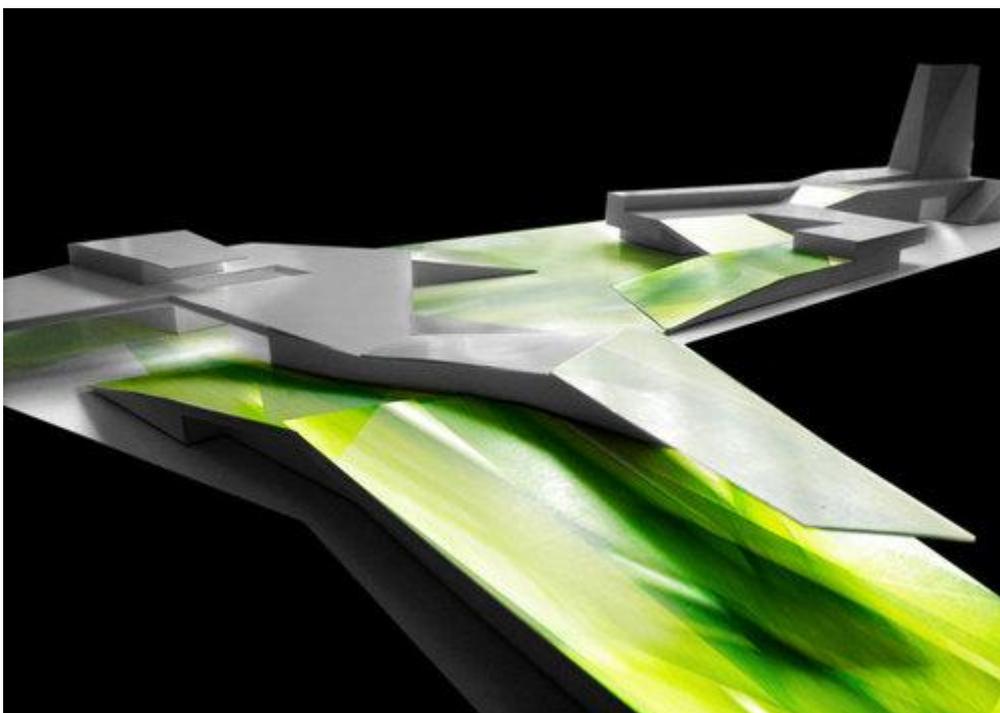


# Europaconcorsi Beta

La Spezia (SP), Italia

## Waterfront Di La Spezia

[Arau Acustica](#), [Teresa Galí-izard](#), [Guillermo Vazquez Consuegra](#), [Pondio Ingenieros](#),  
[Davide Olivieri](#), [Jg Ingenieros Consultores De Proyectos S.a.](#)



Giardini pensili

© [Guillermo Vazquez Consuegra](#) . Published on November 15, 2007.

### 1.INQUADRAMENTO



Inserimento

© [Guillermo Vazquez Consuegra](#) . Published on November 15, 2007.

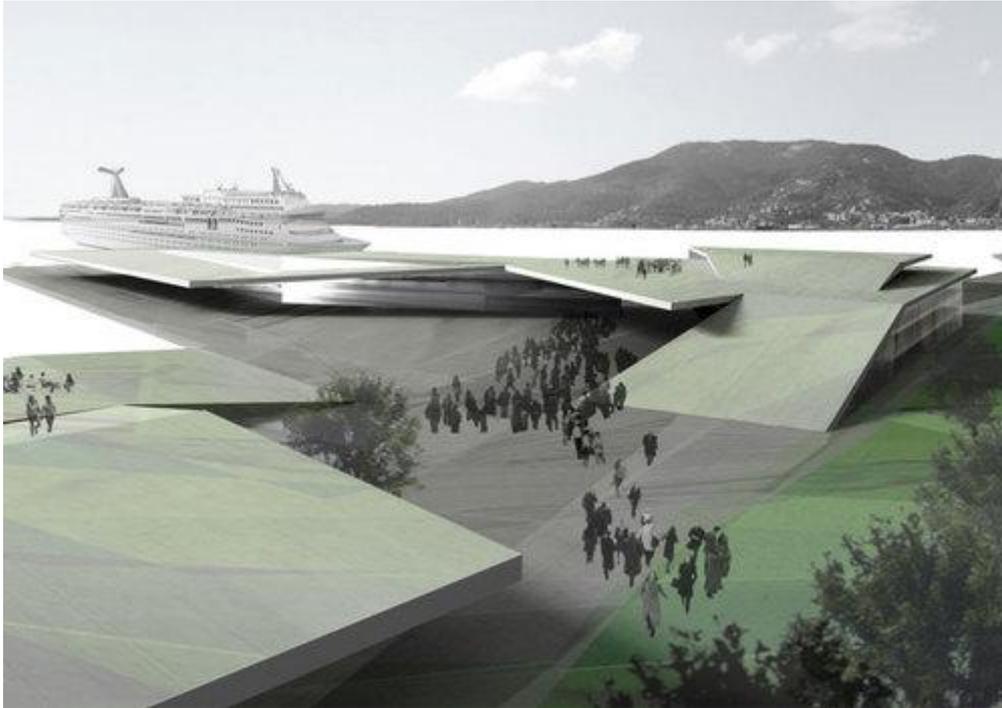
La Spezia si trova sull'omonimo golfo, all'estremità sud-orientale della Riviera di Levante.



Copertura

© [Guillermo Vazquez Consuegra](#) . Published on November 15, 2007.

