

UPLanD

Journal of Urban Planning, Landscape & Environmental Design



Research & experimentation
Ricerca e sperimentazione

GENERATIONS OF WATERFRONT REGENERATIONS: THE HAMBURG CASE

Federica Vingelli

Department of Architecture, University of Naples, Federico II, IT

HIGHLIGHTS

- After historical ports, cities are called to face the regeneration of large infrastructure modern port areas
- Wasted port areas represent a global possibilities network
- Waterfront redevelopment plans tend to abandon the project-led and short-term approach in order to integrate waterfront redesign in a city and regional perspective.

ABSTRACT

The design crisis, specifically in the drawing of urban planning, coincided with Port cities' experiences of dismissing of historical and modern port due to changes in capitalist production models and, since '80s, have been facing the challenge of waterfront regeneration. Several earliest generations port regenerations have in turn landed in new places of tourist and cultural specialization while the challenge of the third generation plans deals with regional issues and is now called upon to consider, in addition to disused constructions and infrastructure, citizens' and operators' local interest along with global challenges of economy and climate change. Within a process of more than 30 years redevelopment plans tend to abandon the project-led and short-term approach in order to integrate waterfront redesign in a city and regional perspective. The port cities and their transformations are observed through the changing relationship between the two components of the city-port: evolutionary models underlines common features of port wasted areas while the Hamburg case describes the evolution of urban and territorial planning processes from a project-oriented approach to an adaptive and territorial vision making strategic, shared and long term planning the institutional framework and planning in which to rethink contemporary port city development and regeneration complex actions.

ARTICLE HISTORY

Received: May 25, 2018
 Reviewed: July 05, 2018
 Accepted: October 11, 2018
 On line: November 28, 2018

KEYWORDS

Contemporary port cities
 Planning evolution
 Wasted lands
 Waterfront regeneration
 Waterfront management

1. INTRODUCTION

The contemporary city is result of stratifications (Corboz, 1985) that over the centuries have changed and shaped, gave values and contents to urban places as we perceive them today; through them it is still possible to see the old traces, the economic necessities and the social uses that, both locally and globally, have given life, have used and then abandoned cities places. Cyclically, our urban organisms therefore have to reabsorb and functionally replace whole cities' parts that have lost their original role, in order to redesign their uses and shapes matching with the changed surrounding context. The scale of contemporary urban phenomenon and its settling down as a privileged global form of living leads to consider wasting of land as something not accidental but, on the contrary, as a by-product of urbanization. On a global scale, this gives us a network of possibilities for our cities, where we can experiment with new forms of planning that avoid the risks of sectorization (Lino, 2008) and specialization, especially in places susceptible to rapid changes in capitalist economy and technological needs (Harvey, 2006). The port, as a productive and technological settlement, is one of those urban structures that have suffered over the centuries by successive adaptations and translations, subtracting or adding hyperspecialized or abandoned areas to the city. The paper has its background in a previous study carried out by the author on the strategic planning of the city of Hamburg and it traces the scientific context of the debate on the relationship between wasted territories and the evolutionary process of the port city, and then reconstruct the changing operating and knowledge framework in which Hamburg has developed its creative approach in planning the challenge of contemporary port cities, that is the regeneration of the historical and modern waterfront.

2. WASTED LAND AS A COMPONENT OF CONTEMPORARY PORT CITIES

Cities have become undisputed protagonists of global forms and ways of living in the contemporary age. From a demographic perspective cities are today where a large section of the world population is concentrated: in the '80s the global population was more fairly distributed among rural

and urban environments, while today more than 50% of people live in towns and big cities and the percentage, according to the 2009 report by the United Nations, is destined to go up to almost 70% in 2050, with peaks between 80% and 90% in Europe and North America. The urbanization (Soja, 2000) of this incessant flow of population proceeds simultaneously with the phenomena of city contraction and explosion (Gasparrini, 2014) which then trace new trajectories for the movement of typically urban functions outside and across the city and allocate specialized and infrastructure spaces, that can be recognized nowadays as patterns of contemporary settlements. Dis-urbanization (Martinelli, 1993), that is the decreasing of possibilities and population in big centers, or de-urbanization (Dematteis, 1985), the growth of smaller centers compared to the central pole, are figures that have explained this change of contemporary settlements shape and are in turn linked to a crucial process for urban evolution, namely the transition from the Fordist production model to the post-Fordist or post-modern model. This latter describes an economic, social and technological context that is deeply different from the context of modern cities, and it is in turn intimately connected to the evolution of the capitalist production economic model (Harvey, 1989). During the modern age production was, in fact, centralized and standardized, while it is nowadays characterized by a high flexibility both in terms of space and time (Russo, 2011) and it quickly produces obsolete and abandoned buildings, infrastructures and territories. Berger (2007) defines these areas as drosscapes, wasted landscapes: they are the legacy of previous economic and productive systems, inappropriate to respond to current logistic and technological needs. They are therefore inevitably wasted by cities but assumed as indicators of healthy economic and urban growth by the author. Currently several historical and modern port areas are still in state of abandonment or in waiting: due to the transition to the post-industrial age, in fact, port related activities no longer need to be located in populated and central urban zones, so they have started to move in less central and more spacious locations in order to get faster access to national inter-modal transport systems. Resulting underused or dismissed structures take up parts of cities that have been perceived by contemporary port cities, also due to their extreme centrality, as a chance to diversify their economy with services, culture and tourism related activities. However, in



Figure 1: Hamburg modern port: Grasbrook before Hafencity, Speicherstadt in the background.
 Source: Wikimedia (Public domain).

current regeneration and urban planning practices, port wasted landscapes increasingly represent not just a development potential, but above all a set of values and possibilities of new for public spaces and cost reclamations.

3. HISTORICAL PORT REGENERATION: FIRST GENERATION MODELS

In the 70's the process of de-industrialization started in Europe and North America, together with consequent disposal of the Fordist period productive sites, and growing unemployment. Therefore, in port cities, first historic ports regeneration experiences took place with the aim of transforming brownfield according to new contemporary cities needs, that are joining the global network competing with others for attracting creative flows and capitals (Florida, 2005). These first regenerations, taken as a model and indiscriminately replicated in Europe and in the

United States, have however been criticized for having originated consumer-oriented spaces and for chasing a post-industrial cliché rather than honouring their cosmopolitan character (Hein & Hillmann, 2016). Baltimore was one of earliest and most influential port regeneration operations in modern history: in 1950 the inner harbour was definitively dismissed and in 1964 an important regeneration plan was approved giving to the area the role of a new center for tourism, leisure and recreation. In 1972 work began together with the first big event with the objective of attracting interest and tourists that started to arrive to celebrate the docking of an historic warship. In this first phase investments are mostly public, such as the Maryland Science Center, the World Trade Center and the Marina, while further developments in the 80's include the Convention Center, the Hayatt Hotel, the Nationalk Aquarium (1981) and the Harborplace festival marketplace (Adams, 2004): a private shopping center for tourists that tries to reproduce traditional urban markets' shapes and atmosphere, along with the auditorium, museums

and cultural facilities. This experience paves the way for a generation of regenerations of which markets or shopping malls, festivals, aquariums, tourist areas (Cohen, 1988) are the main ingredients and connote new urban spaces but also the users who cross them and the activities that take place there. Baltimore model (Ward, 2016) promotion and marketing also constituted necessary operations for significantly improving its power as international reference project. One of the main

actors in spreading the Baltimore model was the Enterprise Development Company (EDC) founded (Olsen, 2003) during the transformation operations (1981) by James Rouse that had been also developer of the Harborplace, one of the most visited waterfront attractions. After Baltimore EDC works on other festival marketplaces projects in the USA, Japan and Europe: in Barcelona, for example, it participates in the construction of the Maremagnum at port Vell and therefore contributes in

