente impero coloniale, la capitale di un paese periferico dalla Comunità Europea.

All'inizio degli anni '90 Lisbona si trovava in uno stato di avanzato degrado. Non solo il livello demografico era diminuito del 25%, ma anche l'età media della popolazione era fortemente diminuita. Era in atto un processo di deindustrializzazione e di rapida terziarizzazione del

centro, privo delle infrastrutture adeguate agli spostamenti pendolari quotidiani.

La rete stradale era inadeguata all'aumento dei parcheggi auto, le grandi infrastrutture della zona metropolitana non erano state ultimate e la rete dei mezzi pubblici non soddisfaceva le esigenze della popolazione, avendo visto una perdita di circa 10.M passeggeri negli anni Ottanta. Il parcheggio era totalmente privo di regole e i lavori nella rete stradale vennero realizzati in un'ottica tecnocratica, con un'evidente privilegio delle esigenze di circolazione a discapito dei pedoni e delle possibilità di convivio negli spazi pubblici.

Nello scegliere il luogo in cui fu realizzata l'EXPO si tenne in considerazione la morfologia di Lisbona e la ricerca della posizione che potesse conferire maggiori benefici al recupero della città nel suo insieme.

La scelta ricadde sulla zona Orientale di Lisbona, una zona che comprende circa 350 ettari e 5 Km della zona rivierasca, precedentemente occupata da industrie inquinanti depositi di residui di guerra parchi-containers, il mattatoio municipale, una discarica e l'impianto di trattamento fognario. L'opera di recupero urbano incise su tutta l'area, nonostante l'Esposizione ne occupasse appena 80 ettari. Lo sviluppo di progetti immobiliari da parte di un'ente pubblico espressamente costituito a questo scopo contribuirà, con la sua maggior parte, al finanziamento dell'Esposizione.

Costruire l'EXPO ha comportato lo smantellamento delle industrie inquinanti, la decontaminazione del suolo, la depurazione dei fiumi e la costruzione di grandi sistemi di accesso e di trasporto - una nuova linea

della metropolitana, una nuova stazione intermodale (linea ferroviaria, metropolitana e autobus) - e innanzitutto la costruzione di una nuova area centrale di Lisbona in cui, fra maggio e settembre del 1998 sarà impiantata l'EXPO '98.

Questa probabilmente è l'idea più innovatrice dell'EXPO di Lisbona.

Sull'esempio di Barcellona, l'EXPO '98 fu ideata come progetto a medio-lungo termine che, senza limitarsi all'Esposizione in sé, unì alla città una nuova area centrale e una struttura urbana delineata per contribuire a riconvertire tutta la Zona Orientale di Lisbona.

Il progetto EXPO non rappresentò l'unico intervento progettato allo scopo di attirare l'attenzione verso l'instaurazione di nuove attività, di modernizzare Lisbona e, in quanto tale, conferirle un maggior peso nel contesto delle città europee. Tuttavia la notorietà assunta da questa città per il fatto che in essa si realizzava l'EXPO e, soprattutto, l'enorme sforzo dato dai tempi stretti e definiti, conferì a questo progetto il ruolo di grande motore della trasformazione della città nell'entrata nel nuovo millennio.

Com la sua grande accessibilità, le infrastrutture della telecomunicazione moderna, gli spazi adeguati alle nuove esigenze del terziario, un programma di abitazione diretto alle nuove generazioni e alla classe media e le importanti attrezzature d'ambito metropolitano, il progetto urbano dell'EXPO cercò di recuperare i valori di stampo tradizionale di Lisbona, in particolare nella sua relazione con il fiume e nell'attenzione data a valorizzare gli aspetti ambientali e paesaggisti.

Fu dato un significato molto particolare allo spazio pubblico progettato e costruito come il grande sistema integrante e strutturante che permettesse di mantenere la coerenza dell'insieme urbano durante il periodo di consolidazione di questa zona della città.

La dialettica fra il temporaneo e il definitivo, l'analogia fra il luogo di festa e di mistero in cui circola un'enorme quantità d'informazione e il centro in cui si sviluppa la storia della città, costituirono la base dell'idea di progettare il Recinto dell'Esposizione come se si trattasse di un "Centro Storico", metafora che riassume efficacemente le principali caratteristiche dello spazio pubblico.

Ma al di là di tutto ciò il progetto EXPO fu affrontato anche come un'opportunità per stimolare la costruzione di grandi infrastrutture per la mobilità, che da tempo giacevano nei cassetti ministeriali.

Cio che è stato realizzato si basa sul lungo e intenso lavoro delle diverse squadre coinvolte in azioni che vanno dalla progettazione fino alla supervisione dei lavori e all'esposizione. Per questo motivo è importante mettere in risalto gli aspetti della strategia di sviluppo del progetto urbano, a mio avviso applicabili ad altre grandi opere urbane, senza i quali non sarebbe mai stato possibile ottenere questo tipo di successo:

- a) Associare il progetto urbano a un evento d'eccezione dalla grande simbologia e ripercussione.
- b) Fissare una data specifica, assolutamente non oltrepassabile, sulla quale si basava tutta la pianificazione temporale.

