

UPLand

Journal of Urban Planning, Landscape & environmental Design



Research & experimentation
Ricerca e sperimentazione

THE STRATEGIC APPROACH IN URBAN REGENERATION: THE HAMBURG MODEL

Daniela Lepore, Alessandro Sgobbo, Federica Vingelli

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

HIGHLIGHTS

- The process path of regeneration affects the result as much and more than the product.
- The goals of regeneration of disused spaces must go beyond the project area's border.
- Big events are occasions for communities when the architectural dimension is overcome in favor of actions of real urban landscaping: working on and with the actors who, with their mutual act, give life to the pattern of relations that city is.

ABSTRACT

After centuries of development, port cities are nowadays involved into the post-industrial revitalization of historical waterfronts and harbors aiming to fill the gaps originated by loosing of both economical activities and identity. In this context cruise tourism has been seen, in the global port cities competition perspective, as a possibility to diversify the port city economy and to attract international investments. Cruise industry has profited of such urban regeneration, exploiting the abandoned areas and the coastal structures for new cruise terminals and tourists related services but, often, in a merely aesthetic-design approach. After a review of literature on cruise tourism evolution and impacts, and passing through citizens' opposition actions, we examine in detail the Hamburg experience in its transformation, both in governance and physical aspect, from commercial port city to international cruise hub. In particular this experience was able to canalize the cruise tourism growing trend from a global economic phenomenon to a topic of the creative city's strategic choices and to implement them, in addition, by urban and strategic planning tools as well as city marketing. The Hamburg experience highlights the results' quality achievable with an approach that, overcoming the design dimension, brings into play a coordinated set of multiscale actions aiming to expand the regenerative effects of change both in spatial, social and economic field.

ARTICLE HISTORY

Received: October 08, 2017
Reviewed: November 15, 2017
Accepted: November 25, 2017
On line: December 20, 2017

KEYWORDS

City marketing
Strategic planning
Governance
Waterfront regeneration
Cruise tourism

1. INTRODUCTION

The economic, social, ecosystem and urban quality impact, generated by actions that are exogenous to the local context, but overspread on consolidated and intimately stratified areas, is closely linked to the city's approach to the event. This is evidenced by the variety of results occurred following the sudden (at least with reference to the time scale that is typical of urban evolution) changes in the boundary conditions that arise for the same event in different places (Moccia & Sgobbo, 2013; Sgobbo, 2014-2016). The establishment of a huge tourist, productive or managerial hub, as well as big sporting, cultural, fair or congress events, generates a disturbance whose effects remain localized in the area closely involved in the transformation or have repercussions at different levels on the whole physical and social community (Ferrari et al., 2010; Moccia, 2012; Bottasso et al., 2013; Akhavan, 2017). Although there are cases where the event develops into substantial indifference of potential stakeholders (Mangoni & Sgobbo, 2013), many cities are trying to take advantage of it in terms of regeneration, at least an issue of more or less degraded places (Altshuler & Luberoff, 2004; Priemus et al., 2008; Erkul et al., 2016). The review of European experiences and the analysis by the scientific literature show that the ability to effectively integrate the changed condition and expand its possible benefits directly follows the strategic approach, rather than the merely aesthetic-design approach, by which the transformation is coordinated in terms of governance of physical, but also economic-social, processes of the urban pattern (Montanari, 2002; Russo, 2014; Sgobbo & Moccia, 2016; Basso, 2016; Moccia & Sgobbo, 2017). In particular, the most successful cases seem to multiply when the architectural dimension has been overcome in favor of real urban landscaping. Where, then, we have worked on and with the actors who, with their mutual act, give life to the pattern of relations that city is, more than its physical side. The processes of globalization of supply and demand and, consequently, the transformations, in terms of location, of production centers, transport and distribution logistics, have generated sudden setting changes that, in consolidated urban centers, have resulted in overproduction of brownfield/dismissed areas as well as regeneration projects. The phenomenon has involved some European cities, traditionally large commercial ports, that have rapidly seen their attractiveness decreasing. This has led to the need to rethink the use of vast urbanized areas that, although highly accessible and intensely infrastructured, have turned as brownfields: degraded, underused but also radically compromised in environmental aspects enough to make unsustainable even policies of simple renaturalization (Sgobbo, 2016-2017; Tira et al., 2017). In cases of minor extension, the regeneration strategy was limited to the progressive incorporation into the surrounding urban pattern. Sometimes it has provided for the complete abandonment of the industrial nature of the place in favor of functions, above all tertiary and residential, that have made them luxurious and modern islands; however, functionally and socially separated from neighboring districts along a virtual but tangible border, often coinciding with the border of the project by which they originated. In other cases, however, the transformation has generated effects clearly extended to a much broader and more complex sphere, beyond the material, although jagged, frontiers which also limit the area of physical change.

In this paper, taking the opportunity of an intense research conducted by the authors, as student and supervisors, at the end of the Master's Degree Program in Urban Planning and Environmental Landscaping, we examine in detail the Hamburg experience in its transformation from commercial port city to international cruise hub.

