

RIGENERAZIONE CREATIVA E SOSTENIBILITÀ: LA TRASFORMAZIONE DI UN
WATERFRONT URBANO

MARICHELA SEPE¹

SOMMARIO

Le operazioni di rigenerazione dei waterfront urbani in corso di realizzazione nei territori contemporanei fanno parte delle complesse operazioni creative che stanno interessando molte città europee. In questo contesto, il progetto di rigenerazione che sta trasformando l'area di Hafencity di Amburgo si basa sul duplice obiettivo di riportare l'identità della città a quella di città marittima e conferirle allo stesso tempo un'immagine di innovazione. Uso misto del suolo, attenzione agli spazi pubblici, qualità architettonica, integrazione con la città consolidata e sostenibilità degli interventi sono tra i principali fattori che caratterizzano il progetto. Partendo da queste premesse, obiettivo del contributo è di illustrare le questioni che riguardano le operazioni di rigenerazione creativa in corso in Europa, con particolare attenzione al processo di trasformazione territoriale che sta interessando l'area di Hafencity di Amburgo in cui la storia assume un ruolo fondamentale per la pianificazione dell'intervento e per molte scelte di natura architettonica ed urbana. Il contributo porrà inoltre l'accento sui fattori di criticità e gli elementi di successo di questo tipo di interventi, in generale, e del progetto di Hafencity, in particolare, anche in relazione ai principi per lo sviluppo sostenibile dei waterfront urbani fissati durante la conferenza mondiale delle Nazioni Unite Urban 21 svoltasi a Berlino nel 2000.

¹ Irat, Istituto di ricerche sulle Attività Terziarie, Consiglio Nazionale delle Ricerche, Via Schipa, 91, 80122 Napoli, e-mail marisepe@unina.it

1 Introduzione

Negli anni Ottanta è iniziata una fase di trasformazione urbana che sta modificando, attraverso la dismissione di aree industriali, impianti portuali e linee ferroviarie, l'aspetto di molte città italiane ed europee. Questo processo di trasformazione sta portando alla sostituzione di queste aree con funzioni culturali, residenziali, commerciali e terziarie, e alla necessità di integrazione tra diverse modalità di attuazione degli interventi per far fronte alla complessità delle operazioni da realizzare. Consentendo di creare nuovi spazi pubblici, questi progetti favoriscono di fatto la riappropriazione di tali luoghi da parte dei cittadini.

In particolare, i progetti di recupero dei waterfront urbani in corso di realizzazione in molte città europee fanno parte delle complesse operazioni *creative* (Florida, 2005; Laundry, 2000) che stanno diventando oggi i nuovi elementi di attrazione delle città. Le esperienze di città creative si possono ricondurre alla promozione di aree che basano la loro competitività sulle specificità locali connesse al valore di "città-simbolo", ponendo l'attenzione sulla possibilità di indirizzare l'evoluzione dei sistemi urbani della città. Tali aree diventano veri e propri "cluster creativi", risultato di iniziative economiche e strutturali innovative implementate all'interno di adeguate strategie di sviluppo locale fondate sulle qualità territoriali e delle eccellenze (Carta, 2004; Carta, 2007; Caroli, 2004). Nell'ambito delle città creative più evolute possiamo riconoscere due tipi di cluster creativi. Quello culturale, in cui l'azione di supporto pubblico nella fase di avvio del cluster serve per dare credibilità al progetto e consente una visibilità a livello internazionale, e quello di eventi, il cui sviluppo ha la sua origine dall'organizzazione di grandi eventi e manifestazioni ricreativo-culturali di tipo diverso.

In questo contesto, il progetto di rigenerazione che sta interessando l'area di Hafencity di Amburgo, nell'ambito dei cluster culturali, si basa sul duplice obiettivo di riportare l'identità della città a quella di città marittima e conferirle allo stesso tempo un'immagine di innovazione. Uso misto del suolo, attenzione agli spazi pubblici, qualità architettonica, integrazione con la città consolidata e sostenibilità degli interventi sono tra i principali fattori che caratterizzano il progetto. L'idea è quella di dare vita ad un'area circondata dall'acqua, in grado di coniugare il tessuto e la scala dimensionale della città storica con la varietà di funzioni e la complessità di relazioni proprie dei territori contemporanei (Breckner, 2009).

Partendo da queste premesse, obiettivo del contributo è di illustrare le questioni che riguardano le operazioni di rigenerazione creativa in corso in Europa (Sepe, 2009), con particolare attenzione al processo di trasformazione territoriale che sta interessando l'area di Hafencity di Amburgo, e ai fattori di criticità e di successo di questo tipo di interventi, in generale, e del progetto di Hafencity in particolare.

2 La trasformazione urbana creativa

2.1 Cultura, identità e innovazione

La città creativa è una città in grado di generare economie dell'innovazione, della cultura, della ricerca, della produzione artistica e rafforzare il proprio capitale identitario. Non si tratta infatti solo di far crescere le economie della cultura, ma di produrre nuove economie avendo come punto di partenza il capitale culturale, inteso quale elemento di massima sintesi della identità tangibile e intangibile dei luoghi, e di metterlo a sistema insieme con gli altri capitali urbani (Carta, 2004; Carta, 2007).

Florida (2002) ha osservato la relazione che esiste tra le trasformazioni nel modo di produzione capitalistico, ed in particolare quelle avvenute alla scala urbana tra cui i clusters di imprese high-tech, la diffusione delle attività del tempo libero, le economie urbane di rete, e i cambiamenti registrati sul piano delle identità degli attori coinvolti in tali trasformazioni.

