

Manuel Salgado: ho tanti progetti per il futuro di Lisbona

La fine della dittatura di Antonio de Oliveira Salazar, che nel 1974 riporta la democrazia in Portogallo, apre per Lisbona una nuova stagione di trasformazioni urbane (culminate nel Piano strategico del 1992) e apertura verso l'Europa e il mondo (Lisbona Capitale della Cultura nel 1994 e l'Expo internazionale nel 1998). Antonio Angelillo ha discusso del passato e del futuro della capitale portoghese con l'architetto Manuel Salgado, autore di rilevanti progetti urbani in Portogallo e recentemente riconfermato assessore all'Urbanistica in seguito alle elezioni amministrative dell'ottobre scorso.

Il suo nome è legato alla realizzazione del piano dell'Expo. Quanto è pesata l'organizzazione dell'evento nella fase di ristrutturazione urbana degli anni novanta?

Durante la «riflessione strategica» di inizio anni novanta è stata presa un'importante decisione per la candidatura all'Esposizione internazionale del 1998, che ha poi festeggiato i 500 anni dell'arrivo di Vasco de Gama in India. In otto anni è stato realizzato un insieme di opere per modernizzare il sistema della mobilità e delle comunicazioni interne alla città. Grazie alla presenza dell'evento, si è inteso realizzare nuove polarità di sostegno allo sviluppo urbano. Con la dismissione del petrolchimico, della centrale di trattamento dei rifiuti e del deposito di munizioni si è tentato di costituire lungo il Tago una grande polarità terziaria nella parte orientale della città, intorno alla nuova Stazione d'Oriente. È stata estesa la metropolitana, attivata una nuova linea regionale (impiegando anche il vecchio ponte 25 aprile), eretto il ponte Vasco de Gama che collega la zona orientale all'autostrada del Sud e alla Spagna, completato alcune strade e costruito nuove radiali esterne previste ma mai realizzate. Anche all'interno della città sono state costruite, forse con una logica che rispondeva più alla preoccupazione di accesso rapido che alle esigenze di distribuzione locale, nuove vie di accesso all'area orientale che oggi la nuova politica dei trasporti, più sostenibile, mette in discussione.

Quale critica muove alle amministrazioni che vi hanno preceduti?

Dal 2001 si sono succeduti in sei anni quattro sindaci di destra generando una grande instabilità, culminata con una crisi politica e di credibilità delle istituzioni locali che ha lasciato una complicata situazione urbanistica e un disarticolato sviluppo immobiliare. I programmi

iniziati con l'Expo, come la riqualificazione del limitrofo quartiere popolare di Chelas, si sono interrotti senza che ne venissero intrapresi di nuovi. Ciò ha accentuato la ghettizzazione del Parco delle Nazioni dell'Expo, divenuta un'isolata area di eccellenza.

Quali sono i programmi su cui invece punta la nuova amministrazione?

Se non fosse intervenuta la crisi potremmo tranquillamente dire che saremmo in un momento di svolta, con la previsione di grandi investimenti pubblici per le infrastrutture. Lo spostamento dell'aeroporto libererà nuove aree strategiche; l'arrivo dell'alta velocità permetterà il terzo attraversamento del Tago; nuovi investimenti nella rete ferroviaria regionale collegheranno la linea proveniente da Cascais con l'anello esterno che connette i due margini del fiume; è stato siglato un accordo con la società che gestisce la metropolitana che completerà il sistema con una nuova «circuline» che servirà l'area urbana di maggiore densità. D'altra parte, nuove regole hanno reso possibile la gestione pubblica di caserme, ospedali e prigioni, aree strategiche che nei prossimi anni saranno rese disponibili alla città. È anche in programma la realizzazione di due ospedali (il nuovo Istituto dei tumori e un grande nosocomio che concentrerà altre piccole strutture distribuite dentro la città), che costituiranno un unico polo in grado di riqualificare la zona orientale. La maggiore novità consiste però nella negoziazione con l'Autorità portuale che, opportunità unica per la città, ha permesso di trasferire alla municipalità il 50% circa delle aree presenti nei 19 km lineari del porto: con l'eccezione di spazi per la nautica che manterranno una gestione congiunta tra il Municipio e l'Autorità, le attività portuali saranno confinate solo nell'area di Alcantara e Santa Apolonia (container) e al Jardim do Tabaco del centro storico (passeggeri). Se tutti i progetti venissero realizzati, potremmo riformulare il sistema di mobilità pubblica e utilizzare un insieme di terreni strategici, permettendo di fatto di riorganizzare le funzioni urbane in forma completamente diversa.