Più di cinque secoli separano le due date cruciali nella storia della città della Spezia: il 1343, anno nel quale nasce la nuova podesteria indipendente con capoluogo a La Spezia e il 1869, data nella quale viene inaugurato l'Arsenale della Regia Marina.



Render

© [Guillermo Vazquez Consuegra](#) . Published on November 15, 2007.

Oggi Spezia ha l' opportunità di marcare una terza data fondamentale nel suo mutamento, pur continuando ad essere sede di fiorenti industrie mercantili e di una base della Marina Militare Italiana, in questa congiuntura può cambiare il suo aspetto e proporsi ancor più come importante centro turistico e commerciale.



Render

© [Guillermo Vazquez Consuegra](#) . Published on November 15, 2007.

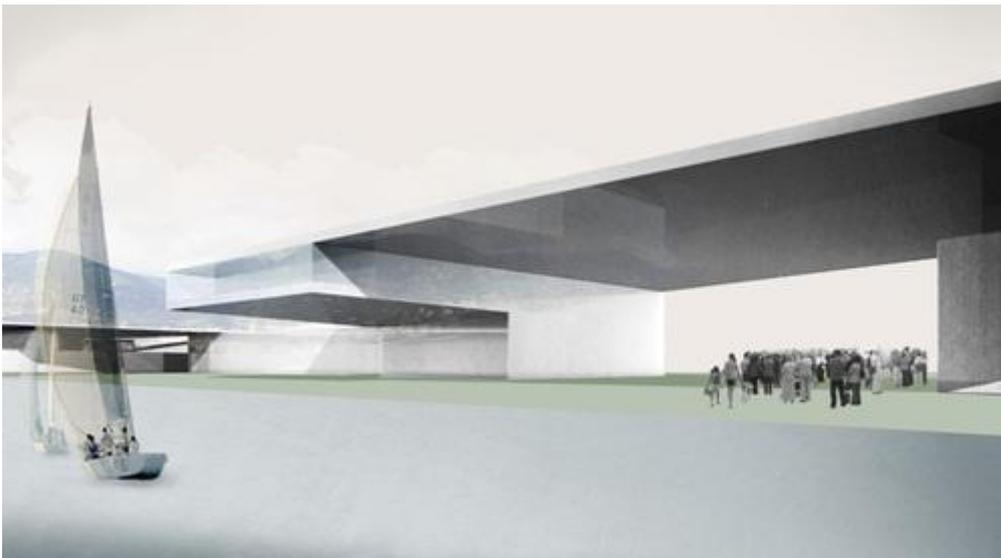
POSSIBILITÁ



Render

© [Guillermo Vazquez Consuegra](#) . Published on November 15, 2007.

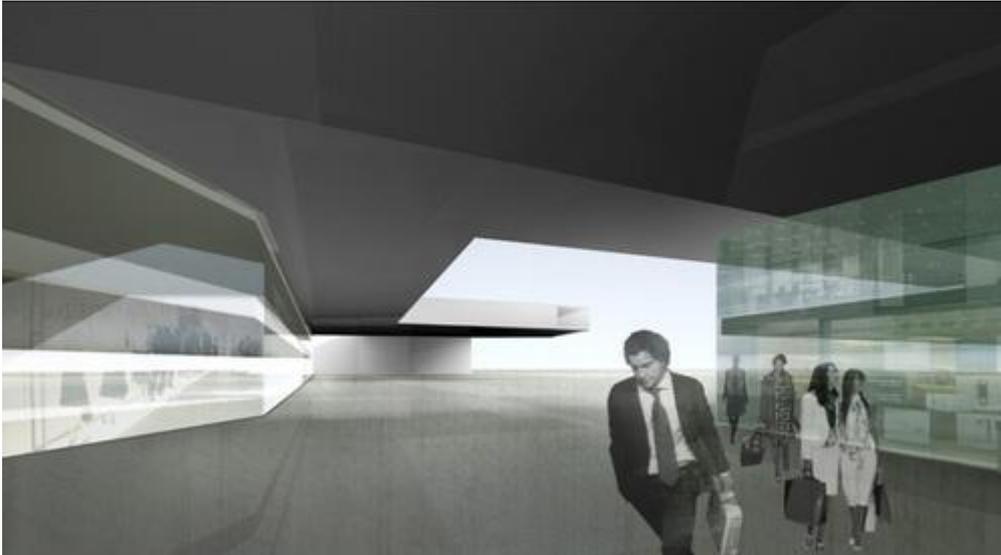
La Spezia sino ad oggi ha vissuto di un turismo indotto dalla sua felice posizione geografica, senza però le infrastrutture necessarie perché ne potesse beneficiare la città in termini economici e, se vogliamo, anche estetici.



Render

© [Guillermo Vazquez Consuegra](#) . Published on November 15, 2007.

Grazie alla sua posizione strategica, tra Toscana e Liguria, e con le infrastrutture adeguate, può diventare punto di snodo del turismo marittimo da e per Firenze, Pisa e la Toscana.



Render

© [Guillermo Vazquez Consuegra](#) . Published on November 15, 2007.

Inoltre una centralizzazione delle funzioni marittime nella nuova stazione rafforzerebbe il turismo che da qui parte per le celebri Cinque Terre e le isole di Palmaria, Tino e Tiento.



Render

© [Guillermo Vazquez Consuegra](#) . Published on November 15, 2007.

ANALISI DI PROGETTO



Tavola\_1

© [Guillermo Vazquez Consuegra](#) . Published on November 15, 2007.

