

TRASPORTI

& cultura

41

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



PORTI E CITTÀ



Rivista quadrimestrale
gennaio-aprile 2015
anno XV, numero 41

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia
Via Venti Settembre 30/A – 37129 Verona
e-mail: info@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it
per invio materiale: casella postale n. 40 ufficio
postale Venezia 12, S. Croce 511 – 30125 Venezia

Comitato Scientifico
Giuseppe Goisis
Università Ca' Foscari, Venezia
Massimo Guarascio
Università La Sapienza, Roma
Giuseppe Mazzeo
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli
Cristiana Mazzoni
Ecole Nationale Supérieure d'Architecture,
Strasbourg
Marco Pasetto
Università di Padova
Franco Purini
Università La Sapienza, Roma
Enzo Siviero
Università Luav, Venezia
Zeila Tesoriere
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais
Maria Cristina Treu
Politecnico di Milano

La rivista è sottoposta a referee

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

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

2015 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di aprile 2015

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998

TRASPORTI

- 5 PORTI E CITTÀ**
di Laura Facchinelli
- 7 LE AREE PORTUALI DISMESSE:
INTERAZIONI CON LA CITTÀ**
di Oriana Giovinazzi
- 15 VENEZIA: IL PORTO COME
RISORSA PER LO SVILUPPO
ECONOMICO DELLA CITTÀ**
di Paolo Costa
- 23 GENOVA E LA SPEZIA, DIFFICILI
TRANSIZIONI PER SUPERARE IL
'900 INDUSTRIALE**
di Francesco Gastaldi
- 29 PERCORSI DI RIQUALIFICAZIONE:
IL NUOVO WATERFRONT DI
MARINA DI CARRARA**
di Francesco Messineo e Sergio Beccarelli
- 37 CATANIA: VERSO UNA POSSIBILE
INTEGRAZIONE PORTO-CITTÀ**
di Elena Cocuzza, Matteo Ignaccolo e
Giuseppe Inturri
- 45 PORTI ITALIANI, RUOLO NEL ME-
DITERRANEO E SCENARI FUTURI**
di Oriana Giovinazzi
- 53 LA RIGENERAZIONE URBANA DEL
PORTO DI AMBURGO**
di Chiara Mazzoleni
- 61 PROGETTI DI RECUPERO DI
AREE INDUSTRIALI DISMESSE
SULL'ESTUARIO DEL TAGO**
di André Fernandes
- 69 LA RISCOPERTA DEL
WATERFRONT DI ROTTERDAM**
di Tom Daamen, Martin Aarts, Menno Huijs e
Walter de Vries
- 77 BORDEAUX E LIONE: VALORIZZA-
ZIONE DEL PATRIMONIO CULTU-
RALE NELLA RIGENERAZIONE DEI
WATERFRONT**
di Assunta Martone, Marichela Sepe e Serena
Micheletti
- 85 IL RIFLESSO DEL PORTO. IL
PROGETTO TANGER PORT
FRA PROMOZIONE POLITICA E
FRAMMENTAZIONE URBANA**
di Zeila Tesoriere

**93 DINAMICHE SULL'OCEANO
INDIANO: TRASFORMAZIONI
SULL'INTERFACCIA CITTÀ/PORTO**

di Annick Miquel

**103 LA RELAZIONE TRA CITTÀ E
PORTO IN ASIA**

di Yves Boquet

**111 CONFLITTI E SFIDE NELL'USO
DEGLI SPAZI: IL COMPLESSO DI
CAPUABA, PORTO DI VITÓRIA**

di Flavia Nico Vasconcelos e Felipe Beltrane

cultura

**117 NEW YORK, CITTÀ E PORTO:
QUALE FUTURO?**

di Pierre Gras

**125 DA DESPINA A VALDRADA,
ETEROTOPIE DEL GOLFO PERSICO**

di Cecilia Scoppetta

**137 UN PORTO E UNA CITTÀ DEL
BASSO CORSO DEL DANUBIO:
BRĂILA**

di Alexandru Damian

**141 PORTO VECCHIO A TRIESTE,
UN'ASSORDANTE CATTEDRALE DI
SILENZIO**

di Marta Moretti

**145 CITTÀ SOTTERRANEA, CITTÀ
SMART: IL CONVEGNO DI NAPOLI**

di Giuseppe Mazzeo

**149 LOGISTICA E TRASPORTO
MARITTIMO. UN FOCUS GROUP
DEI PROTAGONISTI CAMPANI**

di Alessandro Panaro

**151 TRASPORTI, CULTURA,
ARCHITETTURA: PRESENTAZIONE
DEL N. 38 DI T&C A PALERMO**

di Zeila Tesoriere

**155 PONTE SULLO STRETTO, PER
VALORIZZARE IL MERIDIONE E
RILANCIARE L'ECONOMIA ITA-
LIANA. UN CONVEGNO A ROMA**

di Laura Facchinelli

Porti e città

di Laura Facchinelli

Il porto è una realtà complessa, una realtà che ha una fisionomia duplice, fra trasporto e città. Con riferimento alla prima dimensione, la presenza di un porto è un fattore economicamente rilevante: si pensi alla condizione fortunata delle città che si affacciano sul mare con un grande porto efficiente. Un porto è storia, è sviluppo delle infrastrutture e quindi trasformazione fisica del territorio. Ma proprio la presenza di banchine, magazzini, silos, impianti di sollevamento, binari, arterie stradali, operatori specializzati ha determinato, nel tempo, una condizione di separatezza dall'adiacente contesto urbano.