Con quali mezzi pensate di realizzare i progetti?

L'attuale esecutivo ha avuto due anni di tempo per avviare la macchina amministrativa, per lo studio e l'elaborazione di proposte per la città. Dispone ora del resto del nuovo mandato (4 anni) per realizzare quanto pianificato. Con la crisi purtroppo dobbiamo gestire le azioni previste in un contesto di scarsità di risorse che probabilmente si tradurrà in ritmi di sviluppo più lenti. Ci sono diversi progetti privati, rimasti fermi per anni per questioni amministrative, che l'attuale giunta ha sbloccato, ma non siamo sicuri che ci siano la capacità finanziaria e la reazione di mercato in grado di permettere la loro realizzazione in tempi brevi. Certo, il contesto è

stimolante perché richiede nuove forme di gestione.

Forse i privati potrebbero contribuire a tali progetti utili alla collettività?

Il maggiore contributo che un'amministrazione può offrire ai privati è di accelerare i processi decisionali, creare condizioni di stabilità e certezza affinché si possano attuare gli investimenti immobiliari. È compito dell'amministrazione trovare un punto di equilibrio della contropartita da richiedere ai privati in termini di opere di urbanizzazione e attrezzature sociali. Purtroppo questo equilibrio è adesso molto difficile da raggiungere. Nella scarsità di risorse, il recupero di edifici rappresenta forse una modalità operativa da impiegare più diffusamente: il caso del Mude (Museo del Design) è un esempio in cui, con scarsissimi mezzi economici, si è adattato un antico edificio puntando alla valorizzazione della collezione esistente.

Molte amministrazioni cercano i finanziamenti per realizzare le opere pubbliche alienando i propri patrimoni immobiliari. Lei cosa ne pensa?

Il Comune ha contratto debiti per anni e purtroppo gli interessi bancari limitano oggi la capacità d'azione dell'attuale amministrazione, ma la giunta sta cercando nuove soluzioni per invertire la tendenza. Stiamo negoziando un prestito di 120 milioni con la Banca Europea di Investimento, che però non raggiunge nemmeno il 10% dei fondi necessari ai lavori di rinnovo urbano previsti. Ma abbiamo bisogno di risorse per la riqualificazione di intere aree degradate, per esempio nella zona nord. La nostra politica non è però di trasformare il patrimonio pubblico direttamente in risorsa economica, in denaro «liquido». Negli anni cinquanta, durante il fascismo, il ministro dei Lavori pubblici Duarte Pacheco espropriò ampie aree periferiche che attualmente, sebbene frammentate, sono risorse importanti per la città, per la riorganizzazione dello spazio pubblico, le piste ciclabili e i parchi. L'eventuale alienazione del patrimonio sarà unicamente motivata dalla riduzione del debito o dalla costruzione di nuovo patrimonio. Diminuendo il debito pubblico saremo in grado di acquisire nuova capacità d'investimento. Disponiamo di un parco progetti ambizioso che richiede una grande disponibilità di risorse a cui il Comune ora non può accedere. Però possiamo mobilitare i privati richiedendo in cambio di ogni investimento immobiliare la realizzazione di forme di accessibilità, parcheggi, servizi e spazi pubblici.

Come si caratterizza la città nei confronti dell'area metropolitana?

L'area metropolitana potrebbe essere importante per lo sviluppo della città. Lisbona polarizza

una regione di rilievo a scala internazionale, la «facciata atlantica» della penisola iberica, che va da Sines a Vigo/La Coruña ed è abitata da circa 11,5 milioni di abitanti (più dell'area regionale di Madrid, della Catalogna o dei Paesi Baschi). L'area concentra un elevato Pil e il collegamento di alta velocità Lisbona-Vigo e Vigo-Madrid sarà di prioritaria importanza per dinamizzarla ulteriormente. Lisbona gode anche di una posizione geografica eccezionale: all'estuario di un fiume, non è lontana da importanti parchi naturali (Sintra, Cascais, Arrabida), è vicina alle grandi spiagge ed è una città ricca di patrimonio storico. Possiede infine una multiculturalità che l'amministrazione intende incentivare. Nuove possibilità saranno offerte anche potenziandola nella struttura della sua area metropolitana collegandola con il nuovo ponte sul Tago, area che ha presentato negli ultimi decenni una certa dinamica demografica e dove è prevista la localizzazione del nuovo aeroporto. Tale operazione ne rafforzerà la coesione evitando la «litoralizzazione», cioè la densificazione edilizia lungo le coste di Estoril e Cascais.