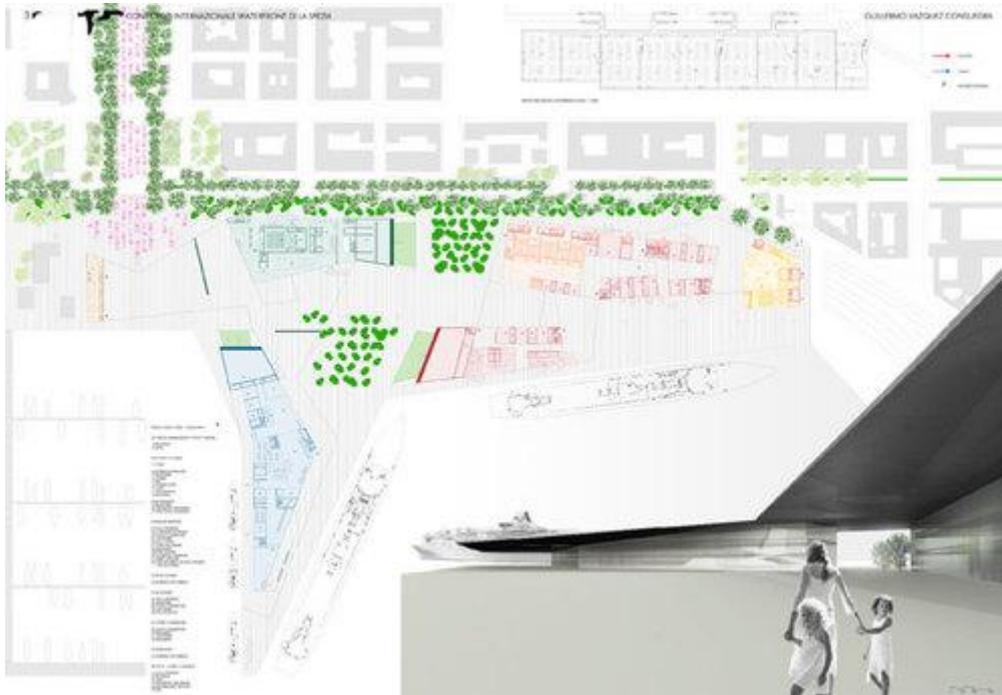
La zona di progetto si estende lungo il fronte marittimo di la Spezia, dalla banchina Revel a tutta calata Paita, in corrispondenza di via S. Cipriano.



Tavola\_2

© [Guillermo Vazquez Consuegra](#) . Published on November 15, 2007.

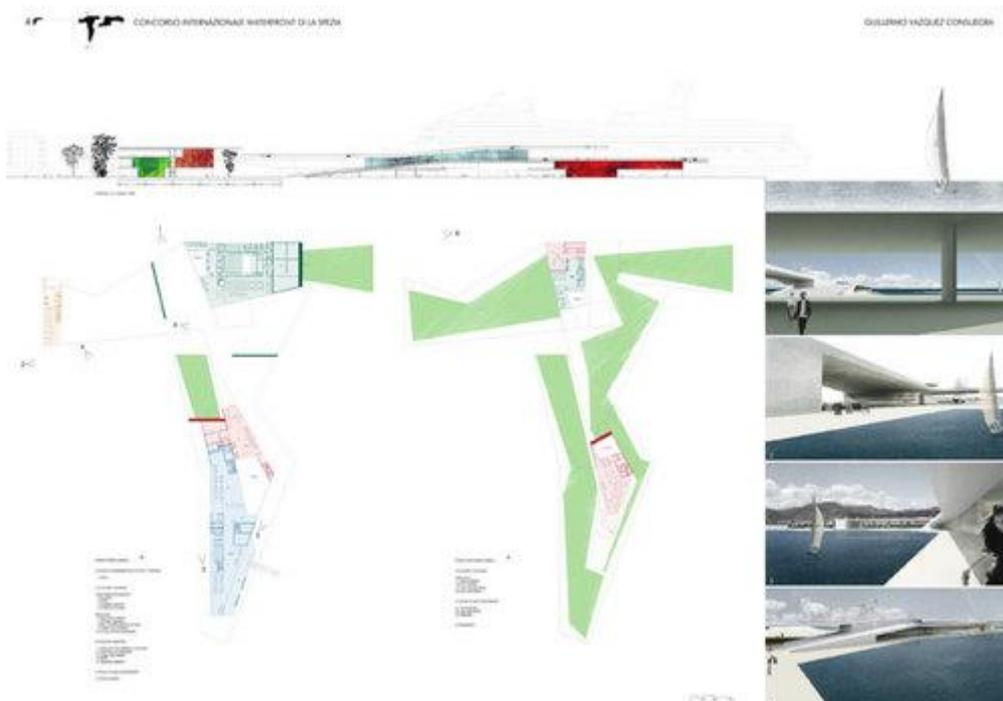
La nostra proposta parte dalla considerazione che tutto l' insieme dell' intervento debba presentarsi come un' immagine formale unitaria e coerente, al di là delle diversità funzionali al suo interno, rendendola compatibile con la possibilità che la sua realizzazione possa prodursi per fasi e in tempi successivi.



Tavola\_3

© [Guillermo Vazquez Consuegra](#) . Published on November 15, 2007.

Avendo studiato le previsioni riguardanti il futuro prossimo di la Spezia, pianificato attraverso strumenti approvati dagli enti preposti, e dopo un' attenta analisi della documentazione riguardante diverse tematiche, sono stati marcati dei punti di partenza.



Tavola\_4

© [Guillermo Vazquez Consuegra](#) . Published on November 15, 2007.