Riguardo alla città, la perimetrazione dell'area portuale è una condizione che chiude ed esclude. Il fronte mare è impedito allo sguardo, e questo ha determinato, negli abitanti, la consuetudine a considerare l'area-porto come solo operativa, non percorribile, con realtà umane difficilmente integrabili e un contesto residenziale, tutt'intorno, problematico, spesso in degrado.

Come si è sviluppata la situazione dei porti? Negli anni recenti c'è stata una rapida trasformazione tecnico-funzionale del trasporto marittimo, che ha visto un uso sempre più esteso del container e la costruzione di navi sempre più grandi per contenerne un numero crescente. Questo fenomeno ha comportato un ripensamento anche dei porti, per dimensioni e attrezzature. Così il porto ha abbandonato, spesso, gli spazi adiacenti all'abitato, divenuti troppo angusti, per trasferirsi in territori più adatti a un'espansione immediata, con potenzialità per un'ulteriore crescita in futuro. A queste dinamiche abbiamo dedicato approfondimenti nel n. 39 della rivista, dedicato alla logistica.

E dunque la città si è trovata con aree dismesse, configurate per funzioni ormai estranee, ma presenti nella memoria collettiva. Poco a poco la comunità ha ripreso possesso, fisicamente, ma anche psicologicamente di quegli spazi prima "vietati". E ha cominciato a progettarne un uso diverso, un uso legato alla vita della città.

Ecco, questo è il tema affrontato in questo numero. La curatrice ha scelto alcuni casi esemplari di riuso delle aree portuali, con lo sguardo aperto alle esperienze maturate non solo in Italia, ma anche in varie città di Europa, Asia, Nordafrica, Americhe. È un panorama fra i più vasti che siamo riusciti a concentrare in un unico numero della nostra rivista.

Lascio alla curatrice stessa delineare, nel suo testo introduttivo, le differenti realtà che sono state approfondite dagli autori degli articoli. Quello che vorrei sottolineare è, ancora una volta, l'importanza dell'intelligenza progettuale per ottenere un buon risultato sul piano della rielaborazione degli spazi ex-portuali: solo un buon disegno architettonico e un'idea matura e concreta sul piano urbanistico consentono di restituire alla città spazi piacevoli, vivibili, integrati. In equilibrio fra innovazione di spazi e forme, da un lato, e, dall'altro, la doverosa conservazione delle archeologie industriali che meritano di essere tramandate ai posteri.

Naturalmente, oltre all'idea progettuale, occorre anche capacità di buon governo sul piano politico-amministrativo: è, questa, una qualità che spesso sembra relegata al piano della teoria e delle intenzioni proclamate ma poi disattese. Il cittadino è deluso. Ma è anche disinformato e passivo. È questo il solito problema sul quale abbiamo spesso puntato il dito: il cittadino evoluto, colto e aggiornato sceglie gli amministratori giusti e controlla che il loro operato risponda agli interessi della città. Superando la scenografia dei nomi altisonanti e le banalità del "non importa come".

La cosa più bella, per una città di mare, è riprendere possesso del proprio waterfront ("fronte d'acqua", per usare la bella lingua italiana). È una rinascita sul piano paesaggistico, un nucleo urbano che si apre a nuove abitudini degli individui, con percorsi prima impossibili e inediti punti di vista. E il tutto ha avuto origine dalla distinzione, necessaria, finalmente attuata, fra la dimensione tecnica, funzionale, economica (quella del trasporto marittimo, appunto) e quella della vivibilità e bellezza. Benessere economico e benessere psico-fisico: due aspetti che solo in contesti separati, in questo caso, possono esprimersi compiutamente.



La rigenerazione urbana del porto di Amburgo

di Chiara Mazzoleni

La fine della cortina di ferro e la riunificazione della Germania hanno avuto, tra le loro conseguenze immediate, anche l'accelerazione del processo di rigenerazione dell'area del vecchio porto di Amburgo. Da sempre, dai tempi della Lega Anseatica, il fiume Elba - sul cui ampio estuario, nel punto dove si passa dalla navigazione marittima a quella fluviale, si estende la città - è stato il principale motore della sua ricchezza. Al tempo stesso, essendo la sua foce così vicina, il fiume ha sempre costituito anche una minaccia per la città, spesso esposta al rischio delle inondazioni causate dalle tempeste associate alle maree, via via mitigate con consistenti opere di prevenzione.