Florida (2005) sostiene che quanto più le città riescono ad apparire attraenti alla classe creativa di lavoratori e manager nei diversi settori dell'economia quali l'arte, il design, la moda, i servizi tecnologicamente avanzati, tanto più sono le possibilità che tali città siano in grado di affrontare con successo le sfide della competizione tra città imposte dalla globalizzazione. La classe creativa è un potente motore per le città, in grado di connetterle alle reti globali e promuoverle valorizzando le differenze, intendendole come elemento che contribuisce allo sviluppo. Le mutazioni della città si possono vedere in un rapporto più amichevole delle tecnologie, nel forte ruolo della cultura e nei processi di empowerment sociale. Il motore dei cambiamenti sociali non è più infatti la tecnologia, ma le modalità con le quali si vive, lavora e si passa il tempo libero e i luoghi dove queste attività avvengono.

Le tre chiavi nello sviluppo economico che Florida (2002) riconosce come in grado di contribuire all'insediamento della classe creativa sono la Tecnologia, il Talento e la Tolleranza, i quali rappresentano gli indicatori per l'attrattività urbana. La quarta T che Carta (2007) riconosce è il Territorio inteso quale risorsa di eccellenza, alimentatore della soft economy e produttore di valore. Il Territorio in questo modo diventa la Città. I fattori competitivi della Città possono essere individuati nella Cultura, nella Comunicazione e nella Cooperazione. La Cultura è il fattore primario della Creatività urbana. Essa è intesa in particolare nella sua accezione di identità culturale che trova le sue origini nella storia e proietta la sua immagine nel futuro. La Comunicazione è la capacità della città di informare e coinvolgere in tempo reale i suoi abitanti e i suoi molteplici utilizzatori. Le tecnologie della comunicazione hanno la capacità di contribuire alla riduzione degli spostamenti, al controllo dell'inquinamento, alla delocalizzazione dei servizi, al corretto posizionamento delle

centralità. La cooperazione è la capacità della città di accettare esplicitamente le differenze, tra gli abitanti e tra le diverse parti della città, e di mettere insieme le varie componenti al fine di farle confluire verso obiettivi e risultati comuni. Cultura, Comunicazione e Cooperazione costituiscono quindi le risorse che la città creativa mette a disposizione di amministratori, pianificatori e progettisti della città costituendo elementi fondamentali per generare politiche per l'innovazione e la qualità delle città. Con la città creativa si sta passando da una città dove i creativi attraggono nuove economie ad una città dove i creativi generano nuove economie e producono nuova identità. In questo contesto esiste il milieu creativo inteso quale luogo, che può corrispondere all'intera città o ad una parte di essa ed è inteso quale "sistema locale", dove i suoi attori possono operare in contesti aperti e capaci di relazioni globali dove a sua volta le interazioni spaziali, creando nuove idee, prodotti, servizi, contribuiscono alla rigenerazione della città. Nel milieu creativo possono svilupparsi i "cluster" o i "distretti" capaci di potenziarne l'armatura culturale.

2.2 Strumenti e principi

Le operazioni di rigenerazione urbana stanno ponendo al dibattito urbanistico diverse questioni: il rapporto tra piano urbanistico e progetto urbano; l'individuazione degli strumenti urbanistici più adatti alla realizzazione di programmi che coinvolgono un insieme complesso di attori e di temi in un arco temporale di medio-lungo termine; l'importanza di studiare appropriate strategie di rilancio di una città; la ridefinizione della sua identità.

La creazione di un ambiente urbano favorevole all'insediamento di attività creative innovative richiede la costruzione a livello locale di un sistema produttivo specializzato e la sperimentazione di pratiche consensuali di governo del territorio (Florida, 2005). Le tradizionali politiche di recupero urbano fondate principalmente sul combattere l'esclusione sociale e costruite soprattutto su interventi fisici si stanno oggi modificando in politiche che tengono in considerazione il fatto che le città non sono solo edifici e strutture materiali, ma anche persone, reti ed elementi intangibili, quali la memoria, la storia, le relazioni sociali, le esperienze emozionali, le identità culturali (Landry, 2000; Scott, 2006; Sepe, 2007).

Tra le operazioni di rigenerazione, i progetti di recupero dei waterfront urbani stanno diventando oggi elementi di nuova attrazione delle città. Si tratta di progetti complessi che riguardano aree portuali, sponde dei fiumi o gli argini, prima utilizzate per attività produttive poi in seguito abbandonate per differenti motivi. Partendo dalla rigenerazione delle aree industriali dismesse, le città intendono vincere le sfide della competitività, da una parte promuovendo nuovi attrattori culturali, dall'altra recuperando intere parti ad uso residenziale e terziario (Guala, 2002).

Nell'ambito delle città creative più evolute possiamo riconoscere due tipi di cluster creativi (Caroli, 2004; Carta, 2007). Quello culturale, in cui l'azione di supporto pubblico nella fase di

avvio serve per dare credibilità al progetto e visibilità internazionale. Le politiche territoriali sono in questo caso tese a creare le condizioni socio-economiche per sviluppare un ambiente urbano che attragga gli attori interessati al dominio culturale. Allo stesso tempo sono rivolte a promuovere le attività già presenti organizzando eventi e manifestazioni o costruendo eventuali infrastrutture di collegamento. Esempi emblematici possiamo ritrovarli nella Ciudad di Valencia, nell'area Hafencity di Amburgo, nel Baltic di New Castle, negli Albert Docks e nella Tate di Liverpool (Fig. 1).



