

I TRE FUTURI DI VENEZIA

**MARGHERA, MESTRE E CITTÀ STORICA
PENSIERI SULLE TRASFORMAZIONI**

a cura di Laura Facchinelli
Oriana Giovinnazzi e Viviana Martini



Questo libro, pubblicato come supplemento della rivista *Trasporti & Cultura*, è stato realizzato in collaborazione con:



**ROTARY CLUB
VENEZIA MESTRE**



ATENEIO VENETO

Hanno concesso il patrocinio:



**Università Iuav
di Venezia**



**Università
Ca' Foscari
Venezia**



Ha contribuito:



**AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE
PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA**

Questo libro trae origine dalle tre giornate di studio organizzate da Laura Facchinelli, direttrice della rivista *Trasporti & Cultura* e presidente del Rotary Club Venezia Mestre per l'anno 2016-2017, con Oriana Giovinnazi e Viviana Martini, con le quali ha curato anche la presente raccolta di contributi

Marghera. Riconversione, progetto, paesaggio
(30 settembre 2016, Marghera, Vega)



Comitato Scientifico: Laura Facchinelli, Tommaso Santini, Oriana Giovinnazi

Mestre. La ferrovia e la città
(27 gennaio 2017, Marghera, Vega)



Comitato Scientifico: Laura Facchinelli, Giovanni Seno, Oriana Giovinnazi

Venezia. Paesaggio urbano nel contemporaneo
(21 aprile 2017, Venezia, Ateneo Veneto)



Comitato Scientifico: Laura Facchinelli, Nicola Torricella, Viviana Martini, Oriana Giovinnazi

In copertina:

sullo sfondo di una veduta aerea del ponte translagunare stradale in costruzione (1933), le immagini delle tre "anime" di Venezia: Marghera, Mestre e la città storica.

I TRE FUTURI DI VENEZIA

**MARGHERA, MESTRE E CITTÀ STORICA
PENSIERI SULLE TRASFORMAZIONI**

a cura di Laura Facchinelli
Oriana Giovinazzi e Viviana Martini

© Copyright 2017
Supplemento della rivista *Trasporti & Cultura*
quadrimestrale di architettura delle infrastrutture nel paesaggio

Proprietario e direttore responsabile:
Laura Facchinelli

Direzione e redazione: Cannaregio 1980 - 30121 Venezia
email: info@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it

La rivista è pubblicata anche on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443 dell'11.5.2001

ISSN 2280-3998

Responsabili del progetto editoriale:
Laura Facchinelli, Oriana Giovinazzi e Viviana Martini

Traduzioni in lingua inglese:
Olga Barmine ed Helen Tamara Matthews

Stampa: Grafiche Veneziane, Venezia

Gli autori sono responsabili dei contenuti dei loro elaborati ed attribuiscono, a titolo gratuito, alla rivista *Trasporti & Cultura* il diritto di pubblicarli e distribuirli, anche tramite i suoi supplementi.

Non è consentita l'utilizzazione degli elaborati da parte di terzi, per fini commerciali o comunque non autorizzati: qualsiasi riutilizzo, modifica o copia anche parziale dei contenuti senza preavviso è considerata violazione di copyright e perseguibile secondo i termini di legge. Sono consentite le citazioni, purché siano accompagnate dalle corrette indicazioni della fonte e della paternità originale del documento e riportino fedelmente le opinioni espresse dall'autore nel testo originario.

Tutto il materiale iconografico presente su *Trasporti & Cultura* e sui suoi supplementi ha il solo scopo di valorizzare, sul piano didattico-scientifico i contributi pubblicati.

INDICE

PRESENTAZIONI

- 8 Anna Buzzacchi, Presidente dell'Ordine degli Architetti P. P. C. della Provincia di Venezia
9 Gustavo Rui, Presidente della Fondazione Ingegneri della Provincia di Venezia

INTRODUZIONE

- 11 *Perchè i tre futuri di Venezia*
Le curatrici Laura Facchinelli, Oriana Giovinnazzi e Viviana Martini

Prima sezione

MARGHERA. RICONVERSIONE, PROGETTO, PAESAGGIO

Coordinamento di Oriana Giovinnazzi

- 19 *Marghera: cento anni guardando al futuro*
Introduzione di Gianfranco Bettin
23 *I cento anni di Marghera: l'utopia della Grande Venezia, i primi insediamenti, la città giardino*
Sergio Barizza

UNO SGUARDO ALLE ESPERIENZE

- 33 *Il caso Bagnoli*
Massimo Pica Ciamarra
41 *Dal Porto Antico alla Fiera del Mare: idee e proposte progettuali per il waterfront di Genova*
Oriana Giovinnazzi
49 *Rigenerazione urbana, qualità insediativa e sostenibilità sociale delle trasformazioni: l'insegnamento di Amburgo*
Chiara Mazzoleni
57 *Lands of opportunities: rigenerazione urbana a Londra*
Michelangelo Savino e Martina Concordia
65 *Lyon Confluence, riqualificazione urbana dell'ex area industriale di Lione alla confluenza tra il Rodano e la Saona*
Paolo Alberti e Gabriele Scicolone