Dalla metà degli anni 2000 il porto, uno dei maggiori scali marittimi europei, con la sua distesa di banchine, aree di stoccaggio e di deposito, magazzini e cantieri navali, e il suo efficiente collegamento con gran parte dell'Europa tramite vie fluviali, canali navigabili, un imponente snodo ferroviario e una fitta rete stradale, è diventato il secondo a livello europeo per traffico di container e il terzo (dopo Rotterdam e Anversa) per numero di tonnellate di merci movimentate. Strettamente connessa all'attività portuale è una parte considerevole dell'occupazione e importante è il contributo di questa attività alla formazione del valore aggiunto locale. Se oltre all'occupazione direttamente indotta dal porto si considera anche quella indiretta, la loro incidenza nel 2010 ha raggiunto il 16,3% rispetto all'occupazione complessiva dell'area urbana (Merk O., Hesse M., 2012).

Fino alla fine degli anni '80 del secolo scorso, la libera città anseatica, seguendo la sua centenaria vocazione per gli scambi e i commerci, è stata un'importante struttura marittimo-commerciale, con un forte comparto industriale meccanico e rilevanti funzioni terziarie, soprattutto nei settori assicurativo e dell'editoria, e un grande scalo merci. Uno scalo che per lungo tempo si è però trovato molto vicino alla cortina di ferro, a servizio di un'area metropolitana dimezzata, essendo Amburgo rimasta separata dal suo entroterra naturale a est a causa della divisione delle due Germanie.

L'espansione del porto è avvenuta soprattutto lungo la sponda meridionale dell'Elba, sfruttando prima la grande isola di Wilhelmsburg, formata dai due bracci del fiume e luogo di insediamento di un antico nucleo di origine medievale esteso su alcune penisole protette da argini, quindi interessando con ingenti trasformazioni i nuclei rurali e i borghi di pescatori delle aree di Altenwerder, Moorburg e Finkenwerder. A Wilhelmsburg, dove a partire dagli anni '30 è stato riorganizzato il traffico mercantile concentrato prevalentemente sul

The urban regeneration of the port of Hamburg

by Chiara Mazzoleni

Since the free port was established, for over a century Hamburg – a city with a long tradition of economic know-how, town planning and pioneering housing projects – has developed far from the river, due to the industries established around the port and to avoid the risk of flooding.

Over the past two decades, the city has embarked on a complex regeneration project along the northern edge of the port to exploit the opportunities inherent in developing the Elbe area. The most ambitious project is the expansion of the urban centre with the creation of a new urban district, HafenCity: currently under construction in the old port area, it is based on the principle of sustainability and a master-plan aimed at creating a "close-grained and diverse mixed use". This comprehensive urban renewal process seeks to promote economic and job growth, strengthen the infrastructure for education, culture and research, and create the conditions to increase the attractiveness of the city while tangibly improving the quality of life of its residents, relying on planning devices and urban development projects to give the concept new impulse and tangible form. As a constitutional city-state, capable of managing urban transformations with strong public accountability, Hamburg is particularly qualified to lead the debate on new forms of public-private partnership. With this experience, the city has also tried to shape a new "urban contract", in which citizens are given greater responsibility and a stronger voice in planning and decision-making processes.

Nella pagina a fianco, in alto: il Porto di Amburgo prima della Seconda Guerra Mondiale (fonte: HHLA/Hamburger Fotoarchiv); Speicherstadt prima della Seconda Guerra Mondiale (fonte: HHLA/Hamburger Fotoarchiv).



1 - Il Porto di Amburgo all'inizio degli anni '90.

trasporto del petrolio e dei suoi derivati, sono stati scavati numerosi bacini, si è formata la "città degli immigrati" - gli operai stranieri che lavoravano nelle industrie del porto - e ingenti, anche per numero di morti, sono state le devastazioni dell'alluvione del 1962 prima, e delle contaminazioni da diossina della discarica di Georgswerder successivamente. Per il concorso di questi fattori quest'area, posta di fronte al vecchio porto, è diventata la più depressa della città.

Una concomitanza di circostanze - dalla ristrutturazione dell'economia, alla crisi dei cantieri navali, allo sviluppo della containerizzazione come nuovo sistema per la movimentazione delle merci - ha comportato lo spostamento del porto verso Ovest, dove si poteva disporre di fondali più profondi, e la dismissione di grandi aree e strutture produttive, in particolare lungo la sponda nord del fiume. Il distretto degli antichi magazzini - *Speicherstadt* - realizzato tra il 1883 e il 1927 secondo un piano unitario progettato dall'ingegnere civico Franz

Andreas Meyer, poliedrica figura di esperto impegnato nello stesso periodo nella progettazione di opere che facevano parte di un più complesso processo di modernizzazione della città, è rimasto zona doganale e franca fino al 2003 e separato dal centro urbano da un canale.

Posti a cerniera tra l'area urbana centrale e il porto, e delimitanti l'area chiusa alla città ed esclusa dalle imposte doganali, questi imponenti edifici in mattoni di stile neogotico costituiscono un massiccio fronte unitario lungo i canali interni e rappresentano il più importante complesso monumentale di Amburgo. Essi hanno continuato a essere uno degli ambiti portuali più estesi d'Europa per lo stoccaggio e lo scambio di spezie, tè, caffè, cacao e tappeti, anche se progressivamente molte scorte di prodotti sono state trasferite in depositi più moderni ed efficienti, e il distretto ha iniziato un graduale processo di mutamento di destinazioni d'uso. Nel 1991 *Speicherstadt* è stata definita *area storica protetta*, e dal 2012 non fa più parte del



2 - Masterplan di HafenCity, 2000 (Kees Christiaanse/ASTOC).