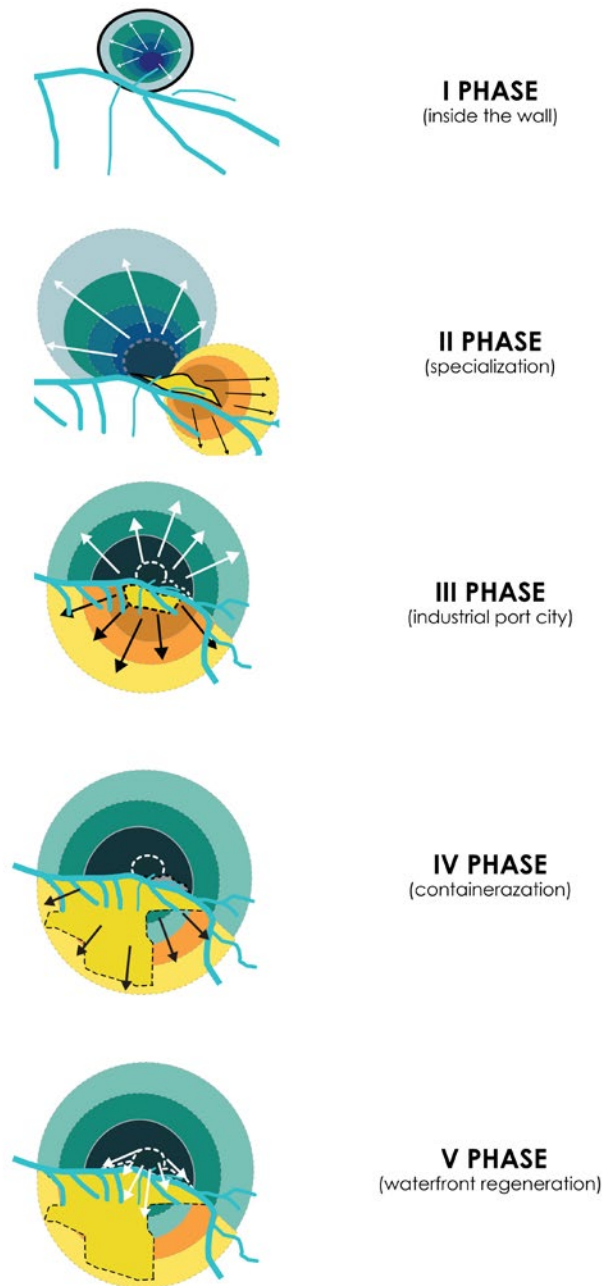


Figure 2: Hamburg port-city evolutionary phases according to Hoyle(1987). *Source: Drawing by Federica Vingelli.*

writing another of the metaphors of the historic waterfront regeneration for leisure and shopping purposes. Like the Harborplace, Maremagnum is a shopping mall for tourists and fits into the list of those new public/private urban places (Monclús, 2003) that have experienced the great success of first waterfront regenerations and have contributed in shaping the contemporary image of international port cities. London Docklands renovation has historically represented a first European example of regeneration of a historic port and it is also part of the global narrative of first-generation measures. In 1960 a mix of public and private investments promotes the reuse of historic buildings at St Katherine Docks, in 1980 the regeneration plan involves about 2.150 hectares owned by the London Docklands Development Corporation (LDDC) and in 1985 the project of Canary Wharf (Church, 1988) as a large financial district was launched. The Docklands area along the River Thames is redesigned for services and cultural production, It makes London the first big financial European investment in port regenerations and demonstrates the strength of Anglo-American capitalist economy. The aim of LDDC market is, in fact, to attract mostly international investors and new potential residents, rather than the old inhabitants of the area: above all port workers who, on the contrary, are marginalized and pushed to leave their communities, revealing the ongoing gentrification (Butler, 2007) process. First-generation plans and projects were designed to be marketable and repeatable but they can only be implemented through large private but also public investments; They have been replicated in globalized cities adopting a tourism and cultural-use orientation, often combined with an excessive festivalisation (Weinhold, 2008) of cities spaces and cultural production and they have been therefore accused of following an anti-democratic model "built on illusion" (Ward, 2016).

4. PORT-CITY CYCLES AND WASTED LANDS IN HAMBURG

Port cities have historically represented the urban forefront of technology and culture: destination of populations, merchants, migrants, material and immaterial flows, each port city is therefore different from others but they are all linked by a global and common evolutionary process. The compre-

hension of this process is necessary for seeing the genealogy of territories resulting from historical and modern ports abandonment, as well as the relationship between harbors and urban centers and the specialization processes that have marked them. Hoyle (1989) describes an evolutionary process model of port-city interface that consists of 5 phases, each one characterized by specific spatial, technological, legal and relational arrangements between the two components of the city-port (Lepore et al., 2017). In the first phase they are intrinsically connected and almost overlap: the port is in fact protected inside the defensive city walls, together with the necessary space for port-related activities. In Hamburg the beginning of this period can be dated 1189, when customs duties towards the North Sea were abolished by the emperor Federico Barbarossa: the city joins the Hanseatic League (1321) and experiences an exponential economic and demographic growth together with walls enlargement (1600). City walls divided Lake Alster in internal and external and fortified the port on the north bank of the river Elbe where merchants' houses on the canals also act as warehouses and laboratories, showing the functional mixité that is typical of the medieval port city. Due to the discovery of America and the new ocean traffics, as well as railroad and steam engine inventions, pre-industrial infrastructures got insufficient and pushed city authorities to adopt the General Plan for the expansion of the Hamburg Port in 1862, after further expansion and adaptation of pre-existing basins. According to the new "Generalplan für den Ausbau des Hamburger Hafens" (Bolle, 1953) (General plan for the expansion of the Port of Hamburg), the harbor grows to the south bank of the river Elbe, which is connected by the new railway infrastructure. The second evolutionary phase is, in fact, characterized by a first massive provision of infrastructure to the harbor marking the final separation between port and city and serving the upcoming industrial development. In 1883 Hamburg City lost its free port status that was just kept in a specific port area where all the goods circulation and storage related activities were concentrated: the "Speicherstadt" (Thurow, 2008), (Warehouse District), in turn separated from the urban center by a new artificial canal. During the third stage, the spread of the petrol engine, the increasing use of electricity and oil for technologies and shipbuilding still change the port landscape of the Fordist port city with silos, shipyards and structures for mechanized handling of

goods: industrialization requires more extensive spaces and the City of Hamburg thus responded to this need by incorporating the harbour of the neighbouring Altona (to the west) and Harburg (to the south) acquiring large spaces that were rapidly hyperspecialized.

The fourth phase corresponds to the post-industrial port city and is characterized by the retreating of traditional port functions from the coastline. The crisis and the loss of importance of many European and American ports and the consequent de-industrialization of surrounding areas to the advantage of developing countries (Schubert, 2008) is accompanied by a complete reorganization of goods transport sector due to the invention of containers for transcontinental traffic. The success of this technology was such that scholars have used containerization (Baird, 1996) as term to describe the process of global port landscape rationalization and homologation. In Hamburg the first container ship drew at the Burchardkai terminal

(www.hafen-hamburg.de/en/history last access May 2018) on the south bank of the river in 1998, marking the rise of the city as European leader in port trade traffic. The fifth phase by Hoyle still describes a reciprocal expansion of port and city: on one side the port consumes more and more land to meet the needs of spaces and fast connection infrastructures for logistics, on the other side a growing demand for urban spaces for coastal not traditionally port functions (shopping, tourism, leisure) has a new place in historical waterfront transformations, previously defined first generation. During the 80's the historical Hamburg port's core, located on the north riverbank of Elbe, is involved in the first city port regeneration project: it was called "Perlenketten" (Schubert, 2014), String of Pearls, because it does not provide an unitary design but identifies areas, sites of interest and fragments to be implemented according to market availability. The plan involves, in fact, a plurality of places such as the "Fischmarkt" (Fisch market),