MARGHERA, VISIONI FUTURE E PROTAGONISTI

- 73 *Marghera, idee per il futuro*
Andreas Kipar
81 *Porto Marghera, lo sviluppo possibile. Riconversione e waterfront*
Tommaso Santini
87 *Scenari per Marghera, fra sfide e paradossi*
Maria Chiara Tosi
93 *Venezia, il futuro del Porto*
Intervista a Pino Musolino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale a cura di Laura Facchinelli e Oriana Giovinnazzi

Seconda sezione

MESTRE. LA FERROVIA E LA CITTÀ

Coordinamento di Laura Facchinelli

- 103 *Il nodo ferroviario e la stazione di Mestre*
Introduzione di Agostino Cappelli
- 107 *Breve storia della ferrovia a Mestre. Dalla stazione ottocentesca al grande nodo del traffico ferroviario e della vita urbana*
Laura Facchinelli

CONFRONTI E ANALISI DEL PROBLEMA

- 115 *Torino: la trasformazione lungo la ferrovia*
Matteo Tabasso e Michela Barosio
- 123 *L'infrastruttura scomparsa. Il nuovo suolo della stazione Sagrera Alta Velocità a Barcellona*
Zeila Tesoriere
- 131 *La nuova stazione centrale di Berlino, nodo strategico della città riunificata*
Giulia Melilli
- 139 *Processi di rigenerazione urbana, gli scali di Milano*
Carlo De Vito, Sara Iacoella e Marina Marcuz

MESTRE, LE PROSPETTIVE FUTURE

- 147 *Il nodo ferroviario di Venezia Mestre alla luce del nuovo codice degli appalti e della pianificazione nazionale dei trasporti*
Andrea Sardena
- 155 *Ferrovie, il nodo di Venezia Mestre e l'Alta Capacità*
Carmelo Abbadessa
- 161 *Servizi per la mobilità dei viaggiatori*
Giovanni Seno

Terza sezione

VENEZIA. PAESAGGIO URBANO NEL CONTEMPORANEO

Coordinamento di Viviana Martini

- 169 *Conflitti e convergenze fra il nuovo e l'antico*
Introduzione di Guido Vittorio Zucconi

NOVECENTO. SPINTE AL RINNOVAMENTO, RICHIAMI ALLA CONSERVAZIONE

- 173 *La Venezia di Eugenio Miozzi*
Riccardo Domenichini
- 181 *Un discorso interpretativo e poetico su Venezia: Carlo Scarpa alla Fondazione Querini Stampalia*
Orietta Lanzarini

189 *La ricostruzione del Teatro La Fenice: l'occasione perduta*
Sergio Pratali Maffei

197 *L'evoluzione delle aree portuali del centro storico*
Nicola Torricella e Federica Bosello

205 *Il Campus di San Giobbe, nel cuore di Cannaregio*
Vittorio Spigai

RESPONSABILITÀ DELLE SCELTE

213 *Santiago Calatrava a Venezia: un ponte tra armonia, realtà e sogno*
Enzo Siviero