Quali sono i limiti con cui si misurerà lo sviluppo urbano nei prossimi anni e quali saranno le nuove direzioni?

È da premettere che il Comune rappresenta ormai solo una delle parti, sebbene la più rilevante, di un'area metropolitana di quasi 2,5 milioni di abitanti. Oltre l'80 % del territorio comunale è urbanizzato. Ci troviamo di fronte alla problematica della scarsità di suolo che spiega parzialmente anche il fenomeno di perdita di popolazione (circa 10.000 abitanti l'anno negli ultimi 30 anni). Solo ultimamente stiamo recuperando un'offerta di posti di lavoro (in particolare nel terziario qualificato) che però innesca problematiche relative al traffico e all'accessibilità delle aree centrali. La popolazione universitaria ha raggiunto le 120.000 presenze rispetto ai 500.000 residenti e i tantissimi studenti stranieri sono una risorsa per il futuro.

Come pensa verrà impiegata l'architettura nella politica urbana?

Siamo in un momento particolarmente felice. Abbiamo una schiera di giovani che hanno già alle spalle numerose esperienze, anche internazionali, e che finora sono stati poco impiegati per la qualificazione della città. Il nostro obiettivo è attivarli anche grazie a momenti di confronto con le migliori risorse internazionali, nella progettazione dello spazio pubblico, nella riorganizzazione urbana e nella realizzazione di edifici di pregio. Abbiamo in programma un lungo elenco di concorsi organizzati con l'Ordine degli Architetti. Da due anni sono state intraprese collaborazioni con università per studiare aree della città, utili per una riflessione ma anche come inquadramento per i piani concreti in fase di elaborazione. Infine si stanno realizzando

diversi progetti, anche privati. Paolo Mendes da Rocha, David Adjaye, Norman Foster, Renzo Piano, Charles Correa, João Nunes, João Gomes da Silva, Manuel Mateus, João Luís Carrilho da Graça sono solo alcuni dei progettisti attualmente coinvolti in lavori lungo la fascia fluviale che permetteranno all'architettura contemporanea di diventare uno degli elementi distintivi della città.

Quali sono i concorsi internazionali previsti nei prossimi mesi?

Nel centro storico è previsto il terminal per le navi da crociera del nuovo porto passeggeri. Nell'area portuale di Alcantara che si libererà verrà realizzato un nodo della rete ferroviaria connesso al fiume attraverso un generoso spazio pubblico dedicato ad Amalia Rodrigues. Bisognerà dare dignità di spazio pubblico anche al Largo do Rato, in centro storico, che attualmente soffre per la sua natura di svincolo d'importanti direttrici viarie. Allo stesso modo si pensa alla riorganizzazione di Praça d'Españha e di un nuovo giardino pubblico che salderà l'Expo ai quartieri residenziali orientali.

About Author



Antonio Angelillo

Nato a Gorizia nel 1961, dopo la laurea in architettura a Venezia nel 1986 svolge un tirocinio con Alvaro Siza a Porto e dal 1989 al 1997 è redattore di «Casabella», pubblicando articoli e servizi sui fenomeni emergenti che attraversano l'architettura e la città contemporanea. Nel 1994 fonda il Centro Italiano di Architettura ACMA, di cui è direttore, e nel 2014 la piattaforma editoriale web paesaggio.it. Attraverso le svariate iniziative internazionali organizzate con ACMA e le frequenti pubblicazioni, in Italia ha contribuito a sensibilizzare alle problematiche connesse alle trasformazioni del paesaggio. Svolge attività di consulenza per enti ed amministrazioni. Per conto del MiBACT ha realizzato la procedura di selezione italiana per il Premio del Paesaggio del Consiglio d'Europa. Dal 1986 svolge attività di ricerca e di docenza a contratto tenendo laboratori e corsi presso diverse università italiane (Venezia, Milano, Ferrara, Roma, Trento, Napoli, Cagliari, Perugia, Sassari). Dal 2008 è co-direttore del master in Architettura del

Paesaggio della Universitat Politècnica de Catalunya di Barcellona organizzato da ACMA a Milano, nonché dei seminari internazionali estivi "Rifare paesaggi" realizzati in collaborazione con la Città di Lisbona.

[See author's posts](#)

[+ Condividi](#)