2. CRUISE TOURISM: A GLOBAL PERSPECTIVE FOR CONTEMPORARY PORT CITIES?

The transition from Fordist age to contemporary age has made port cities facing deep changes, both in physical and organizational field: they in fact have always been place of cultural contamination and technological innovations, *places where changes in global shipping, transport and division of labour generate new social and spatial structures and where financial speculation allows for experiments in built form* (Hein & Hillmann, 2016). Port cities are therefore called to shape, in local dimension, events that result from a global network, experimenting continuous transformations of the port, the waterfront, the city. After centuries of changes, they are nowadays involved into the postindustrial revitalization of historical waterfronts and harbors, that provide the opportunity to regain the sea and to re-invent an identity for these new areas taken from the port: waterfront regeneration, old facilities musealization and tourism are ingredients of the current port-city interface development, in creative cities models. The cruise industry has profited of such restructuring of the cities, exploiting the abandonment of areas and coastal structures for new cruise terminals and for tourists related services: whereas in the past the emigrants departed to seek overseas fortune, the passengers of the cruise ships now depart for pleasure trips; whereas the traditional port workers used to live, there are now apartments for tourists and cultural elites. Some famous passengers' ships as the Olympic, the Britannic and the Titanic have made the history and the collective imagination about sea voyages, but the decline of transatlantic trips actually marks the beginning of the cruise industry: in the '60s in fact availability of faster airplanes trips with more destinations pushed shipping companies to adjourn their business model, focusing the attention on tourism rather than on transport. In 1900 the first ship expressly drawn for tourists was born and set sail right from the city of Hamburg by the name of Prinzessin Victoria Luise, at the hand of the Hapag; nowadays Hapag-Lyod is one of the largest shipping and cruise companies in the world and It is owned partly (14,9%) by the city of Hamburg (*source: <http://www.Hapag-Llyod.com>*). Since 1900 the cruise industry has evolved considerably: from an exclusive product to a mass market one by, among other things, expanding the accessibility of cruise holidays to middle class and the lowering of the average age of cruise ships passengers (Karolak, 2015); now cruise ships are "floating villages" for nearly 10 000 people at the same time, between staff and passengers, and they are a tourist attraction themselves, offering luxury accommodation, entertainment, sports facilities, shopping malls and so on. Cruise sector growth and globalization (Charlier 2004) has also led to internationalization and merging of the proprietary companies that got few but strong market players: today Carnival Caribbean Corporation and Royal Caribbean Cruises, alone, own more than half of the market. Cruises are in fact the paradigm of globalization: physical mobility, international capital that can be transferred anywhere and anytime, crews from different countries at the same time, low national or international regulations, meticulously selected marine inscriptions. Moreover, most cruise ships are registered in countries offering a flag of convenience such as Bahamas, Panama or Liberia, and as foreigners they can thus avoid taxation, labor laws, and environmental standards (Wood, 2000). Since its birth, cruise industry has got no downturn and nowadays It involves the five continents market, *with 25 million passengers in 2017 compared with 15 million ten years ago* (CLIA, 2016). It could therefore potentially offer economic benefits to contemporary port cities, as a complex phenomenon able to impact on target communities:

- Economic impacts:

Distinguished in *direct, indirect, induced* (Brida & Zapata, 2009); in 2017, global cruise ship expenses were \$ 117 billion in the world with the recruitment of nearly one million full-time employees. Generated economic impacts, however, depend on a number of factors, including the category of port of destination: home port or simple port of call, where a tourist generally spends *less than ten hours*

and 60 € over the 100 € of the home port (Policy Research Corporation 2009); in any case, the cruise traveler's expenditures model definitely differs from other kinds of tourists since the companies provide him not only food and board, but often also services related to land activities (transport, guided tours). The extremism of this trend can be read by the growing number of *private islands* (CLIA, 2016) proposed by cruise itineraries and that guarantee maximum revenues to the companies rather than local economies;

- Social impacts:

If in some Caribbean islands and destinations the number of tourists who daily landed is even higher than the number of residents, with a *congestion* that in some cases has impacts such as the *loss of regional languages* (Brida, Zapata 2009), in urban destinations such as Miami, Barcelona and other European cities, cruise passengers are less than inhabitants or other kinds of tourists and the situation differs, assuming the characteristics of a competition for some urban spaces and services (transport, sites of interest). More and more local communities is experiencing a negative reaction to the striking presence of mass and international tourism, to which also cruise tourists belong.

- Environmental impacts:

Contemporary cruise ships have assumed, thanks to the possibilities provided by technological and routes innovation, and following market needs, the size of floating villages for thousands of people moving at the same time and they involve the over-consumption of water, energy and food, as well as waste, air and marine emissions (Johnson, 2002). Some destination communities start to issue fines for environmental damage to cruise lines and even the UN has an agency that works in this direction: the IMO is responsible for marine transport and has developed an international agreement for controlling environmental pollution by ships at sea, but the diversity of the flag states of ships does not facilitate the implementation of these agreements. Also in this case the awareness and the reactions of the destination communities multiply: from the sanctions up to the massive and famous direct actions such as those of "No Grandi Navi" of Venice, which after years of strenuous battles to protect the lagoon is succeeded in witnessing the ban from the lagoon of ships exceeding 96 tons (source: <http://www.Repubblica.it>).

Beyond the cruise phenomenon's implications, that are sectorially studied by scientific literature on management and tourism economics, sociology or environmental sciences, our study aims to enrich the research by questioning the possibilities that cruise tourism could offer to the development of port city as a whole, within the global panorama of contemporary creative cities. The study of the city of Hamburg make sense not only due to high numbers of cruise traffic at the Hanseatic port but also to the evidence and coherence of the process, which we have reconstructed and proposed here as a model, that has made Hamburg to canalize the growth trend of cruise tourism from a global economic phenomenon to a topic of the city's strategic choices and to implement them, in addition, through urban planning tools.

3. THE HAMBURG MODEL

The Free and Hanseatic City of Hamburg is a Federate State of Germany. Second largest city in Germany to Berlin, with a population of over 1.7 million people in 2016, It is confirmed in the top 20 of the most livable cities in the world, with an unemployment rate that does not reach 7% and a per capita GDP of € 61,926, compared to the European average of € 29,800. The port city is located at the

confluence of Alster river into Elbe and its whole history is influenced by this geographical condition, to date there is a port covering 73 km² which is third in Europe for commercial functions.

3.1 Hamburg port-city interface evolutionary process

The Study of urban history observing the changing port-city relationship has allowed Hoyle (1989) to identify 5 evolutionary phases, each one characterized by a port-city interface configuration. With the evolving technological needs and possibilities, in fact, the port expands, contracts, places functions, influencing, if not by characterizing, the way and the shape of its joining the city. The history of Hamburg as a commercial port center began in 937 through the granting of commercial rights by the Archbishop; in 1188 the emperor Federico Barbarossa also grants the possibility to sail towards the North Sea without the obligation to pay customs duties: the birth of the port of Hamburg dates back to 7 May that year near at Nikolaifleet, on the north coast of Elbe River, currently the city center. Already in 1233, the City reached the bank of Alster River, built the first dam, which gave life to the artificial lake and, in 1300, the first Trostbrücke bridge connected these two parts of the ancient city. Today the bridge is still at the Nikolaifleet, after having been rebuilt several times, and is one of the 2 496 bridges that made Hamburg known as the "Venice of the North". In 1321 the City joined the Hanseatic League, in which it will occupy a prominent position, and directs its commercial shipping to West. The economic turmoil, linked to the development of trade, is accompanied by the population doubling in eighty years, that was of about 16 000 people in 1450. These conditions, together with the strong rivalry of Hamburg with neighboring cities including the Danish Altona, called for the city walls expansion. These were built between 1616 and 1624 by slicing Alster Lake in Inner and Outer, and the port is leaning to the fortifications: the primitive port city of the Middle Ages, in fact, is a place where the water, the sea is still considered dangerous and a *force to be controlled* (Schubert, 2011). During this evolutionary phase, the port and the city are intimately connected both functionally and spatially and almost coincide: the traditional merchants' houses, for example, were placed directly on the water of Alster River or on the canals of the city and they used to provide, at the same time, workplace and warehouse for goods arriving from the port.