219 *La conservazione dell'edilizia storica veneziana*
Mario Piana

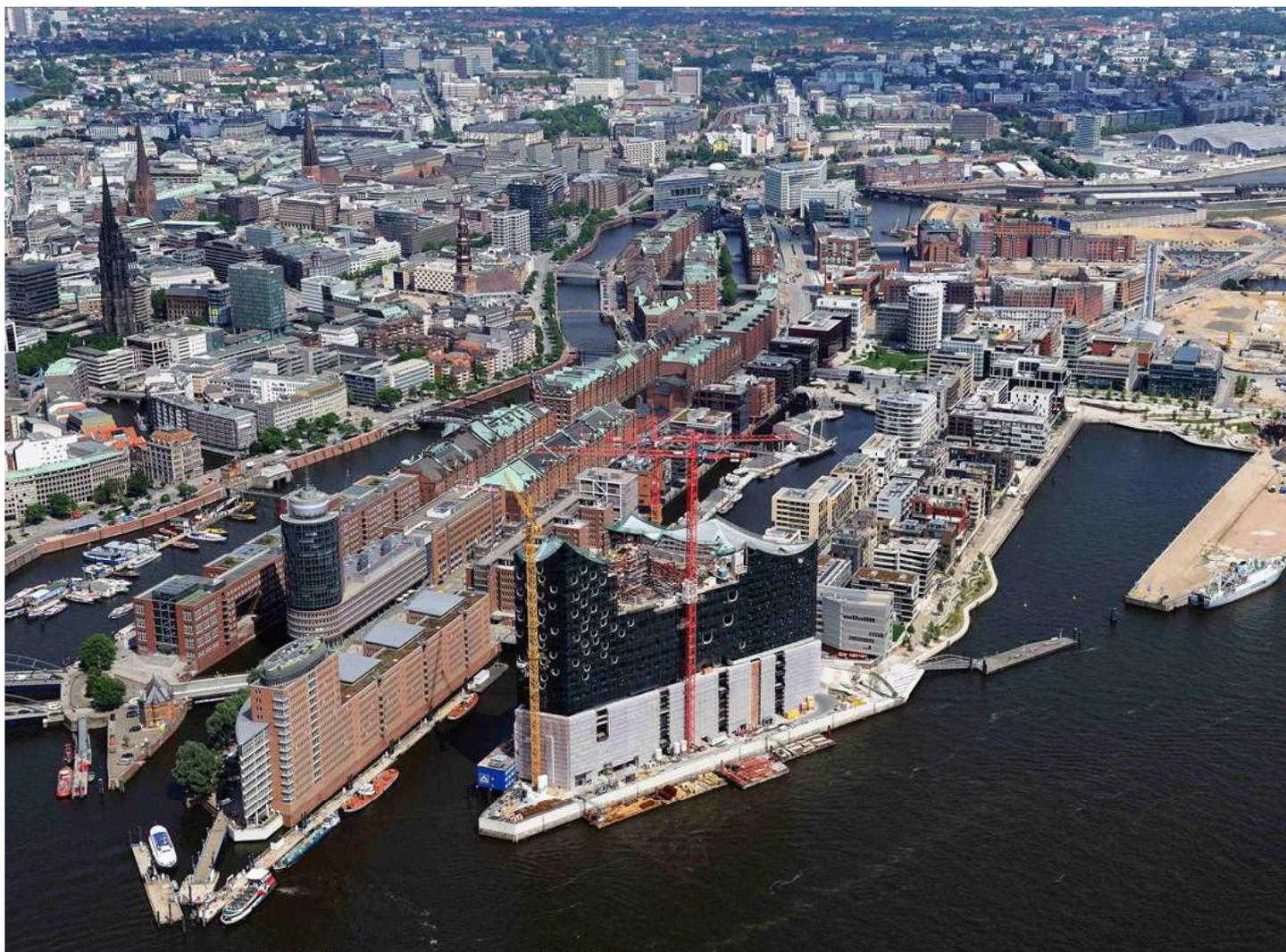
225 *L'inserimento del nuovo nel patrimonio storico*
Viviana Martini

231 *L'Unesco per Venezia, Venezia per l'Unesco*
Paolo Costa

237 *L'architettura moderna a Venezia*
Clemens Kusch

243 *Variante al Piano Regolatore Generale per la Città Antica di Venezia: e la conservazione?*
Giorgio Nubar Gianighian

251 LE CURATRICI, GLI AUTORI



Urban regeneration, quality of development and social sustainability of the transformation processes: the lesson of Hamburg

by Chiara Mazzoleni

The regeneration of the Hamburg inner-city port fringes represents the evolution of an important government tradition of urban transformation. With the creation of the new central district of HafenCity, Hamburg has become an exemplary case of governance structure and procurement strategy. A public-sector development company was established to manage the development, and a masterplan aimed to create a “close-grained and diverse mix of uses” was approved by the Hamburg Senate. This mix includes differentiated housing, office space for different types of companies, as well as retail and public domain space. Economic, social and environmental sustainability is a key principle of the development. HafenCity has focused on keeping a higher-income population while ensuring that a significant low-income segment resides in the city center by providing “family” apartments and surrounding urban space with a high quality of life. The challenge for HafenCity is now to control development in an ever-changing and demanding society. Planners seek to understand which planning devices, systems of rules and methods for involving the population can lead to a new urban environment that has the typical complexity of a traditional city, high expectations of quality reflected in its urban standards, ecological sustainability and innovative development processes. The case study shows that the governance, implementation and the way the development proceeds must be determined by the planning vision. It also shows that an approach which includes as many owners, architects, investors and developers as possible, is more likely to deliver the shared value, authenticity and diversity that a planning vision will usually embrace. The HafenCity experiment demonstrates that to achieve this, the government must manage urban transformations with strong public accountability and must develop a new “urban contract” in which citizens have greater responsibility and a stronger voice in the planning and decision-making processes.

Rigenerazione urbana, qualità insediativa e sostenibilità sociale delle trasformazioni: l'insegnamento di Amburgo

di Chiara Mazzoleni

Le città possono essere considerate “documenti complessi ma intelligibili che ci parlano dei valori e delle aspirazioni dei loro amministratori, dei loro pianificatori, dei loro costruttori, dei loro proprietari e dei loro abitanti”. Secondo questa considerazione, espressa da Donald J. Olsen, storico della città (Olsen, 1986), facendo esperienza di un’ambiente urbano, della sua qualità di vita, potremmo essere in grado di porre in una relazione di senso gli aspetti fisici della città e il modo di operare di una società. Ciò ci induce ad assumere consapevolezza del fatto che gli aspetti tangibili di azioni di costruzione e trasformazione dello spazio fisico sono difficilmente separabili dalle intenzionalità di differenti attori istituzionali e sociali nonché dalla cultura e dalle tradizioni entro le quali le diverse decisioni di modificazione si traducono in specifiche pratiche e configurazioni formali.