Figura 1 - Liverpool, sede del Waterfront Expo nel 2008. Immagine degli Albert Docks recuperati (Foto dell'autrice)

L'altro tipo è il cluster creativo di eventi, il cui sviluppo ha la sua origine dall'organizzazione di grandi eventi e manifestazioni ricreativo-culturali di tipo diverso, da quelle fieristiche a quelle artistiche, da quelle sportive a quelle religiose. I cluster di eventi riguardano le Esposizioni Universali, le Biennali di Venezia, le Olimpiadi, l'America's cup, le Capitali Europee della Cultura (Fig.2). Questo tipo di manifestazioni si basano su attività legate al tempo libero e sono connesse dalla considerazione che la città assume in relazione a questi eventi, per la cui organizzazione e realizzazione addensa imprese, sponsor, fruitori e turisti che a loro volta influenzano il gradimento della città. La "macchina" produttiva e di servizi

costruita attorno all'evento è attiva tutto l'anno, mentre l'evento ha una durata limitata. Per attivare un cluster di creatività urbana è necessario mettere in moto una governance a sostegno del network di soggetti che devono cooperare con l'obiettivo sia di ottenere la valorizzazione delle risorse esistenti ed in divenire e sia il radicamento dei risultati nel territorio. Questo al fine di evitare il pericolo che gli effetti positivi dell'evento abbiano la stretta durata temporale legata all'evento e che perdano di potere alla conclusione di quest'ultimo.



Figura 2 - Genova, capitale europea della cultura nel 2004. Immagine del porto recuperato alla città (Foto dell'autrice)

3 Sostenibilità dello sviluppo

Lo sviluppo di un distretto creativo non può prescindere da uno sviluppo sostenibile inteso in senso economico, sociale e ambientale, condizioni ugualmente importanti e interdipendenti per la sostenibilità (Nijkamp and Perrels, 1994).

La sostenibilità economica può essere definita come “la capacità di generare reddito, profitti e lavoro in un sistema di pari opportunità per tutti gli elementi della società, in un modello che valorizzi e aumenti le risorse del territorio, e che altresì non produca un depauperamento in

termini qualitativi e quantitativi dello stesso” (Ferilli, Pedrini, 2007). Le caratteristiche del territorio, inteso come sistema complesso dove le risorse culturali tangibili ed intangibili divengono elementi della catena di valore aggiunto, assumono un ruolo chiave per lo sviluppo del sistema locale. In questo modo, il distretto, partendo dagli elementi del territorio e dalla loro valorizzazione e promozione, presenterà caratteristiche di sostenibilità economica nel lungo periodo.

La sostenibilità sociale è la “capacità di garantire condizioni di benessere e opportunità di crescita equamente distribuite nella società”. L’impostazione di un modello di sviluppo fondato sulla valorizzazione della cultura favorisce la riqualificazione sociale del territorio, generando nelle persone una percezione di appartenenza. La produzione e la fruizione culturale svolgono funzioni di generazione e di diffusione di pensiero creativo e fornisce strumenti per la crescita di opportunità individuali creando un processo di sviluppo del territorio socialmente sostenibile (Ferilli, Pedrini, 2007; Zukin, 1995).

Riguardo alla sostenibilità ambientale, il territorio va inteso nelle sue molteplici valenze storiche e culturali, e nei suoi capitali tangibili (risorse materiali) ed intangibili (le risorse immateriali). Il territorio è infatti caratterizzato da entrambi i capitali e la sua identità non può prescindere da essi. Tuttavia anche se sono note le conseguenze dell’esaurimento delle risorse materiali sulla natura del territorio, quelle sul depauperamento di quelle immateriali sono meno evidenti, nonostante siano altrettanto importanti e anzi garantiscano il mantenimento di quelle materiali.

E’ quindi necessario creare una stretta relazione tra sistemi di produzione e territorio centrale facendo sì che le imprese facciano interagire nella catena del valore i processi che generano valore per il territorio (Sacco, Tavano Blessi, 2005).

Con riferimento alle operazioni di rigenerazione dei waterfront di maggiore successo, esse hanno ispirato la redazione dei 10 principi per lo sviluppo sostenibile dei Waterfront urbani fissati durante la conferenza mondiale delle Nazioni Unite Urban 21 svoltasi a Berlino nel 2000 ed elaborati nei seminari promossi in collaborazione con il Centro Internazionale Città sulle acque di Venezia (www.waterfront-net.org). Tali principi, di seguito elencati, sono stati adottati nel corso del WaterfrontExpo che si è tenuto a Liverpool nel 2008 e contengono sotto diversi aspetti le tre condizioni per lo sviluppo sostenibile - economica, sociale e ambientale - prima illustrate.

1) Fissare la qualità delle acque e dell’ambiente. Prerequisito per tutti gli sviluppi dei waterfront è la qualità delle acque nel sistema di torrenti, fiumi, canali, laghi, baie e mare. Le amministrazioni sono responsabili per il recupero sostenibile delle sponde abbandonate e per il disinquinamento delle acque. 2) I Waterfronts sono parte del tessuto urbano esistente. I nuovi interventi sui waterfronts dovrebbero essere concepiti come parte integrante della città esistente e del territorio contribuendo alla sua vitalità e allo sviluppo locale. L’acqua è parte del paesaggio urbano e dovrebbe essere utilizzata per funzioni specifiche, come il trasporto, la