Figure 1: Hamburg, Speicherstadt. Photo by F. Vingelli, 2017.

The trade opening with America was a new impetus for port cities' economy, and particularly for Hamburg: in 1783 a ship sails for the first time from the Hanseatic port to reach overseas Charleston and Philadelphia and, in 1788, already 150 ships were registered under the flag of Hamburg, which began to assert itself among the main transatlantic ports in northern Europe. New trade routes and technological progress push the port and the city to expand: in the second port-city evolutionary phase described by Hoyle, the growing demand for infrastructures and space for port activities led to the inadequacy of the pre-industrial equipment and the rapid growth of the port. In Hamburg, the expansion of the Sandtor Basin (1840) soon turned out insufficient and, in 1860, the City Senate approved the "Generalplan für den Ausbau des Hamburger Hafens" or General Plan for port enlargement, to be done as an open tidal port, not by docks, for meeting vessels' growing size and needs. After an extensive planning activity, the port restructuring begins by the construction of basins and sheds that also reached the southern bank of Elbe River and were connected by rail. The first ship-to-rail transfer took place at the Kaserkai Basin in 1872, and it is the first step in the development of Hamburg as a major railway port in Europe.

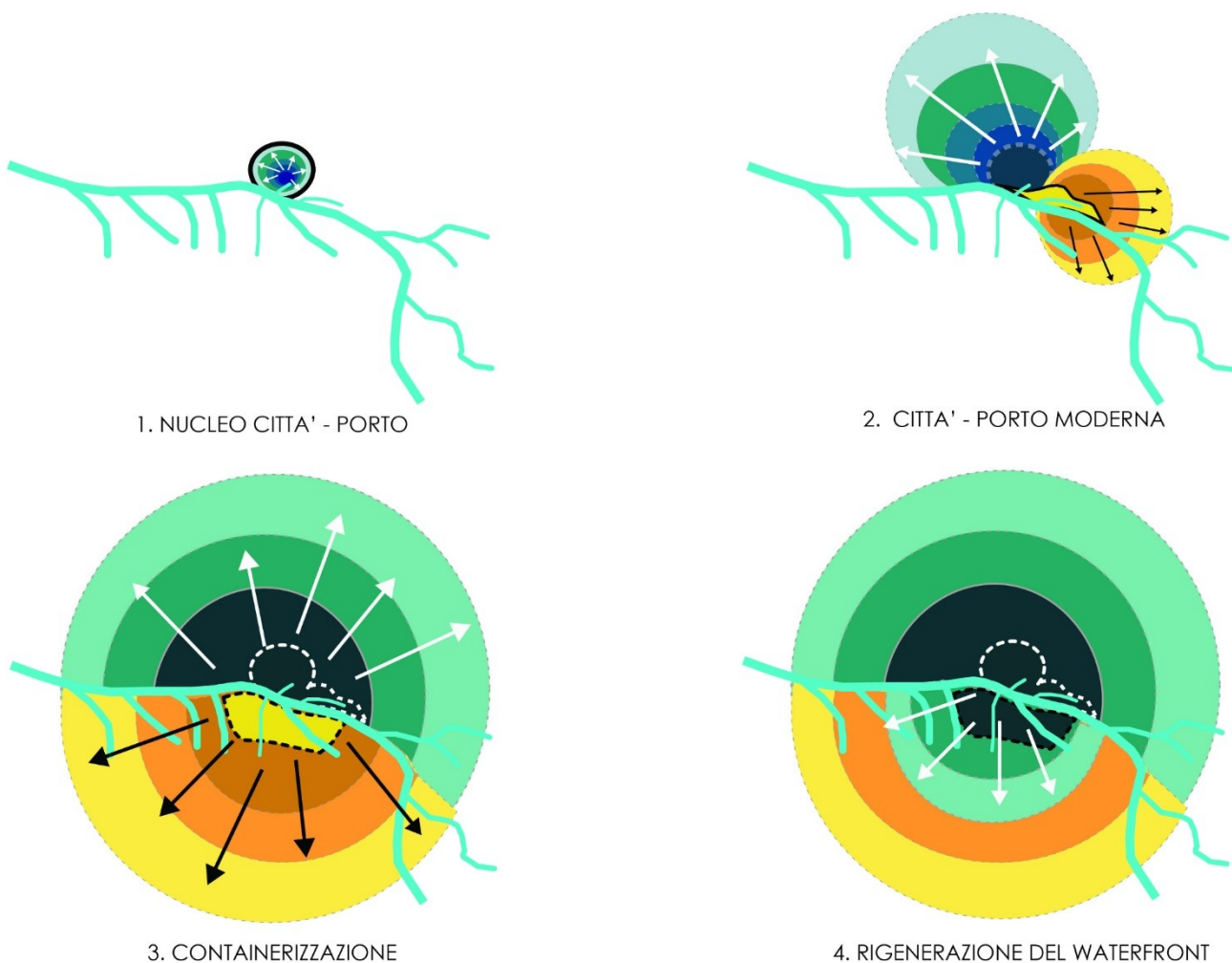


Figure 2: The evolution of Hamburg.

In 1871 Hamburg was annexed to the German Reich and lost its privileged status as free port, this right could only be retained in one area of the city: the Speicherstadt, or warehouse district, was born. It was separated from the city by a new artificial canal (Zollkanal) and all the goods by port traffic passed over here, like in other European cities, without paying duties. This measure, together with the needs linked to technology and navigation development, marks the definitive end of the deep harbor-city link, typical of the historic city, and the emergence of the *modern industrial port/city model*.