3 - Speicherstadt, 2000.

porto ed è stata inserita in uno specifico schema di sviluppo. Dagli anni '70, con lo spostamento del terminal container, il porto franco è invece caduto progressivamente in declino e disuso, ed è rimasto con una parte significativa della sua area ancora occupata all'inizio degli anni '90 da impianti per la conversione in gas del carbone.

Dopo la riunificazione nel 1990 e l'apertura dei mercati nell'Est europeo, Amburgo è diventata uno snodo cruciale per i traffici con l'Europa centrale, quindi, con la regione balcanica, ha riscoperto su vasta scala la propria vocazione commerciale marittima e ha cercato di riconquistare il primato come porto per le navi da container e centro di scambi commerciali. Di fronte alle nuove circostanze, la sfida che la città - a storica guida SPD (Partito Socialdemocratico di Germania) - avrebbe dovuto affrontare con rapidità sarebbe stata l'estensione dell'area portuale, la riorganizzazione della logistica marittima per renderla confacente a un volume di merci mai sostenuto in precedenza e la riconversione dell'antica struttura portuale. Quest'ultima, in particolare, avrebbe dovuto essere adattata alle profonde trasformazioni economiche e sociali, alle tendenze di sviluppo dell'area metropolitana - repentinamente giunta a superare i 4,5 milioni di abitanti - e al conseguente rafforzamento del ruolo dell'area urbana centrale.

La gestazione della proposta di rigenerazione dell'area del vecchio porto

La questione della riqualificazione della sponda urbana dell'Elba, occupata in gran parte da attività produttive e di servizio connesse al porto, per restituire alla città il rapporto a lungo precluso con il fiume, a partire dalla rifunzionalizzazione delle aree e degli edifici dismessi, era già stata affrontata intorno alla metà degli anni '80, in una fase nella quale avevano iniziato a essere evidenti gli effetti

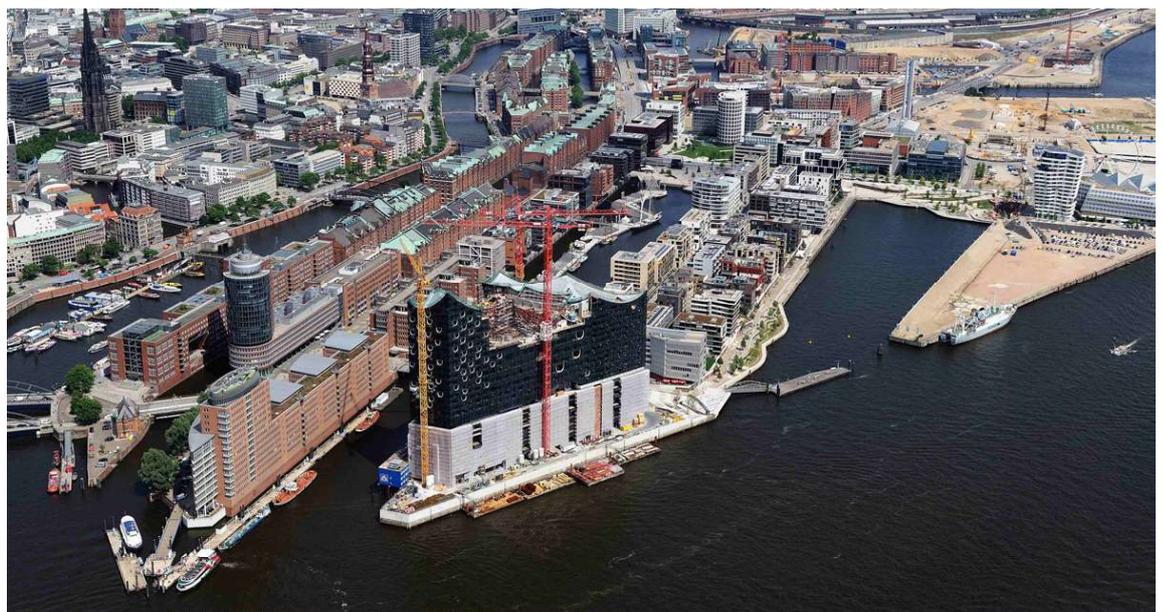
della trasformazione della sua base economica. La proposta di un piano di riconversione della fascia del waterfront più vicina al nucleo urbano centrale - *Perlenkette* (collana di perle), una sequenza di edifici per uffici e abitazioni lungo l'argine nord connessi da una promenade - presentata da un gruppo di esperti, fortemente sostenuta dal responsabile dell'urbanistica e condivisa dai principali esponenti del governo della città, era stata occasione di un ampio dibattito ma anche di un forte conflitto con gli esponenti del movimento autonomo di occupazione delle case. Dai primi anni '70 era infatti iniziata la massiccia occupazione del patrimonio edilizio pubblico appartenente alla SAGA GWG (società immobiliare municipale), che si sarebbe poi protratta fino alla fine degli anni '80. In particolare l'area delle banchine, nel distretto di Mitte e di Hafenstraße, comprendente un intero isolato di St. Pauli in riva all'Elba, erano diventati luoghi di sperimentazione politica e culturale di differenti stili di vita urbani. La riqualificazione della sponda del fiume, che comprendeva il fronte sull'Elba del quartiere di St. Pauli, affidata sostanzialmente al mercato e basata sulla sostituzione del tessuto edilizio esistente e delle funzioni residenziali con attività terziarie, non poteva che contrapporsi alle nuove forme d'uso della città e alle nuove pratiche abitative espresse dai movimenti sociali.