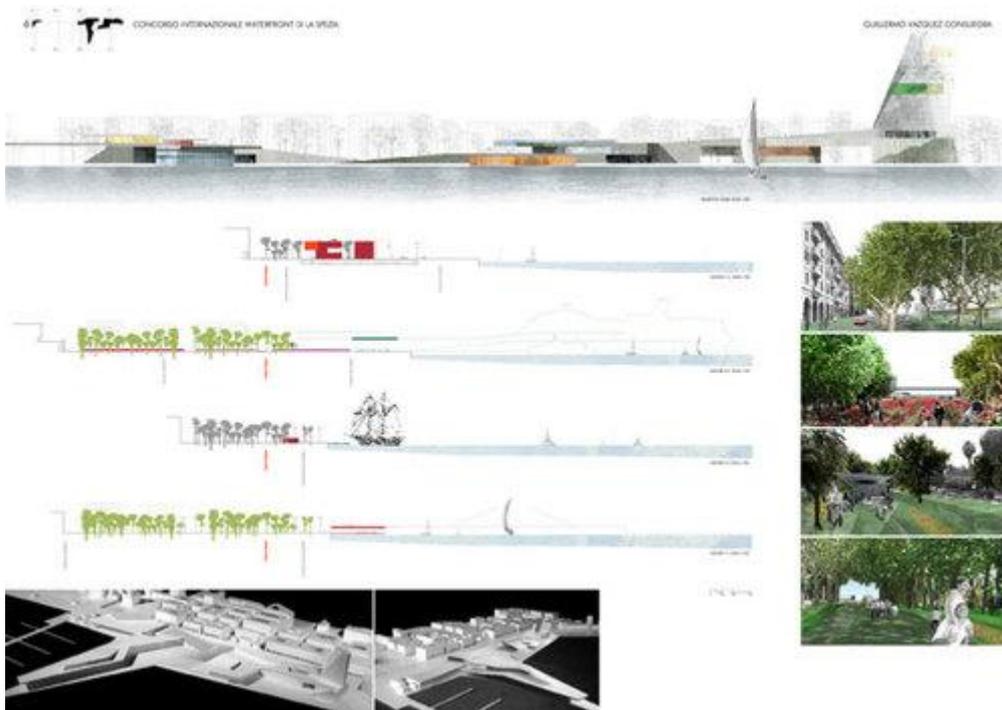
Questa seconda fase concorsuale prevede un approfondimento maggiore delle diverse funzioni proposte. Sono state inserite pertanto le piante e le sezioni di tutti gli edifici progettati in maniera tale da spiegare, oltre che i concetti architettonici, anche le reali rispondenze tra dimensioni previste e funzioni ivi allocate.



Tavola\_5

© [Guillermo Vazquez Consuegra](#) . Published on November 15, 2007.

## 2. RELAZIONI URBANISTICHE CITTÀ – WATERFRONT



Tavola\_6

© [Guillermo Vazquez Consuegra](#) . Published on November 15, 2007.

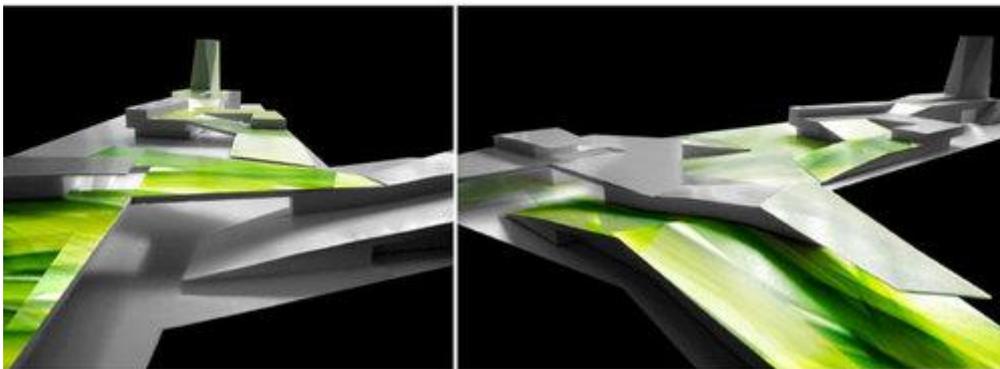
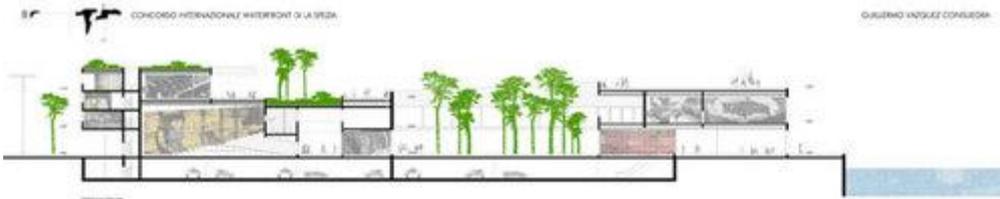
Vi sono tre fondamentali punti di contatto tra la città e l' intervento previsto sul waterfront. Tali punti consentono una compenetrazione e una continuità fisica tra quella che è la città consolidata, il centro storico e il suo sviluppo prossimo:



Tavola\_7

© [Guillermo Vazquez Consuegra](#) . Published on November 15, 2007.

1. Centro storico.



Tavola\_8

© [Guillermo Vazquez Consuegra](#) . Published on November 15, 2007.