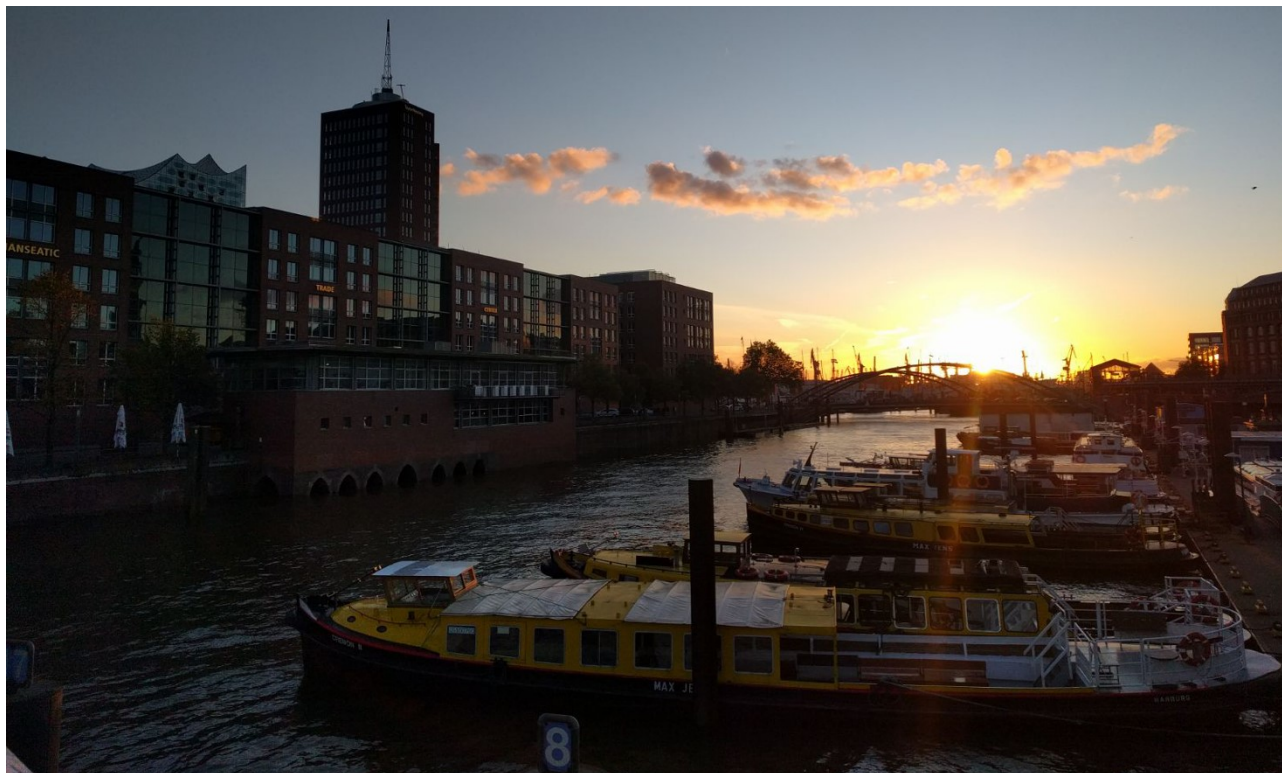


Figure 3: Hamburg, Speicherstadt. Photo by F. Vingelli, 2017.

In 1883 demolition work began and about 20,000 people, mostly dock workers, were forced to move to more external areas and to north of town (Winterhude, Barmbek, Horn or Rothenburgsort) to make way for the Speicherstadt: nowadays It is among the UNESCO sites, it has been incorporated in the new modern district of HafenCity, hosts many museums including the Deutsches Zollmuseum, Miniature Wunderland and the International Maritime Museum and is one of the main tourist attractions in the city. The *third stage* of port-city evolution takes place in the period between two wars and is deeply marked by industrialization process: in the industrial city the mechanization of port operations, the new industries' demand for space for Fordist production led to enlargement, that was characterized by a fast and high specialization of port spaces. In Hamburg, this evolution leads to the annexation of Altona and Harburg ports, on which there was a growing demand for space for the oil industry development. During National Socialism the city and the port had knew a sad historical period with more than 500 000 people deported for working in force fields, eleven only in today's HafenCity. The end of the war leaves a destroyed harbor behind (approximately 80%) and led the city to its *fourth* evolutionary phase, characterized, globally, by port functions retreat from the city center coastline: the emergence of containerization and the new navigation and transshipment techniques (roll-on roll-off, bulk cargo) make spaces and warehouses on North bank of Elbe obsolete and no longer sufficient, so they were progressively abandoned or under-used, interrupting the close functional and spatial port-

city connection. In *the fifth and sixth phase* (Schubert, 2011) of the city-port evolution, the abandoned structures and waterfront gain new importance because of the regeneration processes implemented starting from the 80s: these had generally involved the central areas and, later, the port areas that are more decentralized and recently built.

3.2 Cruise tourism as opportunity of urban development for Hamburg



Figure 4: Hamburg, Niederbaumbrücke: the connection to Hafencity. *Photo by F. Vingelli, 2017.*

The beginning of the post-industrial period marks the end of port activities' need to be allocated in central and densely populated city areas: harbors are starting to move toward places that are large enough for new activities, and from which access to national transport systems can be joined more quickly than previous historical locations (containerization). The old piers and structures thus remain abandoned or underused but with great historical and cultural value, as well as development and transformation potential. These former harbor areas are therefore particularly large, especially considering their extreme centrality, and were seen by regeneration cities as the possibility of diversifying their economy by activities in the field of production of services, culture and tourism: including cruise tourism. Cruise tourism is an accentuated kind of short-term mobility that can affect the decision-making process of port cities in urban planning, pushing them to *give priority to consumer-oriented spaces and places and to chasing a post-industrial cliché rather than honoring their cosmopolitan character* (Hein & Hillman 2016). Like other forms of transport, it too needs infrastructures, such as port and airport connections, terminals and services for passengers, which in turn require public decisions and resources. Some recent studies on European over-investment cases show that even the construction of a new prestigious cruise terminal *does not necessarily increase the potential appeal of destinations*. (Torbianelli, 2011): a terminal is really attractive if it meets the actual needs of cruise lines and passengers, especially in the case of home ports such as Hamburg, where the terminal plays the role of "city gate", by which boarding and disembarking services are provided. Since

2015, two of three cruise terminals in the Hamburg port have been able to provide cruise lines with electricity supplies to reduce ship emissions during port waiting periods, moreover the modern HafenCity Cruise Center got the equipment necessary to support the hybrid technologies of LNG ships (LNG = Liquefied Natural Gas). The city also grants tax relief for companies that use these energy sources and these efforts contribute to the environmental sustainability of the Hamburg port and its attractiveness but, as long as cruise lines will not be required to use these devices for the environmental impact mitigating, these infrastructures continue to remain under-exploited (Lindemann, 2017). Optimizing the urban development perspectives that cruise tourism can provide to the creative city means creating a level of *structural integration of the local economy* (Klein, 2006) in supplying cruise lines with goods, services and activities, as well as minimizing risks associated with a sector whose choices derive from global dynamics and players, and whose itineraries and travel conditions vary according to market needs.