La difesa di Hafenstraße e della "cittadella autonoma" di St. Pauli aveva così assunto un importante significato politico-simbolico. Nonostante la lunga e intensa conflittualità sociale, la capacità del movimento degli squatter di istaurare una vertenza con il Senato di Amburgo, senza cedere sulla difesa dell'autogestione ma con disponibilità a trovare un'adeguata forma di gestione del patrimonio pubblico occupato, avrebbe portato all'abbandono da parte dell'amministrazione del piano di demolizione degli edifici degradati e alla loro cessione agli occupanti organizzatisi in forma associativa.

Così come le barricate fanno parte della tradizio-



4 - Masterplan di Hafencity aggiornato nel 2010.



5 - Nuovo distretto di Hafencity, 2011.

ne della città, un altro aspetto che possiamo dire è entrato più di recente a farne parte sono le pratiche dell'abitare collettivo, di cui Amburgo è diventata singolare laboratorio. Dalla forma della comunità d'abitazione (*Wohngemeinschaft*), associata a modalità collettive di azione politica, esse avranno interessanti sviluppi nelle nuove forme dell'abitare di iniziativa collettiva (*Baugemeinschaft*) e con queste ultime si confronterà l'amministrazione pubblica, sia agendo come agevolatrice di diverse iniziative, sia attribuendo ad esse un importante valore sociale nelle politiche di rigenerazione urbana (Bricocoli, 2011). La riqualificazione della sponda fluviale, che ha intercettato la domanda emergente sia di attività terziarie, sia di funzioni residenziali non tradizionali e che ha recuperato vecchi magazzini e strutture portuali in disuso, si è rivelata una strategia di successo e un indubbio volano per la riconversione e il rinnovo dello stock

immobiliare degli ambiti urbani più vicini al fiume. Con l'allargamento dell'area di influenza della città e la forte pressione esercitata sul suo nucleo centrale dalle attività terziarie, l'attenzione delle istituzioni pubbliche ha iniziato ad essere orientata sulla riconversione urbana dell'area del vecchio porto, come dimostra il primo studio di fattibilità relativo al suo riuso - di carattere non ufficiale - richiesto dal sindaco Henning Voscherau, che sarà alla guida dell'amministrazione per l'intera fase di gestazione del progetto di Hafencity (dal 1988 al 1997). Questo servirà come base per avviare un'azione concertata tra le principali istituzioni (comune e società pubbliche per la logistica e per lo sviluppo del porto) volta all'acquisizione da parte dell'amministrazione delle aree e degli edifici non di proprietà pubblica presenti nel porto. È apparso chiaro fin da subito che il progetto di rigenerazione del porto in disuso e quello dell'e-



6 -Masterplan di HafenCity: suddivisione dell'area del distretto in quartieri.

spansione dell'area portuale dovevano essere tra loro correlati. L'accordo tacito tra i principali attori istituzionali avrebbe previsto l'utilizzo delle risorse finanziare generate dalla riconversione urbana del vecchio porto per la modernizzazione dell'infrastruttura portuale e la creazione di un nuovo terminal container (nell'area di Altenwerder). Un ulteriore studio finalizzato a delineare un progetto di massima che prevedeva l'espansione del centro urbano sull'area portuale è stato successivamente affidato a un noto professionista e accademico di Amburgo, Volkwin Marg, e presentato alla fine del 1996. La proposta, relativa all'area centrale del porto, contiene i principi guida che saranno alla base dello schema *Vision HafenCity* reso pubblico nel 1997. Sempre nel 1997 il Senato di Amburgo delibera lo sviluppo di HafenCity, contestualmente all'istituzione di un "Fondo speciale per la città e il porto" - per l'infrastrutturazione e la messa in sicurezza del nuovo quartiere e per la realizzazione del nuovo impianto portuale di Altenwerder - da rimborsare in parte attraverso la vendita delle aree del porto. Sarà questa la legittimazione politica per la rimozione dell'area di HafenCity dall'ambito di pertinenza dell'Autorità Portuale (Weinhold J., 2008; HafenCity Hamburg, 2006; Mazzoleni C., 2013).