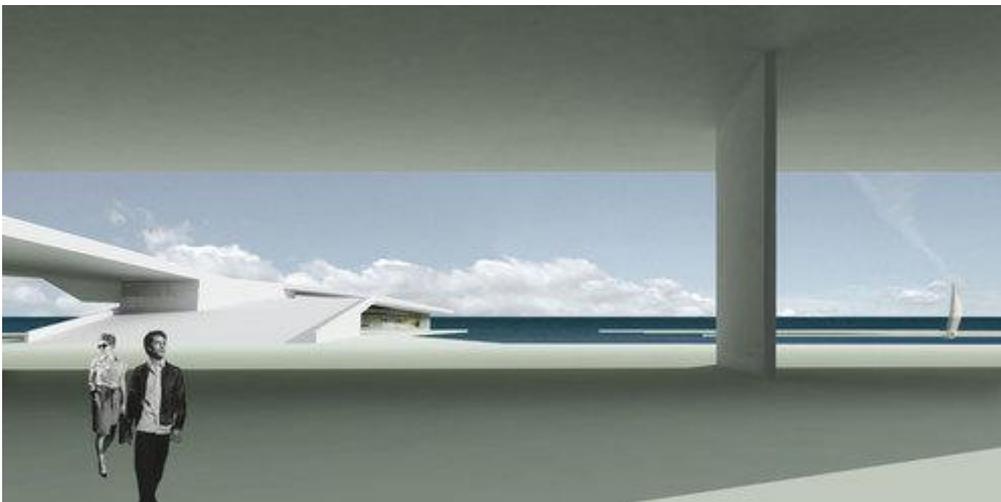
Si prevede la continuazione di Via del Prione, asse principale del centro storico, pedonalizzando via Armando Diaz sino ad arrivare alla zona di progetto.



modellino

© [Guillermo Vazquez Consuegra](#) . Published on November 15, 2007.

Qui un edificio in rampa, con funzioni culturali e di informazione turistica, permette di raggiungere la quota di accesso al ponte diretto al molo Mirabello o continuare a levante verso la zona principale d' intervento.



Render

© [Guillermo Vazquez Consuegra](#) . Published on November 15, 2007.

2. Piazza Europa.



Render

© [Guillermo Vazquez Consuegra](#) . Published on November 15, 2007.

La piazza, caratterizzata dalla presenza della cattedrale di Adalberto Libera e dalla sede del comune, merita un intervento che ne valorizzi l' importanza architettonica e ne favorisca un uso adeguato in manifestazioni multitudinarie.

Si prevede di incorporare Piazza Europa nel progetto e fare di questo una sua estensione per raggiungere il mare. La continuità della piazza è ottenuta attraverso due fasce longitudinali alberate, che garantiscono l' ombra, e un tappeto transitabile composto da parterre di rose. La Porta del Mare si configura come una piazza coperta (estensione di Piazza Europa), punto di contatto tra la città e l' acqua , oltre che accesso agli interventi proposti in Calata Paita.

### 3. Città nuova.

La parte più a levante della proposta coincide con via S. Cipriano, futuro importante collegamento della zona costiera con alcune importanti espansioni previste in città: da una parte quella della zona ex-IP e dall' altra quella di Valdellora, dove si realizzerà una nuova stazione ferroviaria.

### 3. FUNZIONI PREVISTE SULLA LINEA DI COSTA

Nel progetto si è scelto di mantenere pubblico e percorribile tutto il bordo marittimo per consegnare alla città di Spezia uno sviluppo considerevole della sua linea di costa, quasi due chilometri.

Partendo da ponente verso levante incontriamo diverse funzioni sul fronte marittimo. La passeggiata Morin viene ampliata attraverso un pontile in legno, evitando perciò riempimenti, dove si prevedono esposizioni temporanee a tema marittimo con la possibilità dell' attracco di navi d' epoca, navi da regate etc. Nel resto della zona si prevedono puntuali zone di aggregazione notturna, bar e ristoranti.

Alla fine della passeggiata Morin sono localizzati lo yacht club e la scuola di vela, in modo da poter rivitalizzare lo specchio d' acqua davanti alla passeggiata. Una piscina a livello del mare offre la possibilità di sfruttare i pontili di legno anche per funzioni balneari sinora non previste.

Da questo punto parte Molo Italia, di cui si prevede un recupero parziale e la creazione di moli d' attracco per imbarcazioni di dimensioni diverse, privilegiando quelle di dimensioni superiori ai 16 metri

Si prevede la creazione di Molo Crispi, dimensionato per ospitare una stazione marittima in grado di ricevere contemporaneamente più navi da crociera di dimensioni diverse nonché i battelli turistici, tale stazione marittima sarà il futuro punto internodale della nuova viabilità cittadina.

A levante di Molo Crispi la linea di costa viene utilizzata come passeggiata a mare, con funzioni di ristorazione e commerciali sino alla grande Piazza a Mare coincidente con l' asse di via S. Cipriano.

#### 4. PROGETTO PAESAGGISTICO

##### BOULEVARD URBANO

Per tutta la sua lunghezza la zona di progetto é tagliata da Viale Italia, che ha creato storicamente una barriera tra la città e il mare, cosa accentuata nel tratto compreso tra Piazza Europa e Via S. Cipriano dove, sino ad oggi, la zona era occupata da attività portuali e perciò inaccessibile.

La percezione che si ha dell' attuale fronte marittimo della città é di una serie di fasce parallele alla linea di costa non integrate tra di loro da funzioni urbane.

I giardini storici producono una sorta di barriera fisico-funzionale che si appoggia a Viale Italia e che non cerca connessioni con quello che succede all' altro lato.

L' idea di progetto é quella di abbattere questa barriera attraverso un intervento che rispetti tutte le variabili ambientali, storiche e urbane di questa zona che si ritrova, in parte, a ridosso del centro storico.