Seguendo questa riflessione, di fronte agli scarti evidenti nelle prestazioni e nella qualità urbane riscontrabili tra le esperienze di rigenerazione che stanno interessando diverse città europee, differenti per tradizione amministrativa, struttura economica e sociale, sistema di welfare e adeguatezza delle politiche di governo del cambiamento, è opportuno interrogarsi sulle ragioni e condizioni che consentono di conseguire un’elevata qualità insediativa, prestando al tempo stesso attenzione alla sostenibilità sociale delle trasformazioni, alla gestione degli interventi sulla città secondo una logica redistributiva – al fine di socializzare gli incrementi di valore delle aree – e al controllo dei loro esiti formali.

Diverse sono le esperienze di successo di “città in transizione” e tra queste esemplare è quella in corso ad Amburgo, dopo che – con la caduta del muro di Berlino – la città ha riconosciuto l’opportunità di potenziare il proprio porto, spostandolo verso occidente e trasformandolo in un hub centrale per il traffico commerciale a scala europea.

A più di quindici anni dall’avvio di un ambizioso progetto di rigenerazione urbana, che ha interessato in particolare l’area del vecchio porto e ha dato impulso al processo di riqualificazione ambientale e insediativa dei distretti più marginali al di là dell’Elba (Wilhelmsburg e Veddel), la libera città anseatica con consolidata tradizione socialdemocratica dimostra che per raggiungere una riconosciuta qualità ambientale e insediativa sono necessari alcuni prerequisiti. Primi tra questi la presenza di istituzioni pubbliche solide, socialmente legittimate e provviste di un élite dirigente di elevata competenza, la dotazione da parte del governo urbano di un piano direttore che espliciti un’idea di città e la strategia di medio-lungo periodo per realizzarla controllandone gli esiti nell’assetto fisico-formale, un’attenta programmazione degli interventi unita a un loro costante monitoraggio.

Amburgo, come sostiene Stefan Voigt – direttore dell’Istituto di Studi Economici e di Diritto presso l’università di Amburgo – è sempre stata una fabbrica di idee per la socialdemocrazia, un esempio di integrazione e di attenzione all’ambiente e alle questioni sociali (Nava, 2013). Qui le profonde ferite inferte al tessuto urbano – prima con il grave incendio del 1842 che distrusse circa un terzo della città, poi con le massicce distruzioni della seconda guerra mondiale – il rilevante fabbisogno di abitazioni e attrezzature civiche indotto dall’imponente espansione che nei decenni a cavallo tra l’Ottocento e il Novecento ha visto la popolazione passare da 200 mila a più di un milione di abitanti, e gli effetti economicamente e socialmente destrutturanti conseguenti alla transizione postindustriale degli ultimi decenni del secolo scorso, sono stati rapidamente affrontati diventando occasione di importanti progetti di ricostruzione e rigenerazione urbana.

1 - Nuovo distretto di Hafen-City, quartieri Ovest nel 2011 (fonte: HCH).

Una rapida ed efficace ricostruzione dell'area urbana centrale, a seguito dell'incendio del 1842, era avvenuta sulla base di un piano elaborato da una commissione composta da una élite tecnico professionale tra le più qualificate, che comprendeva William Lindley, ingegnere inglese che progetterà ad Amburgo il primo sistema fognante generale, e noti esponenti del mondo accademico-professionale, tra i quali Alexis de Chateauneuf e Gottfried Semper, che insieme daranno nuova forma al bacino interno dell'Aster, in margine al quale verrà riconfigurato il cuore della città, con la creazione di una grande piazza destinata ad ospitare il nuovo Rathaus e altri edifici pubblici. Contestualmente allo strumento urbanistico (approvato nel 1842), che prevedeva la ristrutturazione del tessuto esistente secondo nuovi parametri dimensionali e funzionali e darà il via in pochi anni alla costruzione della città borghese e al profondo mutamento del ruolo dell'area centrale, era stato messo a punto un efficace dispositivo di esproprio delle aree. Esso escludeva la possibilità di opposizione da parte dei privati, imponeva la cessione gratuita dei piccoli appezzamenti, stabiliva i criteri per la stima dei terreni e quelli per la ricesione delle aree ai privati, secondo i nuovi allineamenti, apposite norme anti-incendio e la regolamentazione delle costruzioni e delle tipologie edilizie (Sica, 1977).

Il cambiamento del ruolo del centro urbano, con la sostituzione delle prevalenti funzioni residenziali con funzioni commerciali e amministrative e la conseguente drastica riduzione della popolazione residente (dai 137 mila abitanti del 1900, ai 66 mila del 1939), svelava l'emergere di importanti cambiamenti nella struttura economica (Menzi et al., 2011). Il nuovo distretto degli uffici, che verrà realizzato tra gli anni '20 e '30 del Novecento, caratterizzato da possenti Kontorhaus (la nuova tipologia di edifici per uffici) che riproducevano la forma del lotto dell'isolato – dei quali il complesso edilizio Chilehaus rappresenta l'esempio più noto – vedrà l'affermarsi dell'architettura espressionista in mattoni che cercherà di interpretare la modernità mediandola con i valori della tradizione nazionale.