Il masterplan di HafenCity

I principi guida che informano *Vision HafenCity* sono ripresi nel bando del concorso pubblico per la redazione del masterplan che viene indetto nel 1999 dai ministeri per lo Sviluppo urbano e dell'Economia e dalla società HCH, struttura posseduta interamente dalla città di Amburgo, istituita nel 1998 per promuovere e coordinare lo sviluppo complessivo del nuovo distretto e per gestire il Fondo speciale. Essi attengono alla creazione di una nuova parte di città, che si aggiunge all'area centrale, e alla formazione di un ambiente urbano caratterizzato da mixité, con una significativa pre-

senza di residenze che compensano la forte perdita di questa funzione nell'area storica centrale. Il bando viene vinto dal team tedesco-olandese Kees Christiaanse-ASTOC e, in una versione ampliata e rielaborata, il masterplan di HafenCity viene approvato nel 2000 e sottoposto a un'ampia discussione pubblica, quindi è assunto dal governo come schema direttore per lo sviluppo sostenibile - al tempo stesso economico, sociale e ambientale - e per la valorizzazione dell'identità marittima del nucleo centrale della regione metropolitana. Il perfezionamento del masterplan, sotto la supervisione del responsabile dell'urbanistica della città, Jörn Walter, considerata la complessità dell'organizzazione del processo di sviluppo del nuovo distretto e il suo stretto coordinamento con le azioni di acquisizione delle aree, di trasferimento in altre parti urbane della attività produttive ancora in funzione, di bonifica dei suoli, di difesa dalle inondazioni e di infrastrutturazione ha portato alla suddivisione dell'ambito in tre grandi sezioni e in dodici comparti con differenti caratterizzazioni, nonché alla previsione di fasi di esecuzione definite nell'arco temporale programmato di venticinque anni (2000-2025).

Un'attenta analisi delle trasformazioni socio-economiche in corso nella città e nell'area metropolitana, e un'accurata valutazione della fattibilità degli interventi, insieme a un forte orientamento della politica urbana verso il controllo del consumo di suolo, sostanziano il dimensionamento del nuovo distretto che si estende sull'intera area prima occupata dal porto e dalle attività industriali ad esso connesse - per complessivi 157 ettari (dei quali 35 di superficie acquea) - e consente all'area storica centrale di aumentare del 40% la sua superficie e di ridefinire il suo fronte sul fiume. Gli aspetti più rilevanti del cambiamento strutturale della base economica della città, che hanno influito sulle previsioni di sviluppo di HafenCity, sono in particolare l'accentuata transizione dell'economia verso il settore dei servizi avanzati e il forte mutamento nella struttura della popolazione, so-

prattutto nella grandezza dei nuclei familiari che per più dell'80%, all'inizio del 2000, sono risultati composti da uno o due componenti. Quest'ultimo rappresenta uno degli aspetti emergenti nella società urbana contemporanea che riconosce nell'area centrale della città l'ambiente più rispondente ai nuovi stili di vita e di consumo (Schulte, Walter, 2013). Nel complesso, con riferimento ai dati dell'ultimo aggiornamento del masterplan (2010), alla fine del periodo programmato per il completamento del distretto, sono stati previsti l'insediamento di circa 12 mila abitanti – che si aggiungono ai 14 mila residenti dell'area urbana centrale - la realizzazione di più di 6 mila nuove abitazioni e la creazione di più di 45 mila posti di lavoro. La superficie lorda di suolo complessiva per i nuovi edifici è stata stimata in 2,32 milioni di m² mentre l'uso del suolo risulta ripartito per il 31% in superficie edificata, per il 24% in superficie interessata da infrastrutture per la mobilità e per il 44% in spazi aperti (25% pubblici e 13% privati a uso pubblico). La circolazione interna all'area avviene attraverso 5 km di strade carrabili e 10 km di percorsi pedonali. Relativamente alle destinazioni d'uso, regolate da soglie definite ma flessibili nell'articolazione delle diverse attività nel tempo, non meno del 30% è la superficie destinata a residenza, all'incirca il 48% quella destinata ad attività terziarie, il 9% e il 13% quella adibita rispettivamente a servizi di quartiere (attività commerciali e di ristoro) e ad attrezzature collettive (educazione, cultura, tempo libero). Il piano, appositamente studiato con finalità comunicative (per veicolare l'idea e l'immagine di HafenCity al pubblico e per attrarre l'interesse degli investitori), è stato concepito come un dispositivo flessibile, soggetto a perfezionamento nel corso del processo anche in relazione alle trasformazioni socio-economiche dell'area urbana, con linee guida e criteri di indirizzo articolati in due livelli. Un primo livello con valenza strutturale e strategica, connesso al progetto dell'armatura urbana (accessibilità, interconnessioni tra le parti, mobilità, struttura e forma dello spazio costruito e di quello aperto, opere di protezione dalle piene) e alla programmazione per fasi temporali delle opere, inquadra l'insieme degli interventi e ne individua i requisiti fondamentali in relazione agli obiettivi del piano. Requisiti che nella sostanza attengono alla formazione di un ambiente con

7 - HafenCity, Magellano Terraces, 2013.



elevati caratteri di urbanità e che consistono: nel carattere compatto e denso del tessuto edilizio; in nuovi quartieri con tipologie abitative miste, in risposta a una domanda fortemente articolata e diversificata per gruppi sociali ed esigenze abitative; nella mixité insediativa da conseguire sia nei vari quartieri sia nei singoli edifici (mixité "a grana fine") e assicurando funzioni commerciali e di servizio ai piani terra in modo da rendere lo spazio aperto più fruibile al pubblico; nella qualità e continuità degli spazi pubblici; nella continuità tra il nucleo storico centrale, il nuovo distretto e i quartieri adiacenti; nella realizzazione di edifici con valore simbolico, caratterizzanti l'identità della città, in punti individuati come prominenti; nell'affaccio sull'acqua degli edifici a prevalente carattere residenziale.