cultura e il tempo libero. 3) L'identità storica dà carattere al luogo. Il Patrimonio collettivo di eventi, paesaggi, natura rappresentato dall'acqua dovrebbe essere utilizzato per dare alla riconversione del waterfront carattere e significato. La conservazione del passato e delle tradizioni locali è un elemento importante della riconversione sostenibile. 4) L'uso misto è una priorità. I Waterfronts dovrebbero offrire una varietà di attività culturali, didattiche, commerciali e insediative che valorizzano la presenza dell'acqua. I quartieri residenziali devono essere misti sia funzionalmente che socialmente. 5) L'accesso pubblico è una condizione necessaria. I waterfronts dovrebbero essere accessibili visivamente e fisicamente per abitanti e turisti di tutte le età e reddito. Gli spazi pubblici dovrebbero essere costruiti con livelli qualitativi alti in modo da consentirne un uso frequente. 6) La pianificazione in partneriati pubblico-privati velocizza il processo. Gli enti pubblici dovrebbero svolgere funzione di coordinamento delle politiche di intervento, del progetto e degli aspetti gestionali e garantire la qualità della progettazione e l'equilibrio sociale. I privati dovrebbero essere coinvolti fin dall'inizio per assicurare la conoscenza dei mercati ed accelerare lo sviluppo. 7) La partecipazione del pubblico è un elemento di sostenibilità. Le città dovrebbero beneficiare di uno sviluppo sostenibile del waterfront non solo in senso ecologico ed economico, ma anche sociale. La comunità dovrebbe essere informata e coinvolta nelle decisioni e nei processi fin dall'inizio. 8) I waterfronts sono progetti a lungo termine. I waterfronts hanno bisogno di essere riutilizzati gradualmente così che l'intera città possa trarre beneficio dalla loro potenzialità. Si tratta di una sfida di lunga durata e ha bisogno di diverse discipline e il coinvolgimento di diversi tipi di attori. La pubblica amministrazione deve dare impulsi a livello politico per garantire che gli obiettivi siano realizzati autonomamente dai cicli economici o da interessi a breve termine. 9) La rivitalizzazione è un processo continuo. Tutti gli strumenti urbanistici dovrebbero avvalersi dell'analisi dettagliata delle funzioni e dei significati del litorale interessato. I piani devono essere flessibili, adattarsi ai cambiamenti e includere tutte le discipline. 10) Il profitto dei waterfronts dalle reti internazionali. Il recupero dei waterfronts è un compito molto complesso che coinvolge professionisti di molte discipline. Lo scambio di conoscenze nell'ambito di una rete internazionale di contatti può coinvolgere i waterfronts su diversi livelli e offrire sia un sostegno individuale che globale sui più importanti progetti completati o in corso.

A riguardo, il Centro Internazionale Città d'acqua di Venezia, ha avviato Win Waterfront, una rete internazionale, per consentire il dialogo su questi temi in tutto il mondo (Giovinazzi, Moretti, 2009).

4 Il caso di Hafencity

Il caso studio che segue riguarda l'operazione di trasformazione che sta interessando l'area di Hafencity ad Amburgo da circa 13 anni e il cui completamento è previsto nel 2025.

L'illustrazione è organizzata focalizzando l'attenzione sui punti che si ritengono di maggiore interesse e che si riconducono ai dieci principi descritti nella precedente sezione: l'identità storica legata al porto, sul quale è stata impostata l'idea del progetto; le tappe del processo di rigenerazione e gli strumenti urbanistici utilizzati; l'uso misto sia dal punto di vista sociale che funzionale; la creazione di nuovi spazi pubblici nelle diverse parti della nuova area; la costituzione di una società per la gestione dei fondi pubblici e privati per la realizzazione del programma di interventi; la comunicazione e partecipazione.

Per rendere il progetto più attrattivo e visibile a livello internazionale, oltre che richiamare ulteriori investimenti, diversi progetti architettonici ed urbani sono firmati da note archistar.

4.1 *L'identità storica*

La storia ha assunto per Hafencity un ruolo fondamentale per la pianificazione dell'intervento e per molte scelte di natura architettonica ed urbana. Pur prevedendo solo una parziale riconversione dei magazzini portuali il progetto intende restituire alla città storica la sua vocazione di città marittima.



Figura 3 - Planimetria di Hafencity (Illustrazione lab3 mediendesign; fonte: HafenCity Hamburg Gmb)

Amburgo è il principale porto tedesco e uno dei maggiori scali marittimi europei collegato, tramite vie fluviali, canali navigabili e una fitta rete stradale e ferroviaria, con gran parte dell'Europa centrale e settentrionale. Le sue origini risalgono all'800, ma è dal 1189 che diventa nota grazie alla Carta dell'imperatore Federico I detto il Barbarossa che la rese Libera Città Imperiale garantendole diversi privilegi tra cui quello che stabiliva che sul fiume Elba le navi di Amburgo fossero esenti dal pagamento delle tasse doganali. Nella prima metà del 1200 entra a far parte della Lega Anseatica, Associazione di città mercantili del Nord Europa la cui capitale è stata per lungo tempo Lubecca.

Amburgo giocò a riguardo un ruolo chiave e, anche quando la Lega Anseatica iniziò ad affievolirsi, continuò a prosperare per i mercanti provenienti dai Paesi Bassi e dalla Francia che lì si rifugiarono dopo essere fuggiti alle persecuzioni religiose.

Dalla prima metà del XIX secolo, gli Stati del Sud America divennero importanti partner commerciali degli armatori e dei mercanti di Amburgo. Il volume di carico cominciò ad aumentare notevolmente, tanto da richiedere la creazione del primo bacino portuale moderno, il Sandtorhafen, costruito tra il 1863 e il 1866. Nel corso del secolo, la struttura portuale evolse fino ad avere la forma di HafenCity.