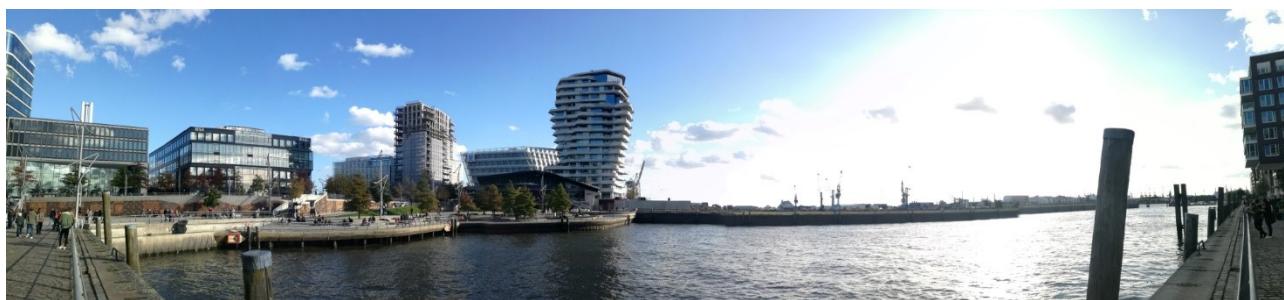


Figure 5: Hamburg, HafenCity. Photo by F. Vingelli, 2017.

3.3 Urban planning processes and waterfront regeneration

The first measure for regenerating the historic waterfront north of Elbe River dates back to the 1980s and is known as "Perlenketten" or Pearl Necklace. The regeneration is based on a *short-term and project oriented approach* (Schubert, 2016) and involves 6 km of urban coastline that, close between the water and the consolidated city, housed a multitude of land uses and types of buildings. The project developed for this area by the City of Hamburg had not been unitary but had provided the identification of transformation areas, to be implemented according to the needs of market and investors, and has led to both the conversion of old warehouses and port structures and to the construction of new buildings facing the river, with consequent growing interest in the area, increasing in the value of the land and *gentrification* (Smith, 1979). A decisive role into regeneration process and attraction of international flows (people and money) is given to the spectacular architecture: today, in fact, many "pearls" are occupied by general headquarters of international companies such as Greanpeace, from attractions for leisure and for tourists, including the Altona Cruise Center (2009), and they are connected by a green promenade, but facing a public space that is affected by the fragmented nature of the project. Since the 1990s, revitalization has moved towards *more peripheral and recently built areas* (Schubert, 2011): Hafencity is the most important urban redevelopment project in Hamburg, and one of the largest in Europe. It goes beyond the regeneration of the waterfront and gives direction to the city growing for the following decades: along Elbe river from Spicherstadt (warehouse district) up to Elbbrücke. The plan thus sets out the 40% expansion of the city, on 157 inner hectares, that had been covered by port infrastructures and bundles of tracks until then, showing the port-city industrial phase. It sets out the implementation over 25 years, through sub-implementation districts in west-east direction to avoid uncontrolled construction (Schubert, 2014) and foresees, for the first time, the removal of a large area from the port to establish a new urban district with multiple uses: offices, tourism, leisure, as well as around 7 000 apartments

for 12 000 new residents and all related services. The Hafencity plan is adaptive to respond to the changing needs of city and market and It was in fact reviewed in 2010 after the crisis: Hafencity is a last generation project by which planners have tried to avoid the mistakes of others waterfront revitalization projects such as mono-structures and delays in public transport connection (Schubert 2016). First studies about the historic port urban development were conducted in 1996 and were followed by Hamburg Senate's decisions. Over the following year, the Senate approves the regeneration project, while on the southern side of Elbe river continues to expand the port (Altenwerder). In 1998 the GHS (Gesellschaft für Hafen - und Stadtentwicklung GmbH) was founded as public company entrusted with the development of the area; today the company is known as Hafencity Hamburg GmbH and owns most of the ground. On 29 February 2000 Hamburg Senate approved the Masterplan by Kees Christiaanse's team. It is, like the other plans and projects in Hafencity, the result of international competitions, ensuring the district a high-quality standard in public and private spaces (fig 7).