L'espansione della città all'esterno del tessuto consolidato aveva avuto inizio solo dopo il 1860, con l'abbattimento delle mura e la realizzazione del nuovo porto.

Questa trasformazione dell'area urbana era avvenuta secondo le direttive di un'altra figura di rilievo, l'ingegnere civico Franz Andreas Meyer, che era a capo del nuovo corpo tecnico municipale impegnato nella realizzazione di opere pubbliche che faranno parte di un più complesso processo di modernizzazione della città. Suoi sono anche i progetti di trasformazione a parco urbano del sedime dell'antica cinta muraria e il progetto dell'imponente complesso di magazzini – la città dei magazzini (Speicherstadt) – posto a delimitazione della nuova zona franca portuale.

Il primo diventerà importante elemento di organizzazione dello spazio urbano, con la sua successiva connessione con lo spazio aperto intercluso tra le direttrici di sviluppo dell'espansione urbana del Federplan, concepito da Fritz Schumacher nel 1921 e destinato a diventare principio ordinatore dello sviluppo dell'area metropolitana per circa un secolo.

Il secondo, costruito tra il 1884 e il 1912 – sostituendo la parte sud orientale dell'antico nucleo ed espellendo più di 20 mila persone – formato da due schiere parallele di magazzini in laterizio rosso in stile neogotico, separate da canali, che si sviluppavano in altezza, riproponendo la partizione del tessuto edilizio storico, si trasformerà in grande barriera, a delimitazione del porto franco, che precluderà a lungo il rapporto della città con l'acqua. Realizzata da una società appositamente costituita dalla città stato insieme a un gruppo di imprenditori, successivamente trasformata in società a capitale pubblico, Speicherstadt sarebbe diventata elemento connettivo monumentale tra il centro urbano e il nuovo distretto di HafenCity.

Durante la fase di massima crescita urbana e demografica – nei decenni a cavallo tra Ottocento e Novecento – importante era stata la presenza in qualità di direttore delle costruzioni (*Oberbaudirektor*) di Fritz Schumacher. Esponente di rilievo di quel gruppo di architetti che aveva assunto consapevolezza del fatto che una riforma dell'architettura non poteva che discendere da un'invenzione spaziale, ossia da una riforma nel campo urbanistico, aveva individuato come ambito specifico in cui esercitare il nuovo ruolo professionale la gestione e l'amministrazione della produzione edilizia e del suolo urbano (Mazzoleni, 2013).

Il progetto dello spazio costruito, attraverso grandi isolati con impianto unitario destinati all'edilizia popolare e grandi attrezzature collettive e il progetto dello spazio aper-

to, con un sistema di aree verdi e di parchi urbani (tra i quali il monumentale *Stadtspark*), diventano dispositivi di organizzazione razionale dello spazio, quindi non più solo di definizione di elementi di costruzione della grande città.

Amburgo si sarebbe così distinta come luogo di rinnovamento culturale e di sperimentazioni sull'architettura, sul tipo edilizio e sui materiali compositivi dello spazio urbano e al tempo stesso come ambito di affermazione di una nuova concezione del governo della città.

Con questa rilevante tradizione, che si è materializzata in intere parti urbane unitarie, esemplari per il loro rigore e la qualità insediativa, si è confrontata la più recente riconversione dell'area portuale. Su quest'area, dopo l'acquisizione da parte della città stato, nel 1987, dei lotti e degli edifici non di sua proprietà, la formalizzazione nella Vision HafenCity della proposta avanzata nel 1996 da Volkwin Marg, noto esponente dell'élite accademico-professionale tedesca, e l'espletamento del concorso internazionale per la redazione del masterplan della stessa area, assegnato al team tedesco-olandese Kees Christiaanse-ASTOC, è iniziata nel 2000 la realizzazione del nuovo distretto di HafenCity. Il quale, oltre ad essere un ulteriore esempio di trasformazione urbana a forte regia pubblica, è la dimostrazione di come sia possibile tramutare, anche in una fase di grave crisi economico-finanziaria, il "progetto urbanistico da semplice raffigurazione di un futuro possibile a concreto dispositivo per la gestione del cantiere della città" (Secchi, 2000).

Un ruolo chiave in questo complesso "cantiere" è svolto dalla nuova società di sviluppo urbano – HafenCity Hamburg GmbH (HCH) – posseduta interamente dalla città di Amburgo. Con ampio mandato per la gestione del "Fondo speciale per la città e il porto" e attraverso varie forme di intervento, questo organismo, efficiente e dotato di diverse competenze, promuove, coordina e gestisce lo sviluppo complessivo del nuovo distretto mediando un approccio di mercato con un orientamento teso alla creazione di un tessuto urbano funzionalmente e socialmente diversificato e integrato e di elevata qualità ambientale.