Sulla scia del Sandtorhafen si costruirono altri bacini portuali: Grasbrookhafen (1872-81), Magdeburger Hafen (1872), Brooktorhafen (1880) e Baakenhafen (1887). Per proteggere gli impianti portuali dalle inondazioni, le paludi basse furono sollevate progressivamente a quattro-cinque metri sul livello del mare.

Nel 1842, il Grande Incendio distrusse circa un terzo della città vecchia portando ingenti danni agli edifici e il lavoro di ricostruzione durò oltre 40 anni. Con la prima guerra mondiale, Amburgo perse molte delle sue navi commerciali e con la seconda guerra, rappresentando allo stesso tempo importante snodo del trasporto pubblico e localizzazione industriale, divenne obiettivo per i bombardamenti degli Alleati che distrussero gran parte del porto.

Dopo il 1945 ricominciò la ricostruzione e insieme ad essa si ebbe anche una crescita consistente nella movimentazione delle merci.

Per HafenCity, i bacini del vecchio porto sono diventati un'importante elemento del paesaggio urbano e i moli, ancora in fase di restauro, già contribuiscono fortemente alla attrattività del luogo. All'identità tangibile si unisce il patrimonio immateriale di tradizioni che viene valorizzato e reinterpretato in diversi modi come nel caso del bacino Sandtorhafen, dove è stata ricostruita una nave tradizionale con i piroscafi storici, i velieri e le gru. Il quartiere dei magazzini in mattoni Speicherstadt costituisce elemento connettivo tra la città storica e HafenCity e il portale d'ingresso. Riconosciuto come monumento storico, visivamente è rimasto in gran parte invariato e ospita oggi oltre ai musei e al tradizionale stoccaggio delle merci, anche agenzie multimediali e imprese creative e di eventi culturali (<http://www.hafencity.com>).

4.2 Un processo continuo

HafenCity Hamburg è stato approvato nel 1998 in seguito ad un concorso di idee che ha visto vincitori 8 studi, corrispondenti agli interventi previsti nelle 8 macroaree individuate. Il progetto urbanistico di Hafencity, riconosciuto come uno dei più grandi e ambiziosi a livello europeo (Fig.3), ha l'obiettivo di consentire al centro cittadino di ampliarsi e, contemporaneamente, di incontrarsi con il mondo portuale al di là del fiume Elba, da decenni sempre più "relegato" nella parte meridionale.

L'attuazione del masterplan (Fig.4) è stata preceduta da una dichiarazione di interesse strategico del waterfront per lo sviluppo della comunità di Amburgo. Ad integrazione del masterplan sono stati redatti diversi piani particolareggiati, tra cui il Piano dei collegamenti, il piano delle destinazioni d'uso, il piano delle aree verdi e il piano di evacuazione in caso di alluvione.

Il processo di riqualificazione del waterfront si è articolato in diverse fasi. Durante la prima fase si è posto l'attenzione al tema dell'acqua inteso come elemento intorno al quale sviluppare l'economia della città. Ha seguito la fase caratterizzata, da una parte, dal declino dei cantieri navali con la città che si è rivolta verso il lato opposto al porto, al waterfront e al fiume e, dall'altra, dall'ampliamento verso nuovi settori.



Figura 4 - Masterplan al 2010 (Fonte: HafenCity Hamburg GmbH, KCAP/ ASTOC)

Nella fase successiva la crescita del turismo ha avuto un ruolo fondamentale per dare inizio alle strategie legate alla ridefinizione del sistema portuale. Quindi, si è proceduto con l'avvio della fase di

comunicazione attraverso l'inizio di un dibattito pubblico sul tema del porto e del suo ridisegno, che ha visto la partecipazione della comunità attraverso mostre, conferenze, concorsi e pubblicazioni.

La fase attuale vede Amburgo rivolta ad uno sviluppo urbano basato su nuovi progetti e investimenti fondati sull'alta qualità urbanistica e architettonica. Il sistema di progetti in corso di realizzazione mira a coniugare trasformazione edilizia e qualità architettonica, sostenibilità e marketing urbano, comunicazione e consenso.

I 155 ettari complessivi dell'area sono per un terzo costituiti di acqua e per due terzi di terra. La previsione è che, con la realizzazione di HafenCity, la superficie della città medievale sia incrementata del 40% in 20 anni. E' previsto che 12.000 abitanti entro il 2020 vadano ad abitare ad Hafencity con un afflusso di circa 3 milioni di visitatori l'anno alle strutture culturali e la creazione di 20.000 posti di lavoro nel settore dei servizi (Carta, 2007).

L'intera operazione è coordinata da una società privata a responsabilità limitata, la HafenCity Hamburg GmbH, posseduta dalla Libera Città Anseatica di Amburgo, che gestisce i rapporti pubblico-privato. Le funzioni principali riguardano il mettere a disposizione, sviluppare, commercializzare e vendere i suoli. La società è anche responsabile per la comunicazione, le relazioni con il pubblico, la gestione di eventi, la pubblicità e la promozione delle arti in loco.