- c) Mediare un progetto que rese possibile mobilitare energie fuori dal comune, scatenare sinergie e ottenere un alto grado di adesione da parte del pubblico.
- d) Costituire una società competente in materia di pianificazione, progettazione, gestione dei lavori e fase di Esposizione.

Fu programmata in maniera integrata la conclusione, per il Maggio del 1998, delle autostrade, dell'ampliamento dell'aeroporto, l'elettrificazione delle ferrovie, il nuovo ponte sul Tago, il treno regionale sull'altro ponte, l'estensione della rete della metropolitana e le vie rapide urbane nella città di Lisbona.

L'obbiettivo era quello di consentire l'arrivo all'EXPO a chi provenisse da qualsiasi parte del mondo, dalla Spagna, da tutto il Portogallo o dal resto di Lisbona. Era necessario creare tutte le condizioni per far sì che i 10-12 milioni di visitatori portoghesi e stranieri previsti arrivassero agevolmente all'esposizione, affinché questa fosse un successo.

Il progetto EXPO '98 è stato di fatto un detonatore dall'enorme impatto in tutta l'area metropolitana della capitale portoghese e nell'intero paese, e ciò al di là delle contingenze determinate dall'alternanza politica verificatasi nei 10 anni della sua preparazione.

Ritengo che questa capacità di mobilitare le volontà, di esigenza di coordinamento tra i diversi livelli di decisione politica e i diversi settori dello Stato e di coniugazione delle volontà dei vari settori del potere, costituisca un aspetto rilevante della strategia di rigenerazione urbana e

di sviluppo integrato, basati sulla realizzazione di grandi eventi internazionali.

2 – Un secondo aspetto molto positivo della strategia adottata nella realizzazione di questo progetto, ora già concentrato nell'area di intervento delle operazioni urbanistiche, ha a che vedere con l'importanza data al Post-EXPO.

Nel 1992 erano stati realizzati i Giochi Olimpici di Barcellona e l'Expo Mondiale di Siviglia. E se i primi furono d'esempio su come sfruttare un evento come occasione per rinnovare tutta la città, Siviglia invece, sotto questo aspetto, era stata un fiasco.

Furono costruiti anche un nuovo aeroporto, una stazione ferroviaria e delle autostrade, ma l'area dell'esposizione e i suoi splendidi padiglioni, una volta chiuse le porte dell'esposizione, rimasero lì abbandonati, inutilizzati, richiamando l'attenzione sull'enorme investimento sprecato.

Queste due lezioni, una positiva e l'altra negativa, hanno marcato definitivamente la strategia del progetto adottato a Lisbona. Nel caso portoghese l'obiettivo dei piani e dei progetti fu: costruire una nuova area centrale di Lisbona, un'area nell'insieme di eccellenza e abitativa, con uffici, spazi commerciali e attrezzature su scala metropolitana dove durante quattro mesi si potesse realizzare una grande esposizione mondiale.

Quello che è stato il Padiglione dell'Utopia durante l'esposizione è ora indispensabile per la Città come padiglione Multiuso; l'Oceanario riceve

oggi milioni di visitatori all'anno; il Padiglione della Conoscenza è il Museo della Scienza Viva; i Padiglioni dei Paesi partecipanti ospitano oggi la Fiera Internazionale di Lisbona.

Lo stesso spazio pubblico, del cui progetto sono stato responsabile, fu disegnato pensando al suo futuro: grandi viali preparati per ricevere automobili; furono concepite aree pedonali e spazi per i parcheggi, introducendo anche elementi di "abbellimento": laghi, fontane, arte urbana; si prestò attenzione ai dettagli come se si trattasse di uno spazio pubblico del centro storico.

E in questa prospettiva, in cui tutto ciò che veniva fatto per l'esposizione doveva essere messo a frutto e marcare il futuro, il tracciato urbano e lo spazio pubblico assunsero una rilevanza particolare.

Anticipare la costruzione di uno spazio pubblico fece sì che questo funzionasse da piattaforma su cui sono sorti col tempo i nuovi edifici che hanno sostituito le precedenti effimere costruzioni, evitando che col decorso degli anni quest'area assumesse un aspetto incompleto e inospitale.

Tre settimane dopo la chiusura dell'esposizione le porte furono di nuovo aperte, il recinto cominciò ad essere eliminato e nacque un nuovo quartiere all'interno della città: il *Parque das Nações* (Parco delle Nazioni).

3 – Oggi, passati 10 anni dalla chiusura dell'esposizione, il *Parque das Nações*, al pari dello *Chiado*, è la zona della città in cui il mercato immobiliare ha raggiunto i più alti valori.

L'aumento rapido e sostenuto dei prezzi è il risultato delle condizioni d'eccezione di un enorme investimento pubblico, del dinamismo dell'ente di gestione nell'attrarre i primi locatari (tra cui aziende al top nell'universo imprenditoriale), e dell'effetto di trascinamento che queste aziende hanno avuto, ma anche di una gestione urbana autonoma, dal modello impresariale, con una rapida capacità di decisione.

Taluni ritengono che ci sia stata un'"overdose" di investimento pubblico a scapito di una distribuzione più equitativa sul territorio metropolitano.