Al nucleo del vecchio porto è stato attribuito lo status di area di intervento prioritaria per cui i diversi piani (dallo schema strutturale ai piani esecutivi) sono discussi dalla Commissione per lo Sviluppo Urbano appositamente istituita e composta dai rappresentanti di tutte le forze politiche presenti nel governo locale, mentre i permessi di costruire sono concessi dal ministro per lo Sviluppo Urbano.

Tra le principali finalità del masterplan di HafenCity la prima attiene al ruolo propulsore che la nuova area centrale è chiamata a svolgere nello sviluppo economico, ecologico sociale e culturale della città e dell'area metropolitana e la seconda consiste nel rendere la stessa più attrattiva per le funzioni residenziali. In questa direzione si è provveduto a costruire un ampio consenso sugli obiettivi e i provvedimenti coinvolti attraverso un esteso dialogo fin dalla fase iniziale del processo di pianificazione. La volontà di mantenere alto il livello di partecipazione della popolazione e di consolidare il consenso sulle decisioni politiche si è tradotta nell'istituzione di uno specifico spazio pubblico di discussione – il "laboratorio urbano" (*Stadtwerkstatt*) – dei temi e dei progetti più rilevanti (Fuchs, 2013).

Per rafforzare l'identità portuale della città e assicurare un'elevata qualità ambientale e insediativa, già nella definizione dello strumento direttore sono stati precisati i principi dei piani attuativi e i parametri tecnici di base concernenti il dimensionamento, suddiviso per le diverse funzioni e basato su un'attenta analisi di fattibilità degli interventi (con non meno del 30% destinato a residenza, il 48% a uffici, il 13% ad attrezzature col-



2 - HafenCity, quartieri Ovest, 2010 (fonte: HCH)

3 - Quartiere Am Sandtorkai-Dalmanndai, 2013 (fonte: HCH – Elbe & Flut).

4 - Magellano Terraces, 2013 (Miralles-Tagliabue-EMBT).

5 - Quartiere Am Sandtorpark-Grasbrook, waterfront con vista delle Marco Polo Terraces (Miralles-Tagliabue EMBT)



6 - Hafencity, quartiere Am Sandtorkai-Dalmanckai (fonte: HCH, Elbe&Flut).

7 - Quartiere Am Sandtorkai-Dalmanckai e Marco Polo Terraces (Miralles-Tagliabue-EMBT) - fonte: HCH.

8 - Quartiere Am Sandtorkai-Dalmanckai (fonte: HCH).

9 - Zona Est, progetto per il quartiere Elbbrücken (Hosoya-Schaefer-Architects).

lettive e attività ricettive e il 9% ad attività commerciali di vicinato, ricreative e di servizio ai residenti, per una superficie lorda di pavimento complessiva di 2,32 milioni di mq) l'indice fondiario, l'uso dei suoli e degli edifici, la struttura viaria e la rete dei trasporti, la protezione dalle inondazioni e la struttura dello spazio pubblico. A quest'ultimo è destinato il 25% della superficie del nuovo distretto, mentre il 13% è costituito da spazi aperti privati accessibili al pubblico e il 24% è occupato dalle infrastrutture per la mobilità.

Il masterplan, concepito come dispositivo flessibile, affinabile nel corso del processo per quanto concerne l'articolazione per quartieri dell'indice di utilizzo del suolo e le specifiche determinazioni funzionali degli interventi, avrebbe dovuto stabilire lo sviluppo del nuovo distretto centrale, che estende di circa la metà l'area del centro urbano, con l'aggiunta di 158 ettari (dei quali 31 di superficie acquea), entro un orizzonte temporale di 25 anni attraverso un'organizzazione per fasi della realizzazione dei diversi quartieri e l'aggiornamento periodico dei vari piani esecutivi. Le previsioni insediative da raggiungere entro questo orizzonte temporale, riviste in aumento con l'aggiornamento del masterplan, sono circa 6.000 unità residenziali per oltre 12.000 residenti e circa 45.000 posti di lavoro.

La flessibilità dello strumento direttore, che consente di valutare la coerenza tra la dimensione regolativa e la dimensione politica attraverso i progetti esecutivi, è assicurata dall'articolazione di linee guida e criteri di indirizzo in un due differenti livelli.

A quello più generale, con valenza strutturale e strategica, attingono i requisiti fondamentali ai quali deve corrispondere il progetto dell'armatura urbana. Questi requisiti, contenuti nel bando del concorso internazionale indetto per la redazione del masterplan, fanno riferimento alla visione politica condivisa basata sull'idea di una città compatta, caratterizzata da mixité sia funzionale sia sociale, dove allo spazio pubblico è affidato il ruolo di elemento strutturante dell'insediamento.