Anche se la prima intuizione é stata quella di interrare la via di traffico, al fine di garantire la continuità città-fronte marittimo, la considerazione congiunta di una serie di fattori ci ha portato a decidere, in linea di principio, di mantenerla in superficie.

Tali fattori sono:

- il progetto approvato della creazione di una Aurelia bis che porterá a una riduzione considerevole del traffico e della velocità di percorrenza in questa arteria e un possibile dimezzamento della sezione stradale.

- l' alto costo dell' intervento di interramento con i conseguenti disagi derivanti dai tagli alle infrastrutture esistenti nel sottosuolo.

- la poca sensibilità delle strade interrato, che non permettono di godere degli spazi aperti di attraversamento urbano gradevoli.

Pertanto il progetto prevede di mantenere in superficie Viale Italia, trasformandola però in un boulevard urbano, eliminando cioè i parcheggi ai suoi lati e inserendo una nuova fascia verde alberata nel centro, trasformandola così in una strada-parco, un tunnel verde nella città.

Eliminata così la criticità di Viale Italia, si tratta pertanto di creare nuovi percorsi pedonali che, invece di muoversi in maniera prevalentemente parallela alla costa, vadano dalla città al mare, trasversalmente rispetto ai giardini. A questo scopo si è pensato di ricreare in passeggiata Morin dei percorsi pedonali, tra parterres di arbusti, simili a quelli dei giardini storici cercando non più una cesura tra città e mare, ma una loro integrazione.

Le edificazioni previste sulla passeggiata Morin, considerando inopportuni riempimenti in questa zona, saranno di piccole dimensioni e destinati ad attività turistico-culturali e di ristorazione, che porteranno in questo nuovo polmone verde funzioni di svago e diversione dei quali la città non potrà fare a meno.

In questa logica di interventi poco invasivi si è pensato ad una passeggiata galleggiante in legno al lato del molo esistente che permetta di recuperare un rapporto più stretto col mare ricollocandovi funzioni come lo Yacht Club e la Scuola di Vela, oltre che nuove funzioni come una piscina all' aperto.

Tali edifici ridotti in numero e dalle dimensioni controllate non si approprieranno della linea di costa storica, determinando una estensione della città consolidata, ma contribuiranno a creare uno spazio al servizio della stessa.

Questa serie di ragionamenti determina una strategia di intervento di tipo puntuale per la risoluzione del problema del collegamento fisico-funzionale tra centro storico e fronte mare, affinché ognuno dei due possa apportare benefici all' altro, attraverso una loro lettura e compenetrazione omogenea.

## PIAZZA EUROPA

Qui si è optato per cercare di cucire la piazza più importante della città con il nostro progetto attraverso una sua estensione, in modo da far arrivare la piazza al mare.

La prima ipotesi era quella di portare il mare alla città, ma la abbiamo esclusa per una serie di fattori razionali ed economici, oltre che naturali:

- le condizioni urbane dell' intorno non ne trarrebbero un beneficio reale;
- le esperienze in altre città portuali ove si è fatto questo dimostrano che l' acqua ristagna e il mantenimento per la pulizia costante è costoso;
- concettualmente riteniamo più interessante arrivare con la piazza al mare, estendendola e creando una situazione di piazza coperta.

L' unità della piazza è data dalla presenza di due file alberate laterali e da un roseto transitabile al centro che si estendono sino al mare. Il roseto arricchisce Piazza Europa senza che questa perda le sue caratteristiche urbane.

## GIARDINI PENSILI

La direzione longitudinale che assume il nuovo Parco urbano, si prolunga fino ad incontrare via S. Cipriano, duplicando così la sua lunghezza. Da qui si crea una dorsale verde che arriva sino al Parco della Maggiolina.

Questa zona, tra Piazza Europa e via S. Cipriano é denominata Calata Paita.

Approfittando degli spazi dismessi dagli usi portuali e di un nuovo molo che ospiterá la stazione marittima, vengono progettati dei giardini pensili, le cui connessioni pedonali con la città si producono principalmente attraverso grandi rampe che creano spazi urbani, disponibili per concerti all'aperto e manifestazioni multitudinarie. Tali rampe sono state progettate con una pendenza ridotta che garantisce l'accessibilità di questi nuovi spazi pubblici anche alle persone con discapacità motorie. Ad ogni modo nell'intero progetto sono previsti dei nuclei verticali di risalita che collegano tutte le quote degli edifici e delle coperture.

Questa nuova topografia, oltre a raddoppiare gli spazi pubblici, è capace di integrare gli usi proposti, lasciando che la architettura faccia un passo indietro, lasciandosi avvolgere.

Gli edifici contenuti in questa zona dell' intervento sono integrati sotto i giardini, che in alcuni casi si perforano per fare emergere le funzioni che, meglio di altre, possono sfruttare delle viste panoramiche.

A terra invece si creano situazioni diversificate, piazze coperte-aperte e collegamenti che rendono il piano terra permeabile trasversalmente rispetto l' asse città-mare, lasciando nuovi spazi di relazione e incontro a servizio della cittadinanza.

## ANALISI DELL' INTERVENTO PAESAGGISTICO

Il progetto pretende mantenere l' aria elegante e a giardino dell' attuale passeggiata Morin, definendo la sezione e migliorando la vegetazione che la compone.

Da un lato generare in Via Italia una grande massa vegetale per occultare al massimo il passaggio dei veicoli e al tempo stesso perché rimangano immersi dentro una struttura ombreggiata.