Altri criticano il trattamento d'eccezione riservato a quest'area della città, sottratta alla gestione municipale, per essere affidata a un Commissario politico, scelto dal Governo, con grande autonomia nelle opzioni d'investimento e nella gestione del territorio.

Questo non è di certo un modello generalizzabile per il resto della città, ma il contrasto con la pesante macchina municipale è fin troppo evidente, il che obbliga a pensare all'urgenza di mettere in pratica nuove forme organizzative per la gestione della città, affinché quest'esperienza non sia un'oasi nel marasma generalizzato che negli ultimi decenni è stato rappresentato dalla gestione autarchica di Lisbona.

Tuttavia una cosa è certa: a Lisbona tutti riconoscono che, da una situazione di totale abbandono verificatasi fino alla fine degli anni '80, oggi nella zona orientale si ha un nucleo eccellente di 340 ettari di città.

Nonostante il fatto che alcune opzioni del progetto fossero controverse e contestabili, in particolare in relazione alla densità, all'eccessiva concentrazione dei mezzi pubblici in un solo punto (il che obbliga i residenti all'uso delle automobili per uscire da casa), fino all'assenza di un filo conduttore all'interno del disegno urbano che si riflette nell'eccessiva eccezionalità delle forme che non permette un discorso comprensibile e armonizzato, il consolidamento fu rapido – 20 anni dall'inizio del progetto fino ad oggi – con 300 aziende, 18.000 residenti, per un totale di 2.800.000 m<sup>2</sup> di costruzione, una delle aree più dinamiche della città.

4 — Tuttavia ritengo che quando oggi si analizza il progetto EXPO '98 gli aspetti più negativi da sottolineare non risiedano tanto in ciò che è stato fatto, ma al contrario in quanto fu omesso in questi stessi 20 anni e principalmente quel che ancora non viene fatto in tutto il territorio comprendente i 300 ettari del *Parque das Nações*. Ossia tutto il necessario per saldare la nuova area urbana all'area prossima circostante e in modo particolare la sua espansione lungo il margine del Tago fino al centro della città.

L'elemento più distintivo di Lisbona, e che rimane nella memoria di ogni visitatore, è il fiume col suo immenso estuario – il *mar da ralha* (mare di Paglia), come è stato battezzato – sul quale, <sup>o</sup>formando un anfiteatro, la città si è sviluppata. E nella lunga lotta di Lisbona per recuperare il suo fiume, il primo e decisivo passo fu fatto nell' EXPO quando furono tolti alla giurisdizione dell'autorità portuaria <sup>5</sup> Km della riva del fiume.

Ora questo processo verso il centro della città, la *Baixa*, deve essere continuato, annullando barriere (alcune costruite proprio per facilitare l'accesso all'EXPO), intercalando aree di diversi usi portuari – nautica da diporto, crociere, - con aree libere per lo svago delle persone e la fruizione del fiume, riportando la città fino alla riva come è già stata in passato.

In tutto siffatto percorso, “**il cosiddetto *caminho de oriente***” (percorso d'oriente), si trova un patrimonio storico rilevante – di cui si fece l'inventario all'epoca dell'esposizione universale – ma esistono anche dei progetti, come quello di Renzo Piano, che avranno un ruolo strutturante in tutta l'operazione, ma che tardano a concretizzarsi per inerzia dell'amministrazione municipale.

L'altra grande opportunità di saldare il *Parque das Nações* con l'area circostante va collegata all'arrivo a Lisbona del treno ad Alta Velocità e alla localizzazione della stazione centrale nella *Gare do Oriente* (Stazione d'Oriente), progettata da Santiago Calatrava.

Aggiungere alla Stazione d'Oriente le strutture della stazione di Alta Velocità e il punto di partenza dello "Shuttle", che collegherà Lisbona al nuovo aeroporto, vuol dire rafforzare ancora di più la centralità di quest'area e il suo ruolo strategico nella futura strutturazione della città.

Vari fattori concorrono al tentativo di incrementare l'importanza della zona occidentale della città.

Il trasferimento dell'aeroporto verso la riva sud e la natura dei suoi terreni, la costruzione del Terzo Attraversamento del Tago, il nuovo Ponte rodoferroviario - la localizzazione di grandi infrastrutture - l'Ospedale Centrale di Lisbona e l'Istituto di Oncologia - e ancora il fatto di trattarsi della zona della città in cui si trovano le maggiori riserve di spazio da occupare, sono tutti fattori che contribuiscono a creare opportunità non previste quando l'EXPO era stata pianificata.

Così sorge oggi la possibilità di colmare questo vuoto, saldando in modo potente il *Parque das Nações* con la zona urbana circostante, orientando le funzioni centrali verso una nuova "downtown" organizzata a ponente della stazione e dando continuità, attraverso i nuovi "boulevards" e i tessuti urbani, ai quartieri localizzati nella zona circostante il *Parque das Nações*.

Dopo più di un decennio, l'effetto EXPO comincia a influire sulla zona circostante e il *Parque das Nações* comincia a non essere più un nucleo d'eccellenza isolato.