Essi sono sostanzialmente: la creazione di un tessuto edilizio con tipologie miste in grado di rispondere sia a una domanda abitativa diversificata in relazione ai differenti gruppi sociali e alle mutate abitudini di vita e di lavoro, sia alle esigenze abitative che non sono solvibili attraverso il mercato; la commistione di funzioni da conseguire nei diversi quartieri e nei singoli edifici (mixité a grana fine) e la differenziazione di funzioni ai piani terra per renderli fruibili al pubblico; la valorizzazione dei caratteri tipologici delle strutture portuali e del loro rapporto con l'acqua; la qualità degli spazi pubblici che delimitano lo spazio acqueo sul quale devono preferibilmente affacciarsi gli edifici a prevalente destinazione residenziale; la permeabilità e la continuità tra il nuovo distretto, il nucleo storico centrale e i quartieri adiacenti; l'indicazione di specifiche aree individuate come strategiche per la valorizzazione dell'immagine della città attraverso la

realizzazione di edifici che si configurano come landmark (tra questi l'Elbphilharmonie Concert Hall, destinata a diventare l'icona del nuovo distretto).

Al secondo livello attiene un insieme di prescrizioni e indirizzi guida - da perfezionare nei piani esecutivi dei singoli quartieri - che regola gli aspetti architettonici e microurbanistici degli interventi, in base al carattere e al ruolo assegnato dal masterplan. Questi riguardano l'altezza degli edifici, i materiali da impiegare, l'organizzazione e la fruibilità degli spazi pubblici, la caratterizzazione degli ambiti di transizione tra i differenti quartieri, la dotazione di parcheggi, la divisione dei lotti e la diversificazione delle proprietà. Da queste ultime condizioni si è ritenuto potesse derivare la diversità e la sostenibilità dello sviluppo urbano.

Si è stabilito che i lotti delle parti del nuovo distretto limitrofe a Speicherstadt avessero

dizioni, di indire un concorso di architettura, di reperire le risorse necessarie, di coinvolgere nell'intervento altri soggetti interessati e di predisporre il progetto per l'approvazione. Qualora l'investitore o il promotore non riesca a rispettare le condizioni stabilite con l'opzione esclusiva, la società può riallocare l'area senza dover affrontare spese amministrative. Questo dispositivo stimola comportamenti cooperativi, disincentiva strategie opportunistiche da parte degli investitori e consente di minimizzare i rischi dell'investimento.

Per questo insieme di ragioni, trascorsi 16 anni dall'approvazione del progetto, circa il 50% del nuovo distretto è stato completato con l'ampio apporto delle risorse finanziarie generate dagli investimenti privati, il centro di Amburgo ha riconquistato il suo rapporto con il fiume e ha preso forma e vita il cuore di Hafencity, con le principali attrezzature pubbliche (tra cui musei, università e vari istituti per l'alta formazione). I quartieri realizzati (occidentali) e in corso di completamento (centrali) sono già collegati alla rete di trasporto pubblico veloce (linea metropolitana) e sono dotati di un'infrastruttura sociale molto articolata, di un'ampia area a parco in corso di realizzazione (Lohsepark), che si estende fino al fiume, e di un sistema di teleriscaldamento con progettazione modulare e sviluppo incrementale, in relazione all'evoluzione dell'insediamento. Nel 2014, nella parte est del nucleo centrale commerciale - *Überseequartier* - un nuovo partner (Unibail-Rodamco, grande developer europeo) ha affiancato il consorzio *Überseequartier* nella joint venture e si è impegnato a sviluppare e completare l'intero comparto (comprese le attrezzature collettive e lo spazio pubblico).

Congiuntamente l'operatore privato, la società HCH e il Ministero dello Sviluppo Urbano e all'Edilizia Abitativa, hanno ridefinito il progetto urbanistico - affidato, attraverso concorso ad inviti, a una società di progettazione tedesca (HPP International) - e le destinazioni d'uso degli undici edifici previsti (per una superficie lorda di pavimento complessiva di 270 mila mq). Le nuove esigenze sopraggiunte hanno infatti richiesto una riduzione degli spazi per uffici e un aumento della quota di residenze (con 1.100 appartamenti, il doppio di quelli inizialmente programmati), una migliore integrazione del terminal crociere e delle attività di intrattenimento nel contesto urbano, anche per minimizzare i conflitti con la funzione residenziale, una maggiore articolazione e integrazione delle diverse funzioni (residenziali, ricettive, di intrattenimento, culturali, commerciali e di ristorazione) e la protezione dalle intemperie dell'area commerciale.

