

Scheda sintetica descrittiva

Premio INU Letteratura Urbanistica 2015

articolo su rivista

Autore/i Fabiola Fratini

Titolo articolo HafenCity Amburgo: un progetto integrato

Rivista Urbanistica Informazioni

Anno 2014 Vol. n. 256 ISSN 2239-4222 Pagine pp.79-88

Immagine copertina:



Abstract:

“Le città attraenti dal punto di vista architettonico crescono più velocemente delle altre” (Glaser et al.) e, per sostenere la crescita urbana, sfruttando l’area dismessa del porto, nel 1997, il Comune di Amburgo decide di proporre una versione anseaica della “città europea del 21° secolo” attraverso un progetto d’eccezione: HafenCity.

Nella nuova “Città del Porto” la capacità attrattiva e la velocità di crescita dovrebbero essere garantite da alcune specificità del contesto quali la localizzazione - meno di 1 chilometro in linea d’aria dal centro - il fascino esercitato dal “passato portuale”, la presenza del fiume Elba. Quindi da fattori connessi al progetto: un’elevata qualità urbana, architettonica ed ecologica voluta e perseguita dall’amministrazione attraverso procedure di accompagnamento “punto punto” del progetto, dall’ideazione alla realizzazione.

HafenCity viene pensata come una centralità, nuova e complementare rispetto al cuore di Amburgo (e non in competizione, secondo gli ideatori), destinata a ospitare, tra 25 anni, 12.000 abitanti, 40.000 lavoratori, 80.000 visitatori. Un laboratorio, immenso, capace di coinvolgere grandi urbanisti e architetti, investitori e costruttori per dare forma a un’idea destinata a diventare un modello nella storia recente dell’urbanistica europea: una città aperta alla cultura della globalizzazione e, tuttavia, “fedele” alle radici storiche, attenta alle problematiche ambientali e di risparmio energetico.

L’idea, già in fase di elaborazione dal 1997, si concretizza nel 2000 quando l’Amministrazione decide di indire un concorso per l’elaborazione del master plan.

L’équipe vincitrice - ASTOC -, coordinata da Kees Christaense, in linea con i principi prospettati nei documenti della competizione, disegna una città “dei brevi percorsi”, densa, compatta e mista,

formata da quartieri e strutturata attraverso il disegno dello spazio pubblico. La proposta si snoda su un'area di 157 ettari - pari al 40% della superficie del centro urbano - suddivisa in 127 ettari di terra e 30 di acqua.

Un'ipotesi ambiziosa che, attraverso 10,5 chilometri di passeggiate lungo il fiume, rielabora il tema della riconciliazione tra città e natura e con 41,9 ettari di spazi aperti a disposizione di cittadini e di visitatori (28,1 dei quali pubblici e 13,8 ettari di uso pubblico) ribadisce il senso e il valore dei luoghi come elementi strutturanti dello spazio fisico e sociale della città.

I fabbricati che disegnano la rete degli spazi aperti ospitano residenze (30%), uffici (48%), università, scuole, attività culturali, alberghi (13%), commercio e gastronomia (9%). Ogni edificio accoglie, generalmente, più funzioni. E per contenere il consumo energetico, gli investitori vengono sollecitati a realizzare edifici a basso impatto ambientale attraverso il rilascio della certificazione "ecolabel".

Le architetture movimentano i volumi, disegnano le prospettive, incorniciano gli sfondi, sostanziano i landmark mentre le traiettorie degli utenti animano la scena urbana.

I progetti dei landmark sono affidati alla mano esperta di autori di rilevanza mondiale e, come le architetture di sfondo, evocano quell'international style caratteristico di molti skyline di questo inizio millennio. Unici ma simili ad altri, gli edifici realizzati producono un "déjà-vu urbano", che fatica a trovare una sua armonia.

Eppure ad HafenCity, come a Copenhagen o a Mosca, "la ricetta d'autore" seduce amministratori e investitori. La consapevolezza di agire in una dimensione mondiale spinge i decisori a puntare sull'estetica dell'urban design che, qui come altrove, diventa parte del processo stesso di formazione della nuova centralità e del suo successo.

Grazie ad HafenCity, Amburgo è ormai parte della geografia dei luoghi globali che contano: a dieci anni dalla posa della prima pietra, HafenCity ha già fatto "il giro del mondo".

Quello che rimane da capire è se, alla fine, HafenCity riuscirà a integrare le esigenze di "città vetrina", necessarie a soddisfare il mercato, e di "city for people", per citare Jan Gehl, per normalizzare un contesto destinato anche alla vita quotidiana. Scenari usualmente non comparabili si confrontano per una sfida tutta tedesca per tempi e affidabilità.