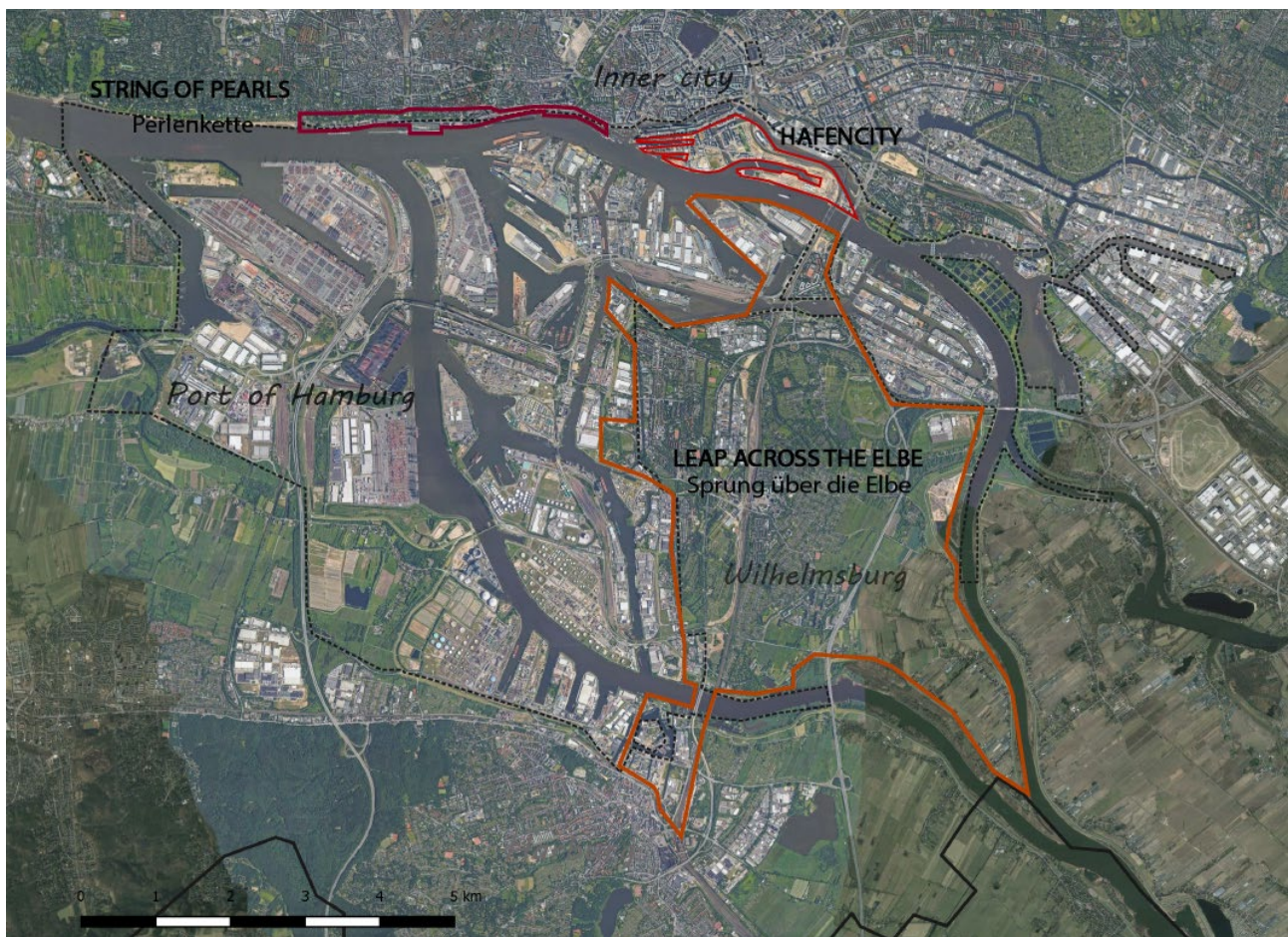


Figure 3: Hamburg Waterfront regeneration plans. Source: Drawing by Federica Vingelli satellite.

the historic fish market that is greatly adapted to a tourist destination, old port warehouses converted into ateliers, as well as public parks, the historic Landungsbrücken Terminal and the new cruise terminal in Altona. String of Pearls has been accused of having paved the way for the gentrification (Smith, 1979) of a large coast area, just as it had happened in London and Baltimore experiences, which are chronologically close and taken as references. This operation is indeed mostly targeted at foreign investors such as international companies involved in production of culture and tourism related services and it opens up a strong conflict with the local community especially in Hafenstrasse (Katsiaficas, 1997). This is the road behind the historic port and therefore a common theme between the all projects. Between the 80's and 90's urban struggle (Paba, 2003) and resistance actions were concentrated In Hafenstrasse where groups of citizens together with political activists and squatters have moved against the plan and still today guard the territory against the threat of speculation.

5. NEW GENERATIONS HAMBURG PLANS AND STRATEGIES

Schubert (2008) extends the application of Hoyle's analytical model to give an interpretation of new port cities transformation cycles and He identifies a sixth evolutionary phase: since the 90's in fact the

regeneration has moved from the ancient port up to more recently built and abandoned areas. This happens while globalization (Sassen, 1999) and international competition offer to contemporary cities new goals, interests, flows of capital and people who are fully part of the new actors in urban redevelopment processes. These measures tend to abandon the project-led and short-term approach in order to integrate waterfront redevelopment in a city and regional perspective. If, in fact, the trend of regeneration is to move towards the areas of the modern and former industrial port, the regeneration project no longer ends up in reconverting historical port facilities but, on the contrary, it is called to cope with modern ports' large infrastructure surfaces that pose complex challenges and lead to re-imagine all relationships between port regions and the coast. Schubert is in Hamburg while perfecting Hoyle's model and here He has the opportunity to observe, investigate and minutely document the transformations of the banks of the Elbe. The overlap of these writings, of these local and global perspectives, can provide a first periodization and historicization of the current sixth phase of port cities evolution and helps to retrace Hamburg case study specificities. The two main transformations that mark the sixth phase of the city of Hamburg are Hafencity and the Leap across the Elbe. Both abandon the short-term punctual approach and are part of solid strategic planning frameworks (Perulli, 2004), but they describe two very different ways of adapting and opening up to the inclusion of new actors and experiments in urban planning.



(a)



(b)

Figure 4: (a) (b) Public space in HafenCity, Sandtor Park 2017. Source: Photo by Federica Vingelli

5.1 HafenCity

During the 90's the City of Hamburg had elaborated Hafencity new district project, which is one of the largest waterfront regeneration projects in Europe. The plan goes beyond the coastline and draws the direction of urban growth (about 40% of the population) along the northern bank of the Elbe, from the Speicherstadt (Warehouse City) to Elbbrücke, involving about 157 hectares, mostly public-owned and previously used for port infrastructures and as railway yard. In 1991 the mayor Henning Voscherau decided to start a first feasibility study for the redevelopment of the old port and in 1997 the HafenCity vision is launched as a new urban district through which the city regains the river by reusing the abandoned or disused spaces of the modern port, now shifted south of the Elbe. The whole operation is led by HafenCity Hamburg GmbH (HCH), a public urban transformation company that is the owner of the areas

and, since 2004, responsible for the administration of the "Special Fund for the City and the Port" (HafenCity, 2011). The fund is financed by sales and transfers of public land and has served and is used to cover large public infrastructure projects such as parks, schools, connections. In 1998 HCH and the City Government announced the international design competition for the area, that is won by the German-Dutch team Kees Christiaanse-astoc whose plan is adopted two years later and provides a unitary urban design for HafenCity but individual international competitions for each area. Transformations are in turn scheduled in an implementation program over 25 years, through sub-implementing districts in the west-east direction, from the center towards the Speicherstadt, to avoid uncontrolled building (Schubert, 2014b). The project also provides land use percentages for the new district, distributed as follows: 31% as built-up area, 24% as mobility infrastructures and 44% as open spaces (of which 25% are pub-



Figure 5: Water public transport in HafenCity, Elbphilharmonie stop 2017. Source: Photo by Federica Vingelli

lic, 13% public-used and 7% private) (HafenCity, 2011). It is accompanied by sector plans such as transportation and Elbe flood protection management plan and it is also organized on several levels of planning to enable flexible governance. The masterplan, in fact, was updated in 2010 after an intense public debate phase including more than 40 events. The new central position of the area, the investors' interest, as well as the consequences of the further waterfront project ("the Leap across the Elbe") had pushed the government to redesign HafenCity east territory no longer as a suburban and residential fringe, but as a new part of the dense urban center. Unlike the first generation of regeneration plans, the quality of settlements is not optimistically entrusted to the single architecture project but is controlled from planning to building designing and testing phase. On 1 October 2006 HafenCity receives In fact the so-called priority area status: that means that all zoning plans are discussed by the Urban Development Commission set up for this purpose, representing all the political parties of the parliament of Hamburg. Moreover juries of urban planning competitions as well as competitions for public spaces or buildings are conceived as large and mixed bodies constituted not only by representatives of private individuals and independent architects, but also by the Ministry of Urban Development and the Environment, the district council, HafenCity Hamburg GmbH and politicians (from the District or City Parliament). The intention is to establish international quality levels of plans and projects by pushing big international investors to collaborate in every stage of the process. Moreover a certification of sustainability for individual buildings has been in force since 2007, this is called Gold or Silver Eco-label (HafenCity, 2010) and certifies the whole building design, construction and test processes. In 2010, around 200,000 m² have been certified or were following the procedure: this starts by an agreement between HafenCity Hamburg GmbH and the plot buyer to build a certifiable building and to draw up the conditions to be met by the design competition and examined by the jury; if the project meets the prerequisites it can receive the preliminary certification but just after the test, an expert team prepares the evaluation report and can confer the final certification, which is followed, one year later, by the energy certification.

5.2 Leap across the Elbe

The 90's urban regeneration plans were considered as a second generation (Carta 2012) to highlight the new approach that is led, among other things, by urban planning instead of architecture projects. During the first decade of the new millennium the City of Hamburg, however, opens doors to a third generation of regenerations by the "Sprung über die Elbe" (Leap across the Elbe) (City of Hamburg, 2004) program. These measures are called to deal with the issue of abandoned territories left by the evolution of historical ports but, at the same time, with working and dismissing hyper-specialized areas, with the theme of climate change and sustainability and, often, with a complex and marginalized social fabric. In 2002 the City thus adopts the concept "Wachsende Stadt" (growing metropolis) a long-term strategy that conceives Hamburg as an international cultural capital and reorganizes the whole urban development towards the districts south of the river. The objective is to connect up the centers of Hamburg and Harburg, a city south of the Elbe, into a single large metropolitan area (Teisman et al., 2009), passing through Hafencity and focusing on Wilhelmsburg. The Leap across the Elbe (Merk & Hesse, 2012) is part of this strategy and is based on a multi-scalar and adaptive approach that regionalizes the theme of regeneration and covers a time span of a century. Furthermore it involves from its conception the actors from different levels of city governance, assuming the traits of a real research laboratory for planners (Hein, 2011). In 2003 the City Government launched the project with several events involving over 500 private stakeholders together with the city's civil, economic and social institutions. One of the first events was the International Design Workshop set up by the City with the Ministry of Economic Development and the Environment and the Chamber of Commerce: this was called Leap across the Elbe (City of Hamburg, 2004) and aimed to collect new ideas and visions from scholars, architects, planners, students and citizens about the future of districts south of the Elbe. The Leap affects a vast and complex territory consisting of several quarters: Wilhelmsburg is one of the largest river islands in Europe (35 km²) and less densely populated district of Hamburg (1560 people/km² against an average town of 2382 people/km²), Veddel, once departure point for migrants sailing to America, and the