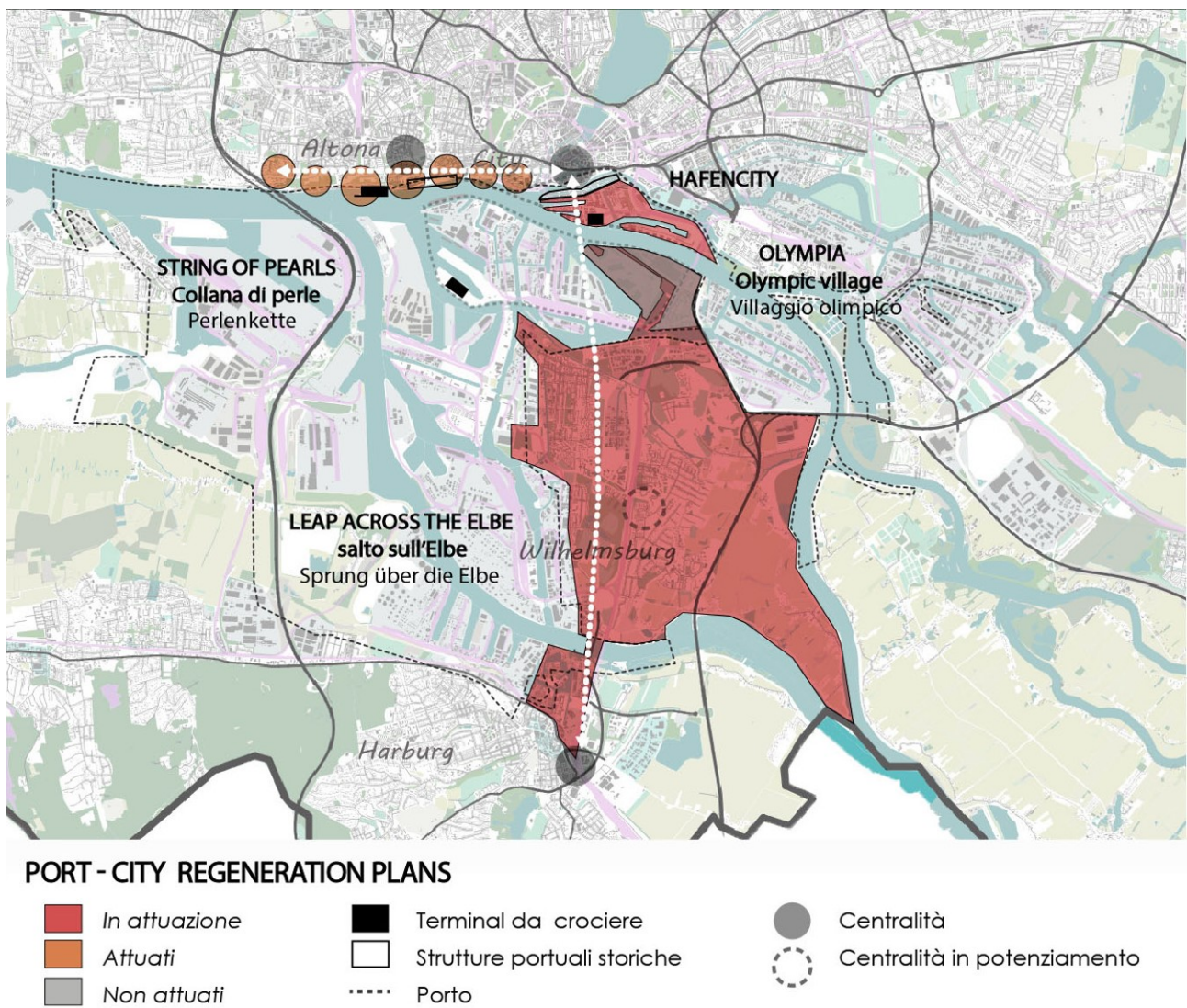


Figure 6: Hamburg, the waterfront renewal masterplans.



Figure 7: HafenCity. Architectural references to the city identity as historic port.
Photo by F. Vingelli, 2017.

In 2004 the first building was complete and, at the same time, the first cruise ship landed at the new temporary terminal of HafenCity Cruise Center, further expanded in 2006 to support the increasing cruise traffic: for the first time the visit of a cruise ship is treated as a great event and about 400 000 people come to town in order to welcome the first cruise ship to HafenCity: the transatlantic "Queen Mary 2", the so-called queen of the seas. Since 2008 also the Speicherstadt, city of warehouses declared world heritage site, has been annexed to the HafenCity district to enable it to exploit the new development and market potentials: to date many activities related to culture and leisure are located in the former warehouses, including the International Maritime Museum (2008).

Except the complex of historical warehouse and the Cilehaus, that's UNESCO heritage too, very few physical evidences demonstrate the port history of the area, such as architectural quotes and references (fig 7) as well as the basement on which the Elbphilharmonie is built: the building is designed by Herzog & de Meuron on the top of a warehouse in Warehouse A. It has two concert halls, a 5-star hotel and 45 apartments, and is one of HafenCity's most famous projects, not only due to its spectacular architecture overlooking the city skyline but also to exorbitant price and time increase in

construction (2007-2017). Since 2009 HafenCity has been the basis of urban and metropolitan studies in Hamburg because in 2006 the Hanseatic City founded the HafenCity Universitat: this brings together four architecture and spatial planning related study courses from three different universities (<https://www.hcu-hamburg.de>) and its first annual exhibition was exactly about HafenCity cruise port projects. The building that houses the institute has been certified with the gold HafenCity Ecolabel. It had been designed together with the re-development project for the area and is directly served by the station "University" of the U4 metro line. Transport and accessibility are key issues for the development of the new water district project: two years after the masterplan was approved, both the Kibbelsteg bridge, a fundamental juncture between the center and the new development area, and the first bus line are inaugurated in the district and, in 2003, the Senate approved the construction project of a new subway line: which is now operating with two new stations (überseequartier and hafencity universität). Nowadays much of west district area has been completed and it hosts about 1800 residential units and about 12 000 workers by more than 730 companies and everyone can follow the development of the project through the info center, the publications and the website monitoring the area by webcams 24 hours a day.

At the same time the city of Hamburg promotes the "Leap across the Elbe" project (Sprung über die Elbe): It began in 2004, aims to *move the geographical center of Hamburg from the suburbs to the new center* (Schubert, 2016) and gets the core urban planning objective connected to the concept

"Metropolis of Hamburg - a growing city" (Wachsende Stadt), adopted in 2002. The long-term strategy in fact reorganizes the whole city urban development towards the districts south of the river in order to compact them to the heart of Hamburg, crossing Hafencity and focusing on Wilhelmsburg. Wilhelmsburg is one of the largest river islands in Europe and despite rising in the geographical heart of the city, between Hafencity and neighborhoods south of the river, is the less densely populated Hamburg quarter (1560 inhabitants / km² compared to the city average of 2382); its transformation, starting from the current suburban condition, will take many tens of years and constitutes *a research laboratory for planners* (Hein, 2011) on themes of inner city expansion, coexistence of residents' needs with the port-production vocation of the area, the new compositional solutions for the future metropolis according with climate changes (*fonte: <http://www.iba-hamburg.de>*).



Figure 8: Quality public spaces in Hafencity. Photos by F. Vingelli, 2017.