Dall' altro enfatizzare la relazione tra l' edificio e la piazza Europa mediante uno spazio aperto e soleggiato, piantumato a raso con un tappeto di rose.

Le condizioni di fronte marittimo determinano l' elezione delle specie vegetali, si è optato per utilizzare specie autoctone, che per esperienza sappiamo essere adatte a questo tipo di situazione, proponendo una rigenerazione della massa attuale con una nuova distribuzione più complessa adattata alle nuove situazioni.

La piantazione di alberi va associata a quella di arbusti. Alla base di ogni albero si piantano arbusti generando una figura geometrica: a ogni arbusto si associa una forma che meglio si adatta alle sue condizioni di crescita. Così a ogni specie arborea corrisponde una specie di arbusto e una figura geometrica. Questo permette di combinare la distanza degli alberi e generare forme di parterres che si adattino alle condizioni che si producono lungo la passeggiata (protezione dei veicoli, passaggi pedonali, collocazione di terrazze, spazi di riposo...) o piantare gli alberi in maniera isolata. In questo modo la forma di pensare la collocazione del verde permette includere dentro il riordino generale le due file di palme che sono attualmente presenti generando una unità, includendo le preesistenze e le nuove piantazioni nella globalità di tutto l' ambito di attuazione.

La piantazione dei roseti, pretende generare un luogo di luce e di colore che contrasterà con il resto dell' intervento che pretende essere sempre verde, ma più ombreggiato.

Per questo si utilizzano specie e varietà differenti di roseti, essenzialmente la varietà *rastrera* che mantiene il fiore per gran parte dell' anno. La piantazione si farà seguendo una maglia o il disegno di un tappeto, in maniera che il passaggio della gente si produca in forma naturale tra rose di vari colori.

Le coperture degli edifici saranno piantate con arbusto seguendo forme geometriche simili, sebbene una sarà il negativo dell' altra.

La massa di arbusti funzionerà anche come ringhiera, che distanzierà l' usuario dal bordo dell' edificio, ove questo non costituisca una volontà di progetto.

La proposta pretende, in forma chiara, consolidare questa zona a giardino lungo la passeggiata a mare e ampliarla in maniera tale che il fronte marittimo si configuri come un luogo di riferimento in quanto a spazi verdi all' interno della città.

Per questo motivo si raddoppia la superficie destinata a verde urbano, assumendo in questa maniera una maggiore importanza e sfumando la presenza della viabilità e delle edificazioni.

## 5. CONTENUTI PROGETTO ARCHITETTONICO

Le funzioni e attività inserite nel progetto sono diverse e si basano sull' analisi di esperienze concrete in altri waterfront che hanno ottenuto i risultati positivi. La diversità, la *mixité* di attività produce i seguenti effetti: promuove sinergia tra di loro, riempie di dinamismo la zona durante tutte le ore del giorno, tutti i giorni della

settimana e tutti i mesi dell' anno; per ultimo, se un' attività non ottiene l' esito sperato non produce una crisi in tutta l' operazione.

Questo non é tutto. Con la differenziazione degli usi e attività que si propongono, questa nuova area urbano-portuale si convertirá in una nuova centralità per la città producentdo vari effetti economici-sociali molto positivi in tutta la zona urbana circostante, determinando la nascita di nuove attività economiche e creando una considerevole quantità di posti di lavoro.

## STAZIONE MARITTIMA

La stazione consta di due punti di attracco per imbarcazioni e ampi spazi di appoggio, per informazioni, vendita di biglietti, nonché zona d' attesa e del personale.

I due moli che si vengono a creare supportano l' uno l' arrivo di grandi navi da crociera, prendendo per riferimento i più grandi del mediterraneo, l' altro di navi di più piccolo cabotaggio quali traghetti diretti nelle località turistiche limitrofe e piccole navi da crociera. Pertanto si viene a creare una struttura ricettiva in grado di risolvere e ri-organizzare in questo unico ambito il tema del turismo che viene dal mare, grazie anche a un sistema di metropolitana leggera che collega le stazioni ferroviarie.

La posizione privilegiata della Stazione Marittima, la diversa scala alla quale si organizza nella ricezione del turismo marittimo e lo ridirige verso altre destinazioni limitrofe, la sua centralità rispetto alle stazioni ferroviarie (compresa la nuova di Valdellora) e i collegamenti che da lí partono con il micrometro la rendono uno snodo intermodale della viabilità cittadina.

## SPAZI CULTURALI POLIVALENTI

Il progetto prevede, proprio nella zona di accesso, all' altezza della Porta del mare, la realizzazione di un edificio culturale polivalente che possa far fronte alle carenze riscontrate nella città. In un primo momento si è pensato di collocare un Museo Navale o legato alla navigazione, ma vista l' esistenza di uno recentemente inaugurato si prevede, al piano terra, una zona con spazi espositivi di 1500 mq. in totale, che possono ospitare durante l' anno manifestazioni ed eventi di grande importanza. Tale spazio dovrà caratterizzarsi come luogo dinamico e flessibile, a disposizione del cittadino dove possa esprimersi in diversi modi. Allo stesso modo, sempre dal piano terra, si accede a una sala polivalente attrezzata con gradinate a scomparsa che si può trasformare in un auditorium per 500 persone, una sala concerti o conferenze. L' edificio al suo interno contiene al primo e secondo piano , una biblioteca con mediateca, ludoteca di 2300 mq. in totale, oltre che un ristorante e una caffetteria.

## CIRCOLO VELICO, YACHT CLUB, PISCINA E MOLO ITALIA

Il circolo velico e lo Yacht Club vengono ricollocati parallelamente al recuperato Molo Italia, su di una banchina di legno, prosecuzione di una passeggiata galleggiante che viene dalla banchina Revel.