Nei tre quartieri orientali, dei quali sono state riviste le previsioni del masterplan, con l'estensione della linea della metropolitana e il potenziamento della funzione residenziale (3.000 unità abitative) in particolare dei quartieri Am Baakenhafen e Elbbrücken e la caratterizzazione ad attività culturali e creative di Oberhafen, sono in corso i progetti esecutivi, essendo stati espletati i concorsi pubblici per i relativi piani urbanistici e per la progettazione degli spazi aperti. In quest'ambito urbano verrà privilegiata nell'assegnazione dei lotti la differenziazione delle tipologie residenziali in forma cooperativa, in joint venture per favorire la formazione di una maggiore mixité sociale, con abitazioni destinate a famiglie, studenti, anziani e persone con disabilità, per circa il 30% in affitto sussidiato e il 10% in affitto ammortizzato, per le fasce sociali a reddito medio che non hanno accesso all'edilizia sovvenzionata. Qui prevalente è la formazione di un tessuto edilizio compatto e denso, costituito da edifici sull'acqua e da isolati semi-aperti verso il fiume, con un articolato sistema di courtyard e di spazi verdi attrezzati per attività ricreative. Nel complesso la mixité funzionale e sociale, oltre a essere stata sistematicamente progettata, è anche realizzata nelle diverse fasi di sviluppo dei vari quartieri. Nel nuovo distretto centrale, e in particolar modo nei quartieri a est, è inoltre previsto un aumento dei livelli di mobilità sostenibile, anche attraverso la riduzione degli spazi a parcheggio nelle aree pubbliche, la costruzione di un'estesa rete di percorsi pedonali e ciclabili e la generazione di energia rinnovabile per il fabbisogno delle auto elettriche internamente agli edifici, oltre che esternamente attraverso i gestori dei servizi energetici.

Allo stato di fatto più recente, il waterfront pubblico è stato esteso da 10 a 10,5 km, sono state realizzate più di 1.800 unità abitative, circa 2.500 persone vivono nei nuovi quartieri, più di 12 mila persone lavorano nelle 730 imprese che si sono insediate. Di queste 40 sono attività di medio-grande dimensione ma numerose sono anche le attività di piccola dimensione impegnate nei settori dei servizi avanzati, della logistica connessa alle attività portuali, del commercio, della ristorazione e ricettivi. Dei nuclei familiari insediati, il 14,5% è costituito da famiglie con figli, valore che ha superato quel-

lo degli altri distretti centrali di Amburgo ed è destinato a crescere con l'assegnazione di una quota più elevata rispetto alle previsioni iniziali di edilizia sociale (Hafen City, 2016). Quest'ultima, insieme alle nuove forme dell'abitare autopromosso, caratterizzerà, come già accennato, i nuovi quartieri prevalentemente residenziali della parte est, in corso di progettazione. La creazione di un'associazione di residenti ("Rete") istituita nel 2010, ha incentivato la partecipazione della popolazione e ha favorito lo sviluppo delle relazioni di vicinato e di varie attività sociali che animano la vita di quartiere.

Inoltre è in fase di sviluppo un articolato sistema di mobilità sostenibile costituito da mezzi pubblici a idrogeno e servizi di bike e car sharing, con un elevato numero di auto elettriche.

L'accorta strategia di orientamento delle attività economiche e dello sviluppo residenziale verso il nuovo distretto potrà anche consentire alla città di fare fronte all'attuale grave crisi strutturale che ha interessato dal 2011 il sistema mondiale del trasporto marittimo e si è fortemente ripercossa sul sistema finanziario regionale, molto esposto sul fronte dei crediti marittimi. La consapevolezza di agire in una dimensione globale ha infatti guidato i decisori a puntare sulla qualità insediativa, sull'atmosfera urbana assicurata dalla mixité e sulla sostenibilità ambientale, economica e sociale che qui sono elementi del processo di formazione della nuova centralità e del suo successo in termini di produzione e di attrazione di investimenti. Questa capacità attrattiva si è già tradotta in redditività – con finanziamenti privati che hanno superato gli 8 miliardi di euro, mentre i finanziamenti pubblici ammontano a 2,4 miliardi (dei quali 1,5 miliardi provengono dalla vendita dei lotti) – da reinvestire nelle infrastrutture urbane, nelle attrezzature collettive e nella qualità del contesto.

Si può quindi a ragione dire che HafenCity non solo si iscrive in quella tradizione di governo che ha caratterizzato le trasformazioni di Amburgo da più di un secolo, ma ne rappresenta anche l'evoluzione più proficua in termini di qualità urbana, di socializzazione del valore generato dalle trasformazioni e di sviluppo sostenibile.

© Riproduzione riservata

Bibliografia

- C. Fuchs, "More city in the city, a dialogue with Wilhelm Schulte and Jorn Walter", *Area*, 126, 2013.
- Hafen City, HafenCity Hamburg der Masterplan – HafenCity Hamburg, the masterplan, Hamburg 2006.
- Hafen City, HafenCity Facts & Figures, Hamburg 2016.
- C. Mazzoleni, "Amburgo, HafenCity. Rinnovamento della città e governo urbano", *Imprese & Città*, n. 2.
- M. Menzl et. al., *Wohnen in der HafenCity: Zuzug, Alltag, Nachbarschaft, Junius, Materialien zur HafenCity*, 1, Hamburg 2011.
- M. Nava, "I socialdemocratici ripartono dalla ricca e colta Amburgo", *Corriere della Sera*, 21 settembre, 2013.
- D.J. Olsen, *The city as a work of art*, Yale University Press, New Haven. London, 1986.
- B. Secchi, *Prima lezione di urbanistica*, Laterza, Bari-Roma, 2000.
- P. Sica, *Storia dell'urbanistica. L'Ottocento I*, Laterza, Roma-Bari 1977.