The result is a wide and dynamic panorama of actions, including projects, plans and events: in 2008 the Senate made the island transferred from the district of Harburg to Hamburg - mitte (Hamburg - center) and, in 2010, starts the construction of the new building for the State Ministry for Urban Development and the Environment, reflecting the City's interest into the Leap across the Elbe. Two big international exhibitions have been used in this context as opportunities to experiment and implement the transformation: the IBA International Building Exhibition from 2006 to 2013 and the International Garden Exhibition (Internationale Gartenschau) in 2013. In about ten years, therefore, the IBA Hamburg has implemented, together with its partners, around 70 projects that have given a new face to south of Elbe and a new center to the Wilhelmsburg district. At the end of the event the IBA was transformed by the Senate into an urban development agency, while the IGS's land is one of the largest parks in Hamburg; but, beyond the clear architectural, energy and environmental standards, the challenge of the "jump" will be won if a balance between the increasing demand for urban growth and *the risk of gentrification* (Schubert, 2016) will be found.

In 2014, the city of Hamburg submits the application for Olympic Games 2024 and the project for the "Olympia village" which, in line with the Leap across the Elbe, is set on the island of Kleine Grasbrook, located between the districts of Veddel and Wilhelmsburg and is therefore essential to the city development and connections in north-south perspective. At date there are many under-utilized or abandoned port facilities in the area, as well as some port operating industries, and their transfer had been planned for the implementation of the project: the Hamburg Port Authority (UVHH) estimated that around 2 000 employees would be involved in relocation (<http://www.spiegel.de>) but, on 29 November 2015, the large-scale project was conscientiously rejected by the population through a referendum.

Electoral participation exceeded 50% and the nomination was withdrawn after the no's victory (51.6%) but, according to Senate's press office speaking at the University of Hafencity, the attention on urban development of Kleine Grasbrook seems not abandoned despite the negative Olympic experience.

3.4 *Strategic planning and players*

The whole transition process of Hamburg to contemporary creative city was driven by a coherent strategic planning that led the Hanseatic City to a leading position in Europe in producing services and culture. Within this development process, Hamburg chose to consider also the cruise factor in order to intercept the growth trend of the global cruise industry and to structurally integrate it into the development process of contemporary port city (Grossmann, 2008). Already in 1983 the inaugural speech of Mayor Klaus von Dohnanyi, by the title "Corporation Hamburg", marks a turning point for the political agenda and governance of the Hanseatic city that, since then, has been framed in the global competition for attracting international capitals and flows: international attractiveness is still one of the four main objectives of the strategic development document: "Metropolis Hamburg - growing city" in 2002, to be pursued also by the foundation of the Hamburg Marketing GmbH city agency and launching the Hamburg brand to attract international investments, tourists and cultural elite. The following reports as well as the urban development plan enforce the idea that the presence of "creative urban milieux", tourism industry and sub-local cultural productions is essential for growth and employment in the metropolis of Hamburg, focused on producing services (Colombo & Novy, 2017). The Hanseatic City does not stop growing even after the 2008 crisis: according to the 2010 strategic program, the "growth with foresight" is linked, in addition to renewable energy and health issues, once again to creativity as an element of economic success, and necessary for raising the well-being of citizens. The creative class by Florida (2005) is unconvincing to everyone in town and first forms of opposition to the logic of the city-company were born already in the 80s: these evolve into a strong squatter movement mostly located in Hafenstrasse, close to the river, and at Rote Flora: at date these are still centers of resistance against the logic of city-company and fight against gentrification and for better living conditions in town, within the network of informal subjects "Recht auf Stadt" (Right to the city). Following the attempt of marketing to include these opponents, the resistance changes its form and, in 2009, a large group of political activists, artists, architects and interested planners occupied the Gängeviertel to make it the center of struggles for rights to the creative city: the right of people to build a city and a better society (Marcuse, 2011) that meets the basic needs of individuals giving everyone the possibility of practicing creativity. Cruises represent all four aspects of tourism industry: transport, accommodation, attractions and tour desk (Bridah & Zapata, 2009) and are thus affected by Hamburg's strategy as a creative city, which has driven the evolution of actors and decisional arenas within the cruise metropolitan frame. In Hamburg, cruise business was reorganized some years ago by the Senate Economic Commission, which recognizes and involves the related sector's players, such as maritime industries, port and tourism agencies in order to fully exploit the cruise sector's potential market. With the same aim, the Cruise Transport Coordination Department of the Hamburg Ministry of Economy, Transport and Innovation has set up a cluster of actors, the Cruise Net Hamburg by which private companies and public institutions develop and coordinate new initiatives to enhance Hamburg's attraction as cruise destination towards companies, cruise lines, passengers and cities. One of the key issues of the network is to create optimal conditions for the growth of the cruise site and to strengthen its competitiveness for the involved companies' development. Works on the city imagine, which is sold abroad and to cruise lines, have place within the CNH structure. In fact, the marketing committee collaborates with actors such as the terminal manager and the marketing agency: Hamburg cruise metropolis' image is shaped in an environment that is contaminated by heterogeneous actors, with different interests in the cruise sector. Cruise Gate Hamburg's foundation in September 2014 was part of the reorganization that has affected the economic sector of cruises in Hamburg: that is the new cruise terminals operator, established as joint

venture between the Port Authority (HPA) and Hamburg Airport. The combination of Port Authority's expertise with Hamburg Airport's knowledge and experience on passenger traffic has shown its fruitful results in the opening of the new Steinwerder terminal south of Elbe river. It is equipped to accommodate the largest size and capacity vessels but, due to its location It is still poorly integrated into the city, failing to provide passengers arriving in Hamburg to embark with a true city experience. After the terminal open in 2015, the city Senate Economic Affairs Committee has moved the CGH to the port of Hamburg and has designated the Port Authority as the sole shareholder. As terminal operator, Cruise Gate Hamburg serves as a central point of contact with cruise lines and is the coordinator of every call at the three terminals, providing transparent and equal berthing regulations for all cruise lines in an innovative way compared to before the restructuring of cruise operation at the port of Hamburg (Schweppe-May, 2017). It has also opened up the market for supplies and services to cruise companies, allowing them, for example, to choose whom stevedores and handling agents to work with.