Kleiner Grasbrook island. As a result of changes and needs of port activities and the implementation of the new Hafencity center, as well as the application for hosting the 2012 Olympics and the project (rejected) for the Olympic village south of the river, these areas return to spotlight and this vision draws a new development perspective in north-south direction to extend the inner city to the geographical center. The plan seeks to solve the inevitable conflicts between the coexisting operating industrial and port activities and the urban and residential area's ambition. It faces typically contemporary issues such as adaptation to climate change, management of abandoned areas, contaminations deriving from former industrial uses and, moreover, a heterogeneous population which is largely of foreign origin in the district of Hamburg South. The Leap across the Elbe and the urban re-conversion of peripheral fringes will take around 100 years and several generations to be complete (Schubert, 2010). It includes a multitude of projects and plans, workshops, consultations and also big events: regarding to administrative aspects, in 2008 the Senate moves the island of Wilhelmsburg from the district of Harburg to Hamburg center and, in 2010, It started the construction of the new building to transfer the Ministry of Urban Development and Environment. Two big expo were also used as development engines in the area: the "International Gartenschau" (International Garden Exhibition) in 2013 and the IBA (International Building Exhibition), between 2006 and 2013. At the end of the events, IBA, which had implemented with its partners more than 70 projects (www.iba-hamburg.de last access May 2018), was transformed into the urban development agency for the territory while where the IGS took place there is now a park called Inselpark (IGS, 2013) that is largest park in southern Elbe.

6. CONCLUSIONS

The Hamburg case study shows the evolution of urban planning processes over more than thirty years that have changed from a project-related approach to an adaptive and territorial vision and have made the strategic, shared and long-term planning the institutional and programmatic framework for rethinking the complex actions of contemporary port cities development and regen-

eration. Since the 80's western historic ports have in fact experienced the first generation waterfront regenerations implemented by architectural projects and re-use of individual facilities, historical markets and centrally located areas that have become available after the crisis of industrialization. Since the early 90's the second generation of regenerations has then made use of urban-scale plans and projects as tools to organically deal with dismissing modern ports' large infrastructure areas, defining thus the evolution of new neighborhoods on water that involve projects by famous international architects such as in the case of Hafencity or the Lyon Confluence (Ananiadou-Tzimopoulou et al., 2017). Several port regeneration operations have in turn landed in new places of tourist and cultural specialization while the challenge of the third generation plans deals with regional issues and is now called upon to consider, in addition to disused constructions and infrastructure, citizens' and operators' local interest along with global challenges of economy and climate change. Port regionalization (Notteboom et al., 2005), as well as the explosion of port and production functions throughout the territory have in fact multiplied the extent and complexity of the hybrid port-city fringe and have shaped a mosaic of urban patterns that are heterogeneous and disconnected from each other, where the residential vocation clashes with the productive one and, ever more frequently, with new cultural and tourist functions. In order to be embraced in a new urban regeneration narrative, these fragments require long-term, multi-scale, adaptive and experimental tools in which wasted territories represent project material to overcome the limits of sectorialization, to mitigate the fringe's hyperspecialization. Within these planning tools, flexible and innovative plans and programs, wasted lands thus become places where it is possible to bring together interests expressed by territories and experiment with the forms and ways of reinvented contemporary communities. Contemporary urbanism that follows resilience (Vale, 2014, Sgobbo, 2016-2018), limit to land consumption and inclusiveness (Bobbio, 2004; Tira et al., 2017) objectives must selectively look at the existing city to regenerate and recycle its own structures, patterns and abandoned landscapes, and to affirm a notion of a relational, adaptive and contextual project that manages to see the life cycle of territories, and to regenerate their meaning (Russo, 2014).

GENERAZIONI DI RIGENERAZIONI DEL WATERFRONT: IL CASO DI AMBURGO

1. INTRODUZIONE

La città contemporanea è il risultato di stratificazioni (Corboz, 1985) che nel corso dei secoli hanno modificato e dato forma, valori e contenuti ai luoghi così come noi oggi li percepiamo ed attraverso i quali è ancora possibile leggere le vecchie tracce, le necessità economiche e gli usi sociali che, sia in scala locale che globale, hanno dato vita, hanno usato e poi abbandonato i luoghi della città. Ciclicamente i nostri organismi urbani si trovano quindi a dover riassorbire e ricollocare funzionalmente interi pezzi di città che hanno perduto il loro ruolo originario e a riprogettarne usi e forme compatibili con il mutato contesto circostante. La portata del fenomeno urbano contemporaneo ed il suo assestarsi come forma globale privilegiata dell'abitare impone di ripensare al fenomeno dello scarto di territorio come qualcosa di non accidentale ma, al contrario, come un sottoprodotto dell'urbanizzazione. A scala globale questa ci consegna quindi una rete di spazi di possibilità per le nostre città, in cui sperimentare nuove forme di pianificazione che eludano i rischi della settorializzazione (Lino, 2008) e specializzazione soprattutto in quei luoghi suscettibili dei veloci mutamenti dovuti alle esigenze tecnologiche ed economiche capitalistiche (Harvey, 2006). Il porto, come insediamento produttivo e tecnologico, è una di quelle strutture urbane che hanno risentito nel corso dei secoli di successivi adattamenti e traslazioni, sottraendo o aggiungendo aree iperspecializzate o abbandonate alla città. Il lavoro trova i suoi presupposti in una precedente ricerca svolta dall'autrice sulla pianificazione strategica della Città di Amburgo e ripercorre il contesto scientifico della riflessione sul rapporto tra i territori di scarto ed il processo evolutivo della città portuale, per poi ricostruire il framework operativo e disciplinare in cui Amburgo ha pianificato ed elaborato il suo approccio creativo alla sfida della città portuale contemporanea, ovvero la rigenerazione del waterfront storico e moderno.

2. IL TERRITORIO DI SCARTO COME ELEMENTO DELLA CITTÀ PORTUALE CONTEMPORANEA

La città si è affermata, nell'età contemporanea, come indiscussa protagonista della forma e dei modi del vivere globali. Dal punto di vista demografico essa è oggi il luogo in cui si concentra buona parte della popolazione mondiale: se infatti negli anni '80 la popolazione globale era distribuita più uniformemente tra gli ambienti urbani e rurali, ad oggi più del 50 % di essa vive nelle città e nelle grandi metropoli e la percentuale, secondo il rapporto della Nazioni Unite del 2009, è destinata ad aumentare fino a sfiorare il 70% nel 2050, con punte tra l'80 ed il 90% tra Europa e Nord America. L'inurbamento (Soja, 2000) di questo incessante flusso di popolazione procede contestualmente a fenomeni di contrazione ed esplosione delle città (Gasparrini, 2014) che tracciano quindi nuove traiettorie per lo spostamento di funzioni tipicamente urbane fuori ed attraverso la città, distribuendo spazi specializzati ed infrastrutturati, oggi riconoscibili come pattern degli insediamenti contemporanei. La disurbanizzazione (Martinelli, 1993), ossia la diminuzione di possibilità e di popolazione nei grandi centri, o la controurbanizzazione (Dematteis, 1985), quindi una crescita dei centri minori rispetto al polo centrale, sono figure che hanno spiegato questo mutamento della forma e della popolazione degli insediamenti contemporanei e sono a loro volta legate ad un processo cruciale per l'evoluzione urbana rappresentato dalla transizione dal modello produttivo fordista a quello post-fordista o post-moderno. Questo descrive un contesto economico, sociale e tecnologico profondamente diverso da quello della città moderna ed è a sua volta intimamente connesso all'evoluzione del modello economico capitalistico (Harvey, 1989). Mentre nella modernità la produzione era infatti accentrata e standardizzata, essa si contraddistingue ai giorni nostri per una elevata flessibilità sia spaziale che temporale (Russo, 2011) e ci restituisce un patrimonio di edifici, infrastrut-

ture e territori rapidamente obsoleti ed abbandonati. Berger (2007) definisce queste aree come *drosscape*, paesaggi di scarto: sono il retaggio di precedenti regimi economici e produttivi, oggi inappropriati a rispondere ad esigenze logistiche e tecnologiche e quindi inevitabilmente scartati dalla città, fino ad assurgere per l'autore ad indicatori di sana crescita economica ed urbana. Le aree di molti porti storici e moderni vivono ancora oggi la condizione di abbandono ed attesa: con il passaggio all'età post-industriale infatti molte attività connesse alle funzioni portuali non hanno più l'esigenza di essere localizzate nelle zone urbane popolate e centrali ed hanno così iniziato a muoversi in posizioni meno centrali e più spaziose per ottenere un accesso più rapido ai sistemi nazionali intermodali di trasporto. Anche alla luce della loro estrema centralità queste strutture, e poi interi distretti sottoutilizzati o dismessi, sono stati visti dalle città portuali contemporanee come una possibilità di diversificazione della propria economia con attività legate alla produzione di servizi, cultura e turismo. Sempre più nelle attuali esperienze di rigenerazione e pianificazione urbana tuttavia i territori di scarto portuali rappresentano una potenzialità di sviluppo, ma soprattutto un patrimonio in termini di valori nonché la possibilità di nuove dotazioni di spazio pubblico e di bonifica delle coste.