4.3 I luoghi del progetto

L'area di HafenCity, situata a meno di un chilometro di distanza dal Municipio di Amburgo e dal centro città, e facilmente raggiungibile anche a piedi, garantisce l'integrazione con la città e la fruizione dei servizi di HafenCity anche da parte dei cittadini del resto di Amburgo. Una nuova rete infrastrutturale (taxi fluviali, linea della metropolitana) in corso di completamento collega velocemente gli spazi di nuova progettazione con il centro (Hafencity Hamburg, 2010). I nuovi 10 km di waterfront sull'Elba assumono in questo modo il valore di un reale ricongiungimento della città al fiume. Il progetto è suddiviso in otto principali ambiti con un sistema articolato di spazi privati e pubblici interconnessi. L'uso misto è realizzato con il 3% dell'area dedicato al settore pubblicitario, l'8% alla cultura, alla scienza e alla educazione, il 33% alle residenze (circa 5.500 abitazioni per 12.000 persone) e il 56% ai servizi, al terziario e al turismo. Inoltre il 35% della superficie sarà occupata da edifici, il 25% da strade e attrezzature per il trasporto, il 36% da spazi pubblici e spazi privati con accesso al pubblico. Solo il 4% di spazi privati non sarà accessibile al pubblico (Cavallari, 2009; Hafencity Hamburg, 2004-2006-2010; Hamburg Port Authority, 2006; Falk, 2008; Tzortzis, A. 2006; www.waterfrontcommunitiesproject.org).

La fruibilità degli spazi privati, in particolare nelle vicinanze delle funzioni dove può verificarsi un maggiore attrito tra visitatori esterni, abitanti e lavoratori dell'area, è stato definito da un accordo che ne garantisce e regola l'uso al pubblico.



Figura 5 - Am Sandtorkai (Foto dell'autrice)



Figura 6 - Am Sandtorkai, velieri tradizionali (Foto dell'autrice)

Tranne le passeggiate, l'area totale, le strade e i parchi sono tra i 7,50 e gli 8,00 metri sopra il livello dell'acqua creando una nuova topografia ed enfatizzando l'"atmosfera portuale". Per la presenza dell'alta marea, è inoltre previsto un percorso di sicurezza per i pedoni e i ciclisti (Breckner, 2009).

Il punto iniziale per la costruzione di HafenCity è stato il quartiere Am Sandtorkai con gli edifici residenziali e per uffici (Figg.5-6). La nascita di questo quartiere è dovuta alla sua posizione tra il distretto dei magazzini di Speicherstadt e Sandtorhafen, il bacino portuale costruito nel XIX sec. La tipologia costruttiva adottata per questo luogo garantisce agli edifici isolati una vista esclusiva verso il centro città ed il bacino. Le chiatte sono le uniche strutture a sporgere al di là del waterfront e della passeggiata parzialmente coperta. I progetti di architettura contemporanea, realizzati a pochi isolati di distanza dai magazzini in mattoni - ancora occupati dai mercanti di tappeti orientali del XIX e primo XX sec. - sono pensati per mantenere una stretta relazione del moderno con gli edifici storici di Speicherstadt (Fig.7).



Fig. 7 - Il quartiere dei magazzini Speicherstadt (foto dell'autrice)

Dall'altro lato di Sandtorhafen si trova il quartiere Dalmannkai in fase di ultimazione, dove circa 1300 persone si sono già trasferite, mentre stanno completando i lavori per l'Elbphilharmonie Concert Hall, il progetto di riconversione industriale di maggiore attrattività dell'operazione, realizzato da Herzog & de Meuron (Fig.8).

Questo auditorium si ergerà per 37 metri sopra un tradizionale magazzino in mattoni di cacao e caffè degli anni '60 che verrà trasformato in un enorme parcheggio sul quale sarà costruita una struttura che ricorda la vela di una barca. La struttura è progettata per accogliere una sala concerti, un albergo, un centro conferenze, una gastronomia e diverse abitazioni.

Il nuovo quartiere di Dalmannkai è la zona più varia ed eterogenea di tutta HafenCity, diventata il punto d'incontro di residenti, lavoratori e visitatori. La varietà e la vasta selezione di case tutte con affaccio sull'acqua e di differenti dimensioni, design, posizione ed architettura, soddisfano diversi tipi di esigenze: appartamenti di lusso (disegnati ad esempio da Philippe Stark), abitazioni a prezzi medi, appartamenti privati dai 3000 ai 3800 € al m², case a ragionevoli prezzi per appartamenti in affitto.

Questo mix è il risultato di un processo d'offerta attuato attraverso il principio di piccoli concorsi per mantenere alta la qualità dei progetti.



Fig. 8 - Dalmannkai, Filarmonica d'Elba (dal sito <https://presse.hafencity.com>, fonte: Herzog & de Meuron)

Sandtopark, situata tra Sandtthorhafen e Überseequartier, è parte integrante del progetto per gli spazi aperti dell'ovest di HafenCity ad opera dello studio EMBT di Barcellona i cui materiali e caratteristiche sono stati ripresi dagli spazi attorno all'area e dai suoi edifici circostanti contribuendo alla sostenibilità del progetto.

Le due piazze, le Terrazze Magellano (Fig.9) all'estremità di Sandtorhafen e le Terrazze Marco Polo all'estremità di Grasbrookhafen anch'esse progettate dallo studio EMBT di Barcellona, sono costituite da passeggiate e percorsi pedonali articolati con giochi di altezze, spazi verdi e spazi aperti con accesso attraverso i pontili al sistema delle superfici d'acqua (Breckner, 2009).

Sul lato sud, a Elbtorquartier, si trova l'edificio Kaispeicher B, il più antico magazzino di HafenCity trasformato in museo della navigazione. Sulle sponde del fiume Elbe che percorrono questo quartiere, è inoltre in corso di progettazione la HafenCity Universität für Baukunst und Metropolenentwicklung, un'università dedicata all'architettura e allo sviluppo delle metropoli.