Un secondo livello, a scala dei singoli quartieri, regola gli aspetti micro-urbanistici e architettonici degli interventi, in base al carattere e al ruolo assegnato ai diversi comparti, con prescrizioni che attengono alla divisione dei lotti – soprattutto per facilitare l'insediamento di piccole e medie imprese e la realizzazione di abitazioni collettive (*Baugemeinschaft*) – la diversificazione delle proprietà, l'altezza degli edifici, i materiali da impiegare (soprattutto negli edifici adiacenti a *Speicherstadt*) e il rapporto dei piani terra con lo spazio aperto.

Per quanto concerne la gestione del processo di sviluppo del distretto, affidata alla società HCH sotto la costante supervisione di un'apposita struttura del Ministero per lo Sviluppo Urbano e l'Ambiente di Amburgo, sono indette gare d'appalto per l'allocatione dei suoli per i lotti a destinazione residenziale, mentre per i lotti destinati prevalentemente a uffici soluzioni adeguate vengono concordate con la società di gestione. La selezione delle domande e dei progetti non privilegia la migliore offerta in termini economici, bensì la qualità delle proposte in termini sia di forme e modi d'uso innovativi, sia di condizioni di sostenibilità (risparmio ed efficienza energetica in primo luogo).

Un altro aspetto rilevante della gestione consiste nell'applicazione del criterio dell'opzione esclusiva, per tutti i tipi d'uso del suolo, in seguito all'assegnazione dei lotti. Opzione che consente agli assegnatari di disporre di un tempo sufficiente (circa 18 mesi) per perfezionare l'intervento proposto, di ottimizzare la sua qualità attraverso un apposito concorso di architettura, di reperire le risorse necessarie e di predisporre il progetto per l'approvazione, con il supporto della società HCH. Queste condizioni hanno dimostrato di essere efficaci nel favorire comportamenti cooperativi, nel disincentivare strategie opportunistiche da parte degli investitori e nel consentire una forte riduzione dei rischi di investimento.

Il masterplan è stato rivisto e perfezionato nel 2006 e nel 2010, con un'ampia discussione pubblica e la realizzazione di numerosi eventi nel corso della realizzazione dei primi quartieri, e ha affrontato le nuove esigenze emerse nel corso del processo, prima tra le quali l'estensione al nuovo distretto della rete metropolitana, l'insediamento di una nuova sede universitaria (HafenCity University, HCU) dedicata agli studi sull'ambiente costruito e lo sviluppo metropolitano, e l'incremento della densità insediativa, soprattutto nella parte a est - Baakenhafen – dove sono previsti il potenziamento della funzione residenziale rispetto alla proposta iniziale e una maggiore articolazione delle tipologie abitative (abitazioni collettive, edilizia sociale, edilizia libera).