3. LA RIGENERAZIONE DEI PORTI STORICI: I MODELLI DI PRIMA GENERAZIONE

A partire dagli anni '70 si assiste, in Europa e nord America, ad un processo di deindustrializzazione con conseguente dismissione delle strutture produttive del periodo fordista e crescente disoccupazione. Si affermano quindi, nelle città portuali, le prime esperienze di rigenerazione dei porti storici con l'obiettivo di trasformare le aree dismesse in funzione delle nuove esigenze della città contemporanea, in competizione con le altre in una rete globale per l'attrazione di flussi e capitali creativi (Florida, 2005). Queste prime esperienze di rigenerazione, assunte a modello e replicate indistintamente in Europa e negli Stati Uniti, sono però state criticate per aver originato luoghi orientati al consumatore ed aver rincorso un cliché post industriale piuttosto che onorare il carattere cosmopolita della città portuale (Hein et al., 2016).

Quella di Baltimora è stata una delle prime e più influenti tra le operazioni di rigenerazione portuale della storia moderna: nel 1950 il porto interno viene definitivamente dismesso e nel 1964 ne è approvato un importante piano di rigenerazione che gli attribuisce il ruolo di nuova parte di città a servizio di turismo, svago e tempo libero. Nel 1972 ha luogo l'inizio dei lavori e, contestualmente, il primo dei grandi eventi per attrarre interessi e turisti, i quali accorrono numerosi per celebrare l'ingresso nel porto di una storica nave da guerra. In questa prima fase gli investimenti sono perlopiù di matrice pubblica, come per il Maryland Science Center, il World Trade Center e la Marina, mentre ulteriori sviluppi degli anni '80 includono la realizzazione del Convention Center, l'Hayatt Hotel, il Nationalk Aquarium (1981) e l'Harborplace festival marketplace (Adams, 2004), un centro commerciale privato per turisti che cerca di riprodurre le forme e l'atmosfera di un mercato urbano tradizionale, insieme all'auditorium, musei ed attrezzature culturali. Questa esperienza apre la strada ad una generazione di interventi di rigenerazione di cui mercati o shopping mall, festival, acquari, spazi turistici (Cohen, 1988) diventano gli ingredienti principali, connotando non solo i nuovi spazi urbani ma anche gli utenti che li attraversano e le attività che vi hanno luogo. La promozione ed il marketing del modello Baltimora (Ward, 2016) hanno significativamente inciso sulla potenza con cui lo stesso è riuscito ad affermarsi come progetto di riferimento internazionale. Una delle protagoniste della diffusione del modello Baltimora è stata la Enterprise Development Company (EDC), fondata nel pieno dell'operazione di trasformazione (1981) da James Rouse (Olsen, 2003) già developer dell'Harborplace, una delle attrazioni più visitate del waterfront. Dopo Baltimora l'EDC lavora poi ad altri progetti di festival marketplaces negli USA, in Giappone ed Europa: a Barcellona, ad esempio, partecipa alla costruzione del Maremagnum a Port Vell contribuendo a scrivere un'altra delle metafore delle rigenerazioni dei porti storici per usi ricreativi e di shopping. Così come l'Harborplace, il Maremagnum è un centro commerciale per turisti e si inserisce nelle lista di quei nuovi luoghi urbani pubblico/privati (Monclús, 2003) che sperimentano il grande successo delle prime operazioni di rigenerazione dei waterfront e che hanno contribuito a plasmare l'immagine contemporanea della città portuale internazionale. L'esperienza dei Docklands di Londra rappresenta storicamente un primo esempio europeo di rige-

nerazione di un porto storico e si inserisce anche essa nella narrativa globale degli interventi di prima generazione. Nel 1960 un mix di investimenti pubblici e privati promuove il riutilizzo degli edifici storici presso St Katherine Docks, nel 1980 il piano di rigenerazione arriva ad interessare circa 2.150 ettari di proprietà della London Docklands Development Corporation (LDDC) e il 1985 vede il lancio del progetto di Canary Wharf (Church, 1988) come grande distretto finanziario. L'area dei Docklands sul fiume Tamigi viene ripensata per la produzione di servizi e cultura e fa di Londra il primo grande investimento finanziario europeo di rigenerazione portuale nonché dimostrazione della forza dell'economia capitalista anglo-americana. Il mercato della LDDC è infatti un mercato che si rivolge perlopiù ad investitori internazionali e nuovi potenziali residenti, piuttosto che ai vecchi abitanti dell'area: questi erano soprattutto lavoratori portuali che, al contrario, vengono marginalizzati e spinti a lasciare le proprie comunità mettendo in luce il processo di gentrificazione in atto (Butler, 2007). I piani e progetti di prima generazione sono concepiti per essere vendibili e reiterabili ma sono attuabili solo mediante grandi investimenti sia privati quanto pubblici; questi hanno adottato un orientamento rivolto ad usi turistici e culturali, spesso abbinato ad un'eccessiva festivalizzazione (Weinhold, 2008) degli spazi, della produzione culturale e della socialità urbana e, dopo essere stati replicati nelle città globalizzate, sono stati accusati di sposare un modello antidemocratico e "costruito sull'illusione" (Ward, 2016).

4. CICLI DELLA CITTÀ PORTUALE E TERRITORI DI SCARTO AD AMBURGO

Le città portuali hanno storicamente rappresentato l'avanguardia urbana sia dal punto di vista tecnologico che culturale: punto di arrivo di popolazioni, mercanti, migranti, flussi materiali ed immateriali, ogni città portuale è dunque diversa dall'altra ma accomunata da un globale e comune processo evolutivo che risulta necessario a comprendere la genealogia di quei territori consegnati dall'abbandono del porto storico e moderno, nonché il rapporto di questi ultimi con i centri urbani ed i processi di specializzazione che li hanno caratterizzati. Hoyle (1989) descrive un modello del processo evolutivo dell'interfaccia porto-città articolato in 5 fasi, ognuna delle quali caratteriz-

zata da specifici ordinamenti spaziali, tecnologici, legali e relazionali tra le due componenti della città-porto (Lepore et al., 2017). Nella prima fase essi sono intrinsecamente connessi fino quasi a sovrapporsi: il porto infatti è protetto all'interno delle mura difensive della città, che a sua volta fornisce gli spazi necessari allo svolgimento delle attività portuali. Ad Amburgo l'inizio di questo periodo si può far coincidere con il 1189, anno dell'abolizione dei dazi doganali verso il Mare del Nord da parte dell'imperatore Federico Barbarossa: la città entra a far parte della Lega Anseatica (1321) e vede un'esponentiale crescita economica e demografica accompagnata, nel 1600, dall'ampliamento delle mura che arrivano a dividere il lago Alster in interno ed esterno e fortificano il porto sulla sponda nord del fiume Elbe. Qui le case dei mercanti addossate ai canali fungono anche da magazzini e laboratori, con una mixité funzionale tipica della città portuale medioevale. Con la scoperta dell'America ed i nuovi traffici oceanici, l'invenzione della ferrovia e del motore a vapore, le infrastrutture preindustriali risultano oramai insufficienti e spingono le autorità cittadine a varare nel 1862, dopo ulteriori espansioni ed adeguamenti dei bacini preesistenti, il "Generalplan für den Ausbau des Hamburger Hafens" (Bolte, 1953) ovvero il Piano generale per l'ampliamento del porto in base al quale il porto arriva ad espandersi fino alla sponda sud del fiume Elbe, e viene collegato mediante la nuova infrastruttura ferroviaria. La seconda fase del processo evolutivo è infatti caratterizzata da una prima massiccia infrastrutturazione degli spazi portuali che è funzionale ad una crescita in senso industriale e contribuisce a segnare la definitiva separazione tra porto e città. Nel 1883 Amburgo perde quindi il suo status di porto franco ed i benefici ad esso associati sono mantenuti solo in una confinata parte del porto in cui vengono poi concentrate tutte le funzioni relative alla circolazione e lo stoccaggio di merci: la "Speicherstadt" (Thurow, 2008), Città dei magazzini, a sua volta separata dal centro urbano da un nuovo canale artificiale. La diffusione del motore a scoppio, il crescente uso di elettricità e petrolio per le tecnologie e le costruzioni navali mutano ancora il paesaggio portuale della città fordista della terza fase con silos, cantieri navali e strutture per la movimentazione meccanizzate delle merci: l'industrializzazione infatti richiede spazi più estesi ed il porto di Amburgo arriva ad inglobare quello delle vicine Altona (ad ovest) ed Harburg (a sud) con ampi spazi che vengono ra-