Il centro nevralgico di HafenCity è costituito da Überseequartier che costituisce un quartiere a funzioni miste che ricopre una superficie di 7.9 ettari e dove ogni giorno si prevede arriveranno 40.000 visitatori, attraverso il nuovo terminal crocieristico situato sul waterfront di questo quartiere.



Figura 9 - Terrazze Magellano (Foto dell'autrice)

La sua struttura urbana è orientata parallelamente al Magdeburger Hafen, e le sue linee di sviluppo si protenderanno in direzione dell'Elba, andando a creare un collegamento molto stretto con lo sviluppo sulla riva del fiume. L'obiettivo è di realizzare una parte di città a misura d'uomo, connessa alla città storica dove vivere, lavorare, fare acquisti, usufruire di opportunità ricreative e culturali. Per ottenere questo scopo sono state definite delle linee guida ben precise per quanto riguarda l'edificato, le

destinazioni d'uso, la distribuzione degli spazi. La gran parte degli edifici progettati è costituita da 6-7 piani, in continuità con le altezze presenti nella città antica; anche la struttura a blocchi compatti con corti interne richiama la densità edilizia dell'Amburgo storica. Solo alcuni edifici, posti in posizioni significative e panoramiche, raggiungono altezze maggiori e hanno funzioni di belvedere costituendo dei nuovi landmark all'interno del profilo urbano. L'offerta di Überseequarter sarà arricchita dalla presenza dell'Hamburg Maritime Center, progettato dallo studio OMA, e dell'Hamburg Cruise Center di Massimiliano e Dorian Fuksas, un complesso che comprende un albergo di lusso, il terminal per le navi da crociera e quello per i bus.

Un altro edificio di forte impatto visivo è infine previsto dove la zona pedonale raggiunge il fiume Elba: in questo luogo Rem Koolhaas realizzerà lo Science Center, un edificio a forma di grande anello verticale, inteso quale porta simbolica visibile da lontano.



Figura 10 - Docklands, Office building (foto dell'autrice)

5 Conclusioni

Il processo di rigenerazione che sta interessando l'area di Hafencity ad Amburgo è una delle operazioni di riqualificazione urbana più estese in Europa. Con i suoi 155 ettari di superficie,

il progetto prevede nell'arco di vent'anni di realizzare una nuova parte di città interamente circondata dall'acqua, in cui vivere, lavorare, divertirsi.

Il recupero di un waterfront urbano richiede l'integrazione di un sistema complesso di attori, strumenti, processi, progetti alle diverse scale, il tutto scandito da una altrettanto articolata cronologia di tempi che se non unita ad una forte, chiara e soprattutto condivisa - a tutti i livelli - visione strategica della città rischia di condurre a risultati frammentati, non soddisfacenti e non durevoli nel tempo. Elemento importante, a cui si è pensato nel progetto di Hafencity, è che le attività che si localizzano in queste aree siano differenziate e che si inseriscano nei cicli di vita urbani così come vi sia la presenza di edifici pubblici quali università, musei etc. Ciò consente un utilizzo continuo di questi luoghi e una piena integrazione di queste aree nella città con un conseguente aumento del gradimento per residenti, visitatori, turisti.

Utile riferimento sono stati per questa operazione i 10 principi per lo sviluppo sostenibile dei waterfront urbani. Per ricostruire l'identità di città d'acqua di Hafencity il progetto è partito dal luogo e dalla sua storia pensando alle strategie di rigenerazione urbana più adeguate. Tra gli elementi di interesse del progetto: l'uso misto, il recupero degli antichi magazzini, la promozione di attività e destinazioni d'uso non incentrate solo sul consumo, progetti realizzati attraverso concorsi per garantire la qualità, la creazione di ampi spazi pubblici. Il tutto pensato all'interno di un mix bilanciato di memoria storica e innovazione. Il tema dell'acqua è centrale nel progetto del waterfront e attorno ad esso si è sviluppata tutta l'economia per creare nuovi settori produttivi. Molti spettacoli sono organizzati in quest'area durante l'anno in modo da creare il legante del quartiere oltre che attrarre visitatori. La cittadinanza è stata inoltre resa partecipe del progetto fin dalle prime fasi, per creare il nuovo pezzo di città in armonia con i desideri della collettività. L'intera operazione è coordinata da una società privata a responsabilità limitata, la HafenCity Hamburg GmbH, che gestisce i rapporti pubblico-privato.

Il progetto sarà completato tra il 2020 e il 2025; allo stato è possibile vedere completate solo alcune parti, come il Sandtorkai, il Dalmannkai, parte del Überseequartier, oltre che diversi spazi pubblici. Hafencity catalizza l'interesse di molti locali che già sono andati a viverci e di turisti incuriositi dalla nuova area in progettazione, ma è ancora presto per fare un bilancio definitivo del successo dell'operazione e comprendere se gli interessi economici - che devono essere attentamente pianificati in considerazione dell'estensione dell'area e delle previsioni sui nuovi abitanti e posti di lavoro effettuate - il benessere sociale e il rispetto per l'identità dei luoghi troveranno un giusto incontro. Per ora è possibile affermare che l'area è sicuramente attrattiva e sta ricreando un forte rapporto con l'acqua e il porto, grazie anche alle architetture che evocano le forme delle navi (Fig.10), alle navi per il trasporto pubblico che attraversano Hafencity facendo vedere il nuovo skyline, le passeggiate sui pontili di Sandtorhafen con i velieri storici, le abitazioni, e i luoghi per lo svago rivolti sul porto.