La posizione rimane centrale rispetto alla zona di intervento e può aiutare a rivitalizzare l' area prospiciente alla Passeggiata Morin, attraverso l' utilizzo dello specchio d' acqua con attività sportive legate al mare: scuola vela, noleggio canoe e windsurf. Gli edifici contengono funzioni di rimessaggio di piccole imbarcazioni e una piscina circondata dal mare.

Il porto turistico previsto nel Molo Italia è stato dimensionato per un totale di 200-300 imbarcazioni di dimensioni variabili, ma dando la prevalenza a quelle di dimensioni superiori ai 16 metri.

#### EDIFICIO AMMINISTRATIVO PER ATTIVITÀ PORTUALI

Al posto dell' edificio della dogana è stato inserito un volume più sottile, su cui si appoggia la porta del Mare copertura di Piazza Europa a mare e accesso al nostro progetto.

Tale edificio può essere utilizzato come edificio amministrativo per attività portuali.

#### APPARTAMENTI

La localizzazione degli appartamenti viene presa come una opportunità per la città. Si è optato per la loro collocazione in un corpo basso lungo viale Italia, in maniera da creare un vero Boulevard urbano, senza che ci siano edificazioni davanti alle case attuali che possano arrecare loro disturbo. Questa collocazione permette una rivitalizzazione di Viale Italia che porterà un flusso costante di persone in tutta l' area, evitando una zonizzazione pericolosa.

La città si arricchisce di un viale alberato urbano che attraverso dei passaggi sotto le edificazioni esistenti si collega con gli spazi aperti sul mare. Sono previsti 118 appartamenti di caratteristiche diverse, di uno-due dormitori o duplex che possono comporsi in maniera diversa.

#### HOTEL-CENTRO CONGRESSI

L' hotel occupa l' unico edificio che si potrebbe pensare in altezza. Si separa dalla città avvicinandosi alla linea di costa e costruisce il limite con la parte portuale che ha alle spalle, tenendo comunque in conto l' ipotesi di un ulteriore ampliamento a levante del waterfront spezzino.

L' altezza dell' edificio dipenderà dalle reali esigenze ricettive dell' hotel che si dovranno valutare approfonditamente più avanti.

L' hotel previsto sopperisce alla carenza di ricettiva della città per quanto riguarda il turismo congressuale, può ospitare 185 stanze e il centro congressi collegato può contenere in totale fino 1800 persone.

L' idea è quella di cogliere l' opportunità che la città possa aiutare il nostro intervento a inserirsi in essa armoniosamente, e a riceverne di conseguenza i benefici indotti.

Le sale hanno dimensioni variabili da 20, 50, 150, 300 e una da 650 persone che possono a loro volta dividersi in sale più piccole o unirsi tra di loro per avere una maggiore flessibilità.

#### SPAZI COMMERCIALI, FITNESS, DISCOTECA, MULTICINEMA

Disseminati in tutto l' intervento gli spazi commerciali si configurano con estrema flessibilità e la loro ubicazione contribuisce ad intensificare la relazione dei vari spazi pubblici di progetto.

L' organizzazione di queste funzioni é fondamentale per il successo degli spazi pubblici e per la effettiva riuscita dell' intervento. Il loro disegno ricrea situazioni di vie commerciali tipiche del centro urbano e in alcuni punti configura veri e propri centri commerciali, queste hanno dei collegamenti diretti con i parcheggi.

All' interno di uno di questi si prevede la realizzazione di un multicinema che si sviluppa in due piani, con sale di diverse capacità da 150 a 300 posti e può funzionare in orari differenti da quelli del centro commerciale.

Un centro fitness-spa di 3466 mq può essere utilizzato anche dagli utenti dell' hotel, inoltre prevede degli accessi dalla copertura, ove sono ubicati campi da gioco, tennis, calcio e basket. Vi è inoltre una discoteca nell' edificio della stazione marittima di 1038 mq che si estende anche sulla copertura.

Gli spazi di ristorazione sono diffusi su tutto il progetto, ma principalmente al piano terra sul mare e in posizioni panoramiche sulla copertura, dove di notte possono arricchire la vita notturna e trasformarsi in locali da ballo.

Altri spazi di ristoro, bar e divertimento sono disseminati davanti ai giardini storici nel nuovo Parco Urbano.

#### **Published by**

[Guillermo Vazquez Consuegra](#)

#### **Published on**

October 22, 2007

#### **Second Place**

[Waterfront di La Spezia](#)

#### **Favorited by**

2People

#### **Head Designer**

[Guillermo Vazquez Consuegra](#)

#### **Designers**

[Arau Acustica](#), [Teresa Galí-izard](#), [Pondio Ingenieros](#), [Davide Olivieri](#), [Jg Ingenieros Consultores De Proyectos S.a.](#)

#### **Collaborators**

**Collaborators**

Prima fase: Martin Kurmann, Davide Lorenzato, Alvaro Luna Huerta, Brian Braghittoni, Jeff Geisinger (infografia) Seconda Fase: Martin Kurmann, Davide Lorenzato, Filippo Pambianco, Jennie Fossum, Juan José Baena, Joanna Jedrus (modellino), Marcin Sapeta (infografia)

**Design Team**

Davide Olivieri, Teresa Galí-Izard, Pondio Ingenieros (Juan M. Calvo Rodríguez), JG Ingenieros Consultores de Proyectos S.A. (Juan Isern Gallostra), Arau Acustica (Higini Arau)