pidamente iperspecializzati. La quarta fase corrisponde alla città portuale postindustriale ed è caratterizzata dall'indietreggiare delle funzioni portuali tradizionali dalla linea di costa. La crisi e perdita di importanza di numerosi porti Europei ed Americani e la conseguente deindustrializzazione delle aree circostanti a vantaggio dei paesi in via di sviluppo (Schubert, 2008) vanno di pari passo con una completa riorganizzazione del settore del trasporto merci ad opera dell'invenzione del container per i traffici intercontinentali. Il successo di questa tecnologia è stato di tale portata da aver spinto gli studiosi ad usare il termine containerizzazione (Baird, 1996) per descrivere il processo di razionalizzazione ed omologazione del paesaggio portuale globale. Ad Amburgo la prima nave portacontainer attracca nel 1998 presso il terminal Burchardkai (www.hafen-hamburg.de/en/history last access May 2018) sulla sponda sud del fiume segnando l'ascesa della città come capitale in Europa per i traffici commerciali portuali. La quinta fase di Hoyle descrive ancora una reciproca espansione di porto e città: da un lato infatti il porto consuma sempre più suolo per soddisfare le esigenze di spazi interni e collegamenti veloci per la logistica, dall'altro una crescente domanda di spazi urbani per usi costieri non tradizionalmente portuali (shopping, turismo, tempo libero) trova luogo nei processi di rigenerazione dei waterfront storici. Questi interventi, precedentemente definiti di prima generazione, hanno luogo a partire dagli anni '80 nel cuore antico del porto di Amburgo sulla riva nord del fiume Elbe. Il piano per la rigenerazione di tale area prende il nome di "Perlenketten" (Schubert, 2014), Collana di perle, perchè non prevede un disegno unitario bensì individua aree, siti di interesse e frammenti che vengono implementati secondo le disponibilità di mercato. Il piano interessa una pluralità di luoghi come il Fischmarkt, lo storico mercato del pesce il cui uso viene notevolmente adattato ad una frequentazione turistica, vecchi magazzini portuali convertiti in atelier, così come parchi pubblici, lo storico terminal di Landungsbrücken ed il nuovo terminal crocieristico di Altona. Questo progetto è stato accusato di aver aperto la strada alla gentrificazione di un'ampia porzione di costa, così come era stato per le esperienze di Londra e di Baltimora, che sono cronologicamente vicine e vengono prese a riferimento. Esso si rivolge ad investitori stranieri, compagnie internazionali per la produzione di cultura e servizi per il turismo e apre invece un forte conflitto con la comunità locale che si

manifesta e trova una sua narrazione urbana nelle vicende di Hafenstrasse (Katsiaficas, 1997), strada retrostante al porto storico e quindi filo conduttore tra i diversi interventi del piano e le esperienze di resistenza e lotta urbana (Paba, 2003). Qui tra gli anni '80 e '90 gruppi di cittadini, attivisti politici e squatters si organizzano in opposizione alle previsioni di piano e tutt'oggi presidiano il territorio contro la minaccia della speculazione.

5. LE NUOVE GENERAZIONI DI PIANI E LE STRATEGIE DELLA CITTÀ DI AMBURGO

Schubert (2008) estende l'utilizzo del modello analitico di Hoyle per dare una lettura dei nuovi cicli di trasformazione delle città portuali e ne identifica una sesta fase evolutiva: a partire dagli anni '90 infatti la rigenerazione muove dalle aree del porto antico fino a quelle costruite ed abbandonate più recentemente e lo fa in un periodo storico in cui la globalizzazione (Sassen, 1999) e la competizione internazionale offrono alla città contemporanea nuovi obiettivi, interessi, flussi di capitali e persone che entrano a pieno titolo tra i nuovi attori dei processi di rinnovamento urbano. Queste esperienze tendono ad abbandonare l'approccio progettuale e di breve termine per integrare gli sviluppi del waterfront in una prospettiva cittadina e regionale.

La tendenza della rigenerazione è quindi muovere verso le aree del porto moderno ed ex industriale e il progetto di rigenerazione non si esaurisce più nella riconversione/restauro dei manufatti portuali storici ma, al contrario, è chiamato a confrontarsi con le grandi superfici infrastrutturate del porto moderno che pongono sfide complesse e consentono di re-immaginare l'intero rapporto della regione portuale con la costa. Schubert è ad Amburgo mentre perfeziona il modello di Hoyle e qui ha modo di osservare, indagare e documentare minuziosamente le trasformazioni delle rive dell'Elba. La sovrapposizione di questi scritti, di questo sguardo locale e globale, può fornire una prima periodizzazione e storicizzazione dell'attuale sesta fase di evoluzione della città portuale e aiuta a ricostruire le specificità del caso studio di Amburgo. I due grandi piani che scandiscono la sesta fase della città di Amburgo sono Hafencity e il Salto sull'Elbe. Entrambi abbandonano l'approccio puntuale di breve termine e sono inseriti in una

solida cornice di pianificazione strategica (Perulli, 2004), ma descrivono due modi profondamente diversi di adattarsi ed aprirsi all'inclusione di nuovi attori e sperimentazioni nella pianificazione urbana.

5.1 *HafenCity*

Negli anni '90 del secolo scorso la città di Amburgo elabora il piano per il nuovo distretto di Hafencity, che costituisce una delle maggiori operazioni di rigenerazione del waterfront in Europa. Il piano supera la linea di costa e disegna la direzione della crescita urbana (circa il 40% della popolazione) lungo la sponda settentrionale del fiume Elba, dalla Speicherstadt fino al ponte Elbbrücke coinvolgendo circa 157 ettari in buona parte di proprietà pubblica ed in precedenza utilizzati per le infrastrutture e lo scalo ferroviario portuale. Nel 1991 il sindaco Henning Voscherau decide di avviare un primo studio di fattibilità per la trasformazione del vecchio porto e nel 1997 viene resa pubblica la vision di HafenCity come un nuovo distretto urbano tramite il quale la città riconquista il fiume riutilizzando gli spazi dismessi o in dismissione del porto moderno, ormai traslato a sud dell'Elba. L'intera operazione è guidata dalla HafenCity Hamburg GmbH (HCH), società pubblica di trasformazione urbana che è proprietaria delle aree e, dal 2004, responsabile dell'amministrazione del "Fondo Speciale per la Città ed il Porto" (HafenCity, 2011). Il fondo è alimentato dalla vendita e dalla cessione dei terreni pubblici ed è servito e serve a finanziare i grandi interventi infrastrutturali pubblici come parchi, scuole e collegamenti. Nel 1998 la HCH ed il Governo della città-stato bandiscono il concorso internazionale di progettazione per l'area, vinto dal team tedesco-olandese Kees Christiaanse-astoc il cui piano è adottato nei due anni successivi e prevede un disegno urbano unitario per HafenCity e singole competizioni internazionali per la progettazione delle aree edificabili. Le trasformazioni sono a loro volta inserite in un cronoprogramma di attuazione scandito in 25 anni tramite sub distretti di implementazione in direzione ovest - est, dal centro verso la Speicherstadt, per evitarne l'edificazione incontrollata (Schubert, 2014b). Il progetto prevede percentuali di usi del suolo per il nuovo quartiere così distribuite: 31% di superficie edificata, 24% in superficie interessata dalle infrastrutture per la mobilità e 44% in spazi aperti (dei quali il 25% pubblici, il 13% privati a uso pubblico

e il 7% privati) (HafenCity,2011). Esso è accompagnato da piani di settore che servono a pianificare complementariamente i trasporti o la protezione dalle piene dell'Elbe, è articolato su più livelli di pianificazione per consentirne una gestione flessibile e viene infatti aggiornato nel 2010, dopo un'intensa fase di dibattito pubblico animata da più di 40 eventi. La nuova condizione di centralità dell'area, l'interesse degli investitori, nonché gli impatti dell'ulteriore nuovo progetto di ridefinizione del waterfront ("il salto sull'Elbe") spingono infatti l'amministrazione a ripensare alla zona est di HafenCity non più come una frangia suburbana e residenziale, ma come una nuova e densa parte del centro urbano. A differenza della prima generazione di piani di rigenerazione, la qualità degli insediamenti non è affidata ottimisticamente al singolo progetto di architettura bensì è controllata dal momento della pianificazione fino a quello della progettazione e del collaudo dei manufatti. Il 1° ottobre 2006 HafenCity riceve infatti il cosiddetto status di area prioritaria e tutti i piani di zonizzazione sono quindi discussi dalla Commissione per lo sviluppo urbano istituita a tale scopo e che rappresenta tutti i partiti politici del Parlamento della città di Amburgo. Le giurie dei concorsi di pianificazione urbana così come quelli per la progettazione degli spazi pubblici e degli edifici pensate come organi ampi, misti e partecipati e sono costituite, oltre che dai rappresentanti degli investitori privati da architetti indipendenti, dal Ministero per lo Sviluppo Urbano e l'Ambiente, dal consiglio distrettuale, da HafenCity Hamburg GmbH e diversi politici (del distretto o del parlamento cittadino). L'obiettivo è stabilire livelli internazionali di qualità di piani e progetti spingendo i grandi investitori internazionali a collaborare in ogni fase del processo. Dal 2007 è inoltre in vigore la certificazione di sostenibilità per i singoli edifici: questa prende il nome di Eco-label d'oro o d'argento (HafenCity, 2010) e certifica l'intero processo di progettazione, costruzione e collaudo degli edifici. Nel 2010 circa 200,000 m2 risultavano certificati o in iter di certificazione: l'iter inizia con un accordo tra HafenCity Hamburg GmbH e l'acquirente del terreno per costruire un edificio certificabile ed elaborare le condizioni che dovranno essere soddisfatte dal concorso di progettazione ed esaminate dalla giuria; se il progetto rispetta i prerequisiti può ricevere la certificazione preliminare ma solo dopo il collaudo un team di esperti elabora il report di valutazione e può conferire la certificazione finale, cui segue, l'anno dopo, la certificazione energetica.