In accordo con i più recenti studi sull'argomento, bisogna fare attenzione che interventi costruiti su uno sviluppo urbano che si basa soprattutto su aspetti fisici e materiali, trascurando gli aspetti legati alla cultura intangibile rischiano di determinare luoghi ripetibili e preda della globalizzazione. Per supportare le identità locali e costruire elementi di distintività nel luogo è necessario porre l'accento sugli interventi di arte e cultura. Gli sforzi per completare l'area di Hafencity devono quindi essere rivolti alla creazione di strategie integrate che riguardino diversi aspetti della città e a differenti livelli. Per ottenere un successo di rigenerazione urbana e culturale di lungo termine rivolto a tutti i fruitori dell'area è importante tenere presente che la trasformazione di un contesto significa non solo la trasformazione di un luogo urbano, ma anche economico e sociale e far sì che i tempi di realizzazione del progetto siano studiati parallelamente ai tempi necessari per il confronto con la popolazione e gli attori coinvolti.

Riferimenti bibliografici

- Breckner I. (2009) "Culture nello spazio pubblico: Hafencity ad Amburgo", in *Urbanistica* 139, 98-101
- Caroli M.G. (a cura di) (2004) *I cluster urbani, Modelli internazionali, dinamiche economiche, politiche di sviluppo*. Milano: Il sole 24ore Edizioni
- Carta M. (2004) *Next city: culture city*. Roma: Meltemi
- Carta M. (2007) *Creative city*. Barcelona: L'IST
- Cavallari, U. (2008-2009) Amburgo: il futuro della città incontra il fiume, *The Plan*, 31, 132-142
- Falk J., (2008) *Vivere e lavorare sull'acqua: la HafenCity di Amburgo – Dossier sull'architettura, l'urbanistica, l'evoluzione e la ricerca urbana*, Goethe-Institute, www.goethe.de
- Ferilli G., Pedrini S., (2007) "Il distretto culturale evoluto alla base dello sviluppo sostenibile del territorio". Pre-Atti del Convegno *Volontà, libertà e necessità nella creazione del mosaico paesistico-culturale*. Cividale del Friuli - UD, 25-26 Ottobre 2007.
- Florida R. (2002) *The rise of the creative class. And how it's transforming work, leisure, community and everyday life*. New York: Basic Books
- Florida R. (2005) *Cities and the creative class*, London, New York: Routledge
- Guala C. (2002) "Per Una Tipologia Dei Mega Eventi *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 12,4
- Giovinazzi O., Moretti M. (2009) "Città portuali e waterfront urbani trasformazioni e opportunità", *TeMa*, 3
- Hafencity Hamburg (2004) Focus on – *The Überseequartier: Pulsating centre on the Elbe River*, marzo 2004. www.hafencity.com

- Hafencity Hamburg (2006) *The Masterplan*. www.hafencity.com
- Hafencity Hamburg (2010) *Projects – Insights in the current developments*, marzo 2010. www.hafencity.com
- Hamburg Port Authority (2006) *Focus of dynamic growth markets*, Free and Hanseatic City of Hamburg. www.hamburg-port-authority.de
- Landry C. (2000) *The Creative City: A Toolkit for Urban Innovators*, London: Earthscan.
- Nijkamp, P., Perrels A.H. (1994) *Sustainable Cities in Europe*, London: Earthscan.
- Sacco P.L., Tavano Blessi G. (2005) “Distretto culturale e aree urbane”, in *Economia della cultura*, 14,2.
- Scott A. J. (2006) “Creative cities: conceptual issues and policy questions”, *Journal of Urban Affairs*, 28, 1.
- Sepe M. (2007) *Il Rilievo Sensibile. Rappresentare l'identità per promuovere il Patrimonio Culturale in Campania*. Milano: FrancoAngeli
- Sepe M. (2009) “Creative Urban Regeneration between Innovation, Identity and Sustainability”, *International Journal of Sustainable development*, 12, 2-3-4
- Tzortzis A. (2006) Hamburg's Harbor of Hope - Ristrutturazione urbanistica a funzioni miste in aree portuali, in *Deutsche Welle*, Industrial Chic. Reconverting spaces, HafenCity, Gribaudo
- www.waterfront-net.org/europa/index.htm
- www.waterfrontcommunitiesproject.org

ABSTRACT

The regeneration of urban waterfronts in course of construction in the contemporary territories are part of the complex creative operations which are interesting many European cities. Looking at the experiences of creative cities, we can observe that they revolve around the design, promotion and activation of urban areas established because of their particular local characteristics. Such areas become creative clusters as a result of economic and structural innovations, related to the realization of innovator projects achieved with the help of local development strategies based on the economies of excellence, place identity, and territorial quality. Necessary factor of success for the development of a creative district is the sustainable development understood in the economic, social and environmental meaning.

In this context, the regeneration project which involves the area of Hamburg HafenCity is based on a strong interaction between land and water in order to recover the identity of the city to the seaside town and at the same time give an image of innovation. Mixed-use land, attention to public spaces of the waterfront, urban and architectural quality, integration with the consolidated city and sustainability of interventions are the main factors which characterize the project.

The idea is to realize an area completely surrounded by water, which can match the urban fabric of the historic city with the variety of features and relations of the contemporary territory.

Starting from such premises, the aim of the study is to illustrate the issues connected to the operations of creative regeneration which are taking place in Europe, with particular attention to the process of territorial transformation that is interesting the HafenCity area of Hamburg where the history assumes a fundamental role in the planning and for many choices of architectural and urban nature. Furthermore, the paper will focus on the factors of success of such interventions in general and in the proposed HafenCity, in particular, also in relation to the principles for sustainable development of urban waterfronts promoted during the United Nations World Urban 21 Conference held in Berlin in 2000.