L'esito di una governance e di regolazioni strategiche

A circa 15 anni dall'approvazione del piano si può dire che il centro di Amburgo ha riconquistato il suo rapporto con l'acqua e la città si è riappropriata della sua parte monumentale, *Speicherstadt*, anch'essa in gran parte riadattata alle funzioni urbane emergenti connesse all'industria creativa. È stato realizzato più del 40% del nuovo distretto, con il consistente apporto delle risorse finanziarie generate dalle trasformazioni, previste in 2.4 miliardi di euro di stanziamenti pubblici (linea metropolitana esclusa) e in più di 8 miliardi di euro di stanziamenti privati (HafenCity Hamburg, 2013). Soprattutto ha preso forma il cuore di HafenCity, con il suo importante spazio pubblico, le promenade lungo gli argini del fiume, la sua rilevante infrastruttura culturale (musei, università, asili per l'infanzia, scuola elementare-centro per attività sociali, foro ecumenico, etc.), il terminal crociere. È in corso di completamento *l'Elbphilharmonie*, il simbolo del nuovo distretto, per la realizzazione del quale - anche per la complessità del progetto - non sono stati rispettati né i tempi di realizzazione né i costi preventivati, più che triplicati, ed è quindi l'intervento che ha calamitato le voci dissenzienti del progetto del nuovo distretto. I bacini del vecchio porto sono diventati elemento centrale della strategia di valorizzazione dell'identità portuale della città, mentre le darsene sono state trasformate in uno spazio pubblico di connessione di grande qualità urbana. Nelle parti con maggiore carattere residenziale risulta elevata l'incidenza di tipologie abitative "ibride", prevalentemente in abitazioni collettive. Ciò testimonia l'attenzione rivolta dal governo locale verso le pratiche collettive dell'abitare - privilegiate nell'allocazione dei lotti - per il ruolo che le stesse possono svolgere come dispositivi in grado non solo di abbattere significativamente i prezzi rispetto ai valori di mercato, ma anche di vitalizzare il contesto e favorire la coesione sociale. La maggior parte degli interventi ha elevati standard di sostenibilità ecologica raggiunti attraverso l'applicazione dei criteri di sostenibilità e questo comprova il forte orientamento delle politiche pubbliche della città stato verso la riduzione dell'impatto ambientale delle trasformazioni (con innovazioni che includono nuovi sistemi di fornitura del calore, di certificazione su misura degli edifici e di mobilità intermodale). Più di 2 mila persone si sono già insediate e circa 9 mila lavorano nelle 500 imprese già operative nelle aree completate. Di queste alcune sono attività con migliaia di addetti (sedi direzionali dello Spiegel, di Unilever, della società di servizi marittimi Germanischer Lloyd, e le sedi di società internazionali specializzate nella logistica), ma numerose sono anche le attività di piccola e media dimensione nei settori dei servizi commerciali, ricreativi, ricettivi, della gestione delle attività portuali e delle reti commerciali (logistica, consulenza, certificazione), dell'energia sostenibile e delle nuove tecnologie. Contestualmente alla realizzazione del nuovo distretto di HafenCity, la città ha elaborato uno schema strategico per lo sviluppo dell'area metropolitana, costantemente aggiornato e discusso con la popolazione anche nella forma più recente del "laboratorio urbano", all'interno del quale vengono discussi i grandi temi e i progetti. Lo schema, nel solco della lunga tradizione di pianificazione urbana di Amburgo, discusso e definito in coope-

razione con la regione metropolitana, prevede che non si attui un ulteriore consumo di suolo, se non nei limiti del potenziamento del sistema logistico essenziale all'attività del porto, che lo sviluppo insediativo avvenga attraverso la densificazione degli insediamenti esistenti lungo i tracciati, e in particolare nei nodi della rete di trasporto pubblico su ferro, potenziando lo spazio pubblico e soprattutto rigenerando e riqualificando le aree portuali dismesse o degradate. Tra queste, oltre all'area di HafenCity, l'isola di Wilhelmsburg, ancora interessata dall'industria portuale e socialmente marginale, che è stata individuata quale laboratorio di sperimentazione dei temi del cambiamento climatico, delle energie rinnovabili e della coesione sociale affrontati dall'esposizione internazionale di architettura, IBA Hamburg, del 2013. In quest'ambito, oltre ai numerosi progetti per riqualificare e potenziare la funzione residenziale, l'ex discarica pubblica di Georgswerder è stata trasformata in una "montagna energetica" e l'ex-bunker della Seconda Guerra Mondiale è stato trasformato in una centrale di energia solare e di produzione di biogas. Impegnata da più di un decennio in una sorta di metamorfosi ecologica, Amburgo ha meritato il titolo di "capitale europea verde" nel 2011.

Attraverso il suo piano di rigenerazione urbana delle aree portuali - riconosciuto come il più rilevante e complesso in corso in Europa - il quale ha già riconfigurato la sua immagine e ha raggiunto un ampio consenso, la città ha dimostrato di saper gestire la transizione postindustriale e affrontare il cambiamento della sua struttura economica e sociale attraverso politiche di trasformazione e di sviluppo urbano a forte regia pubblica, gestite da organismi direttivi e da esperti di elevata qualità, e basate su strumenti di piano e sulla pratica diffusa dei concorsi. L'esperienza di rigenerazione urbana di Amburgo può essere definita, a ragione, un caso esemplare di come fattori cruciali per promuovere lo sviluppo della città, costruire beni pubblici e capitale territoriale, migliorare la qualità della vita urbana, ma anche rafforzare la coesione sociale siano regolazioni di carattere strategico e una struttura di governance legittimate socialmente.

Riproduzione riservata ©

Bibliografia

Bricocoli M. (2011), *Amburgo. Pratiche e progetti di abitazione collettiva*, in Sampieri A. (a cura di), "L'abitare collettivo", FrancoAngeli, Milano.

HafenCity Hamburg (2006), *The Masterplan*, HafenCity Hamburg GmbH.

HafenCity Hamburg (2013), *Essentials Quarters Projects*, HafenCity Hamburg GmbH.

Mazzoleni C. (2013), *Amburgo, HafenCity. Rinnovamento della città e governo urbano*, in "Imprese & Città", n. 2.

Merk O., Hesse M. (2012), *The Competitiveness of Global Port-Cities: The Case of Hamburg - Germany*, "OECD Regional Development Working Paper", OECD Publishing, Paris.

Schulte W., Walter J. (2013), *More city in the city*, interview by C. Fuchs, Area, n. 126.

Weinhold J. (2008), *Port Culture: Maritime Entertainment and Urban Revitalisation, 1950-2000*, in Hessler M., Zimmermann C. (eds.), *Creative Urban Milieus. Historical Perspectives on Culture, Economy and the City*, Campus-Verlag, Frankfurt.