5.2 Il salto sull'Elba

Se i piani di rigenerazione urbana degli anni '90 sono stati definiti di seconda generazione (Carta, 2012) per sottolinearne il nuovo approccio guidato, tra l'altro, dalla pianificazione urbana piuttosto che dal progetto di architettura, a partire dagli anni 2000 la città di Amburgo, con il programma "Sprung über die Elbe" (salto sull'Elba) (City of Hamburg, 2004), apre le porte ad una terza generazione di rigenerazioni. Questi sono chiamati non solo a confrontarsi con il problema dei territori abbandonati dall'evoluzione del porto storico ma contestualmente con i territori iperspecializzati in funzione ed in via di dismissione, con il tema dei cambiamenti climatici e della sostenibilità nonché, spesso, con un tessuto sociale complesso e marginalizzato. Nel 2002 Amburgo adotta quindi il concept della "Wachsende Stadt" (Metropoli in crescita), una strategia a lungo termine che guarda alla città come una capitale internazionale culturale e riorganizza l'intero sviluppo urbano verso i distretti a sud del fiume per unire i centri di Amburgo e Harburg, una città a sud dell'Elba, in un'unica grande area metropolitana (Teisman et al., 2009), passando per Hafencity e concentrandosi su Wilhelmsburg. Il Salto sull'Elba (Merk, Hesse, 2012) è parte di questa strategia ed è basato su un approccio strategico, multiscalare ed adattivo che regionalizza il tema della rigenerazione, copre un arco temporale di un secolo e coinvolge, fin dalla sua ideazione, gli attori dei diversi livelli della governance cittadina assumendo i tratti di un vero e proprio laboratorio di ricerca per i pianificatori (Hein, 2011). Nel 2003 il governo cittadino organizza il lancio del progetto con un panorama di eventi a cui partecipano oltre 500 stakeholder privati insieme alle istituzioni civili, economiche e sociali della città. Uno dei primi eventi è il Workshop Internazionale di Design organizzato dall'amministrazione con il Ministero dello Sviluppo Economico e dell'Ambiente e la Camera di Commercio: questo prende il nome di Salto sull'Elba e si pone l'obiettivo di raccogliere nuove idee e visioni di studiosi, architetti, pianificatori, studenti e cittadini sul destino dei distretti a sud dell'Elba. Il Salto coinvolge un territorio vasto e complesso a cui afferiscono diversi quartieri: tra questi Wilhelmsburg che è una delle isole fluviali più estese in Europa (35 km²) e quartiere meno densamente popolato di Amburgo (1560 ab/km² contro una media cittadina di 2382 ab/km²); Veddel, in passato punto di partenza dei migranti verso l'Ame-

rica e l'isolotto di Kleiner Grasbrook. In seguito ai cambiamenti e le esigenze delle attività portuali, alla realizzazione del nuovo centro di Hafencity, così come la candidatura per le Olimpiadi del 2012 ed il progetto (rifiutato) del nuovo villaggio olimpico a sud dell'Elba, tali aree tornano al centro dell'attenzione e questa vision traccia una nuova direttrice di sviluppo in direzione nord-sud per estendere l'inner city fino al cuore geografico della città. Il piano cerca di risolvere gli inevitabili conflitti tra le coesistenti attività industriali e portuali in funzione e l'ambizione residenziale dell'area e si confronta con questioni tipicamente contemporanee come l'adattamento ai cambiamenti climatici, i territori in dismissione e le contaminazioni derivanti dagli ex usi industriali e con una popolazione eterogenea che, nel distretto di Amburgo Sud, è in gran parte di origine straniera. Il Salto sull'Elba e la riconversione urbana delle frange periferiche impiegherà anche 100 anni e diverse generazioni per compiersi (Schubert, 2010). Essa si avvale di una molteplicità di piani e progetti, workshop, consultazioni e grandi eventi: dal punto di vista amministrativo, ad esempio, nel 2008 il Senato decreta il passaggio dell'isola di Wilhelmsburg dal distretto di Harburg a quello di Amburgo-centro e, nel 2010, inizia la costruzione del nuovo edificio per il trasferimento del Ministero dello Sviluppo Urbano e dell'Ambiente. Due grandi esposizioni internazionali sono inoltre utilizzate come propulsori di sviluppo nell'area: nel 2013 si svolge l'International Garden Show, ("Internationale Gartenschau") e l'IBA (International Building Exhibition) ha luogo tra il 2006 ed il 2013. Laddove si è svolto l'IGS, resta oggi un parco chiamato Insepark che è il parco pubblico più grande di Amburgo Sud mentre l'IBA, che insieme ai partner ha implementato più di 70 progetti (www.iba-hamburg.de last access May 2018), è stata trasformata al termine dell'evento nell'agenzia di sviluppo urbano per la rigenerazione dell'area.

6. CONCLUSIONI

Il caso studio di Amburgo racconta l'evoluzione di un processo di pianificazione urbana di più di trent'anni che è mutato da un approccio legato al progetto ad una visione adattiva e territoriale facendo della pianificazione strategica, condivisa e a lungo termine, la cornice istituzionale e programmatica in cui ripensare alle azioni complesse di

sviluppo e rigenerazione della città portuale contemporanea. A partire dagli anni '80 i porti storici occidentali hanno infatti sperimentato la rigenerazione del waterfront di prima generazione, implementata tramite progetti di architettura e di riuso dei singoli manufatti, dei mercati storici e di spazi dalla posizione centrale resi disponibili dalla crisi dell'industrializzazione. Dagli anni '90 la seconda generazione di rigenerazioni si è poi avvalsa di piani e progetti di portata urbana come strumenti per trattare organicamente le grandi superfici infrastrutturate in dismissione dei porti moderni, definendo l'evoluzione di nuovi quartieri sull'acqua segnati dalle firme di famosi architetti internazionali come nel caso di Hafecity o La Confluence di Lione (Ananiadou-Tzimopoulou et al., 2017). Se non poche delle esperienze di rigenerazione portuale sono a loro volta approdate a nuovi luoghi della specializzazione turistica e culturale, la sfida della rigenerazione di terza generazione è di portata territoriale ed è chiamata ora a considerare, oltre ai contenitori e le infrastrutture dismesse, gli interessi locali dei cittadini e degli operatori così come le sfide globali dell'economia e dei cambiamenti climatici.

La regionalizzazione del porto (Notteboom et al., 2005), così come l'esplosione sul territorio delle funzioni portuali e produttive hanno infatti mol-

tiplicato l'estensione e la complessità dell'ibrido margine porto-città e hanno plasmato un mosaico di pattern urbani tra loro disconnessi ed eterogenei, dove la vocazione residenziale stride con quella produttiva e, sempre più spesso, con le nuove funzioni culturali e ricettive. Per essere ammagliati in una nuova narrazione di rigenerazione urbana questi frammenti necessitano di strumenti a lungo termine, multiscalari, adattivi e sperimentali in cui i territori di scarto rappresentano materiale di progetto per superare i limiti della settorializzazione, mitigare la specializzazione dei territori di margine. Nell'ambito di questi strumenti, piani e programmi flessibili ed innovativi, i territori scartati diventano quindi luoghi dove è possibile far incontrare gli interessi del territorio e sperimentare le forme e i modi di una reinventata comunità contemporanea.

L'urbanistica contemporanea che si pone obiettivi di resilienza (Vale, 2014; Sgobbo, 2016-2018), limiti al consumo di suolo, inclusività (Bobbio, 2004; Tira et al., 2017) deve infatti guardare selettivamente alla città esistente per rigenerare e riciclare le sue strutture, i tessuti e i paesaggi dell'abbandono e dello scarto, e affermare una nozione di progetto relazionale, adattivo e contestuale capace di leggere la ciclicità della vita dei territori e di rigenerarne il senso (Russo, 2014).

ACKNOWLEDGEMENTS

Author is grateful to prof. Dirk Schubert of the University of HafenCity for the relevant support given to the development of this research

REFERENCES

- Adams, N. (2004). Merchant of Illusion: James Rouse, America's Salesman of the Businessman's Utopia by Nicholas Dagen Bloom. *Utopian Studies*, 15(2), 203-206.
- Ananiadou-Tzimopoulou, M., & Bourlidou, A. (2017, October). Urban Landscape Architecture in the Reshaping of the Contemporary Cityscape. In *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering* (Vol. 245, No. 4, p. 042050). Bristol, UK: IOP Publishing. doi: 10.1088/1757-899X/245/4/042050
- Baird, A. J. (1996). Containerization and the decline of the upstream urban port in Europe. *Maritime policy and*

Management, 23(2), 145-156.

Berger, A. (2007). *Drosscape: wasting land urban America*. Hudson, US: Princeton Architectural Press.

Bobbio, L. (2004). *A più voci. Amministrazioni pubbliche, imprese, associazioni e cittadini nei processi decisionali inclusivi*. Napoli, IT: Edizioni Scientifiche Italiane.

Bolle, A. (1953). Der Generalplan für den Ausbau des Hamburger Hafens im Wandel der Zeiten. In *1950/51. Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft* (pp. 34-50). Berlin, Heidelberg, DE: Springer.

Butler, T. (2007). Re-urbanizing London Docklands: gentrification, suburbanization or new urbanism?. *International Journal of Urban and Regional Research*, 31(4), 759-781.

Carta, M. (2012). Dal waterfront alla città liquida. Patologie relazionali e nuovi orizzonti del progetto. In G. De Luca & V. Lingua (Eds.), *Arcipelago Mediterraneo. Strategie di riqualificazione e sviluppo nelle città-porto delle isole* (pp. 27-40). Firenze, IT: Alinea.

Church, A. (1988). Urban regeneration in London Docklands: a five-year policy review. *Environment and Planning C: Government and Policy*, 6(2), 187-208.

City of Hamburg (2004). *Sprung über die Elbe: Dokumentation der Internationalen Entwurfswerkstatt 17.-24. July 2003*.

Cohen, E. (1988). Authenticity and commoditization in tourism. *Annals of tourism research*, 15(3), 371-386.

Corboz, A. (1985). Il territorio come palinsesto. *Casabella*, 516, 22-27.

Dematteis, G. (1985). Contro-urbanizzazione e strutture urbane reticolari. In G. Bianchi & I. Magnani (Eds.), *Sviluppo multiregionale: teorie, metodi, problemi* (pp. 121-132). Milano, IT: Franco Angeli.

Florida, R. (2003). Cities and the creative class. *City & Community*, 2(1), 3-19.

Frediani, G. (2011). HafenCity Hamburg. *Paesaggio Urbano*, 2011(1), 56-79.

Gasparrini, C. (2014). The Waste Side of Change. Drosscape and Reverse City. *Crios*, 4(2), 63-72.

Hafen City (2010). *Sustainable Construction in HafenCity. HafenCity EcoLabel*. Hafen City Hamburg GmbH. Hamburg.

Hafen City (2011). *Hafen City Hamburg: Essentials Quarters Projects*. Hafen City Hamburg GmbH. Hamburg.

Hamburg, H. (2011). *Projects. Insights into Current Developments*, HafenCity Hamburg.

Harvey, D. (1989). From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 71(1), 3-17.

Harvey, D. (2006). *Spaces of global capitalism*. London, UK: Verso.

Hein, C. (2011). Hamburg's port cityscape: large-scale urban transformation and the exchange of planning ideas. In C. Hein (eds.), *Port cities: dynamic landscapes and global networks* (pp. 177-197). Abingdon, UK: Routledge.

Hein, C., & Hillmann, F. (2016). The Missing Link: Redevelopment of the Urban Waterfront as a Function of Cruise Ship Tourism. In H. Porfyriou & M. Sepe (eds.), *Waterfronts Revisited: European ports in a historic and global perspective* (pp. 10-20). Abingdon, UK: Routledge.

Hoyle, B.S. (1989). The Port-City-Interface: Trends, Problems and Examples. *Geoforum* 20(4), 429-435. doi: 10.1016/0016-7185(89)90026-2

IGS, (2013). *Igs park news*, Hamburg.

Katsiaficas, G. (1997). *The subversion of politics: European autonomous movements and the decolonization of everyday life*. Atlantic Highlands, NJ: Humanities Press.

- Lino, B. (2008). "Periferie di città" Da patologia a riserve di progettualità. *Planum*, 2.
- Lepore, D., Sgobbo, A., & Vingelli, F. (2017). The strategic approach in urban regeneration: the Hamburg model. *UPLand - Journal of Urban Planning, Landscape & environmental Design*, 2(3), 185-218. doi: 10.6092/2531-9906/5415
- Malone, P. (2013). *City, capital and water*. Abingdon, UK: Routledge.
- Martinelli, F. (1993). Le nuove forme di urbanità nel territorio. Tipologie degli insediamenti e nuove relazioni spaziali. In p. Guidicini & F. Martinelli (Eds.), *Le nuove forme di urbanità nel territorio*. Milano, IT: Franco Angeli.
- Merk, O., & Hesse, M. (2012). The Competitiveness of Global Port-Cities: the Case of Hamburg. *OECD Regional Development Working Papers*, 2012/06. OECD Publishing. doi: 10.1787/20737009
- Monclús, F. J. (2003). The Barcelona model: and an original formula? From 'reconstruction' to strategic urban projects (1979–2004). *Planning perspectives*, 18(4), 399-421. doi: 10.1080/0266543032000117514
- Notteboom*, T. E., & Rodrigue, J. P. (2005). Port regionalization: towards a new phase in port development. *Maritime Policy & Management*, 32(3), 297-313. doi: 10.1080/03088830500139885
- Olsen, J. (2003). *Better Places. Better Lives: A Biography of James Rouse*. Washington, DC: ULI/The Urban Land Institute.
- Paba, G. (2003). *Movimenti urbani. Pratiche di costruzione sociale della città*. Milano, IT: Franco Angeli
- Perulli, P. (2004). *Piani strategici: governare le città europee*. Milano, IT: Franco Angeli.
- Russo, M. (2011). Città-Mosaico. Il progetto contemporaneo oltre la settorialità. Napoli, IT: Clean.
- Russo, M. (2014). Urbanistica senza crescita?. Urbanistica per una diversa crescita. Progettare il territorio contemporaneo. Una discussione della Società italiana degli urbanisti, Roma, IT: Donzelli editore, pp. XV-XXX.
- Sassen, S. (1999). *Globalization and its discontents: Essays on the new mobility of people and money*
- Schubert, D. (2008). Transformation processes on waterfronts in seaport cities: Causes and trends between divergence and convergence. *Port Cities as Areas of Transition Ethnographic Perspectives*.
- Schubert, D. (2010). Waterfront revitalizations: from a local to a regional perspective in London, Barcelona, Rotterdam, and Hamburg. In G. Desfor, J. Laidley, Q. Stevens, & D. Schubert (Eds.), *Transforming Urban Waterfronts* (pp. 90-114). Abingdon, UK: Routledge.
- Schubert, D. (2014a). Waterfront transformations and city/port interface areas in Hamburg. *Revista Dimensión Empresarial*, 13(1), 9-20.
- Schubert, D. (2014b). Three contrasting approaches to urban redevelopment and waterfront transformations in hamburg: "string of pearls", hafencity and iba (international building exhibition). *Water and cities managing a vital relationship*. Isocarp review 10.
- Smith, N. (1979). Toward a theory of gentrification a back to the city movement by capital, not people. *Journal of the American Planning Association*, 45(4), 538-548. doi: 10.1080/01944367908977002
- Sgobbo, A. (2016). La città che si sgretola: nelle politiche urbane ed economiche le risorse per un'efficace manutenzione. *BDC. Bollettino Del Centro Calza Bini*, 16(1), 155-175.
- Sgobbo, A. (2018). *Water Sensitive Urban Planning. Approach and opportunities in Mediterranean metropolitan areas*. Roma, IT: INU Edizioni.
- Soja, E. W. (2000). *Postmetropolis Critical studies of cities and regions*. Oxford, UK: Blackwell Pub.
- Thurow, C. (2008). *The Port of Hamburg-an Analysis*.

Tira, M., Giannouli, I., Sgobbo, A., Brescia, C., Cervigni, C., Carollo, L., & Tourkolas, C. (2017). INTENSSS PA: a systematic approach for INspiring Training ENergy-Spatial Socioeconomic Sustainability to Public Authorities. *UPLanD - Journal of Urban Planning, Landscape & environmental Design*, 2(2), 65-84. doi: 10.6092/2531-9906/5258

Tira, M., Sgobbo, A., Cervigni, C., & Carollo, L. (2017). INTENSSS PA: pianificazione territoriale integrata alla sostenibilità energetica e socio-economica. *Urbanistica Informazioni*, 272(S.I.), 319-323.

Vale, L. J. (2014). The politics of resilient cities: whose resilience and whose city?. *Building Research & Information*, 42(2), 191-201.

Ward, S. V. (2016). *6W Internationalizing Port Regeneration*. Waterfronts Revisited: European Ports in a Historic and Global Perspective, 95.

Weinhold, J. (2008). *Port Culture: Maritime Entertainment and Urban Revitalisation, 1950-2000*. Creative Urban Milieus: Historical Perspectives on Culture, Economy, and the City, 179-208.