3.5 Urban marketing

During the transition from the Fordist to the contemporary age, port cities have also been invested by a loss of identity and relocation in the network hierarchy of global port cities where they have not been able to fill the gaps left by previous production activities in historic ports. Hamburg has used urban marketing as glue for the regeneration of Hamburg's port city identity as well as a boosting for implementing the creative city regeneration programs. One of the goals of Hanseatic City's agenda is, in fact, the international competition to attract capitals and creative people (Colombo Novy & 2017), implemented through the creation and sale of the Hamburg brand around the world; this led to the establishment of Hamburg Marketing GmbH in 2003, that mostly belongs to the Free and Hanseatic City of Hamburg (55%) and the Hamburg Chamber of Commerce (30%). In 2013 Hamburg Marketing GmbH had been established as a holding company merging the city marketing agency, Hamburg Tourism, the Hamburg convention bureau and Hamburg Business Development: this operation *exemplifies the interconnection between urban marketing, tourism, large scale events and the local economic development strategy* (Colombo & Novy 2017). This composite vision of the urban development strategy is clear also in the design and implementation process for HafenCity district. HafenCity Hamburg GmbH, that is the development agency of the new port district, was in fact also awarded the most valued property brand prize for 2009 in the "best marketing of an economic region" category At Expo REAL in Munich. Cruise factor is an important point of international marketing of creative Hamburg and it is developed mostly by three different kinds of actions:

- Marketing campaigns

Place marketing in Hamburg proposes an image of the city as a cultural capital, a city on water and a business place, and cruise tourism, with its sea giants, fits perfectly into this paradigm. Hamburg Tourism, as part of Hamburg Marketing GmbH, oversees all marketing activities related to tourism while, within the network structures of the cluster's subjects, the terminal operator directly works with cruise companies for Hamburg external marketing as cruise destination (Schweppe-May, 2017) and is directly involved in the management of big cruise events such as ship christenings.

- International landmarks

Marketing gives to architecture an important role in reshaping the city image: Elbephilarmonie is the symbol of this vision and the new landmark of Hamburg, widespread in the world. The large concert hall was designed by the starchitects Herzog & de Meuron on the top of an old Warehouse covered with characteristic red bricks, and was mainly financed by city funds. The structure houses two concert auditoriums, a five-star hotel, about 45 luxurious apartments and, by its size and dominant position on the Elbe, has become an international symbol even before its opening (2017), since design and construction phases. However the international fame is not linked only to the spectacular

architecture, which resembles the ship 's sail, but also to the tortuous construction process that has increased tenfold construction costs (€ . 77 million) as well as countless interruptions that have shifted the inauguration seven years late; nevertheless the opening was a great event celebrated as a triumph and played by web streaming and TV (Fiedler & Schuster, 2016).



Figure 9: Quality public spaces in HafenCity. *Photos by F. Vingelli, 2017.*

- Big events

Hamburg "port is a stage" that hosts cruise ship christenings, fair, festivals and other big events for promoting Hamburg as cruise metropolis and reinforcing the city's port identity:

The "Hafengeburtstag" (port's birthday) exemplifies how deeply the cruise factor has been linked to the main metropolitan events and to the city's port identity. The celebration of the founding of the port attracts over one million visitors and hundreds of boats and is a showcase for cruise lines, which in fact, aspire to be partners.

"Cruise Days" are a maritime cultural event, organized for the first time in Hamburg by Hamburg Marketing GmbH in 2008, that takes place in the Hanseatic City every two years together with "Seatrade Europe", the leading European trade fair in which the lines and operators show their activities and products. Numerous satellite events take place with the chermesse, like cruise ships parades, fireworks or artistic installations such as "Blue port" of the artist Michael Batz, illuminating the entire port and its structures by blue light during the night. The Cruise Days have become a reference point for cruise industry and for many tourists too, who come to take part in the events, or even just to watch and visit the cruise ships: in about 560 000 have visited the 2015 edition (<http://www.Hamburg-Tourism.de>).



Figure 10: Hafencity. The Elbphilharmonie and the city skyline. *Photos by F. Vingelli, 2017.*

3.6 Creative city Hamburg as cruise capital

Since the 1980s, "Corporation Hamburg" has chosen to follow the creative city's and international capital's goal and nowadays, after thirty years, it can count recognition as the first German city for start-ups and innovation (2017), European green capital (2011) and second-best destination in Germany on Trip-Advisor platform (2017). While confirming its fundamental role as trade port for world container traffic, cruise tourism has been one of Hamburg's winning games in the global competition of the contemporary port cities network, reaching 800 000 passengers in 2017. By timely and planned interventions, Hamburg has been able to intercept the growing cruise tourism market and it does not stop stimulating it. Not too many years ago cruises were prerogative of Caribbean or Mediterranean places, while today the routes in the northern seas are extremely widespread, and

those one in "insecure" places like Turkey are quickly canceled. Therefore, in a general positive trend of cruise tourism in Germany (+ 158% passengers in 10 years), Hamburg is able to get the first national port for cruises, with a passenger increase of 3750% in 10 years (from 14 000 in 2006 to 700 000 in 2016). The increase in traffic has led to the consequent growth of the economy linked to cruise tourism: according to the study of the Chamber of Commerce of Hamburg, in 2013 the cruise industry generated an added value of 270 million euro, shared among several sources including passengers and crew's expenses, impact on other sectors of industry and also the revenues generated by events and attractions related to cruise ships, like the Cruise Days or visits to the ship christenings (32 million); after two years, the total value registered is about 420 million Euros in the Hanseatic city, that can be seen thus as bringing a model of practices that show that including the "cruise factor" *in a far-reaching regeneration plan is less risky than choosing strategies that revolve solely around a new terminal* (Torbianelli, 2011) or infrastructures project. In fact, cruise tourism remains a phenomenon marked by fast economic dynamics and strong global players that strategic planning tries to cope, with more or less brilliant results: for example, although technological conditions allow it, and the government of Hamburg grants tax relief to ships with good environmental performance, the sources of electric and hybrid energy at the city cruise centers remain largely underutilized due to the companies' choices. Although the federal state regime plays an important role in the independence and transversality of policies and actions that have brought Hamburg to the top 10 cruise ports in Europe, two other key elements can be recognized in this process: synchrony and coherence of the actions in three strategic sectors of urban development such as Urban Planning, Urban Marketing and Strategic Planning, and work of the decisional and operational players who have facilitated the coherence and effectiveness of the actions. The institutional approach in including and coordinating the sector's interests and players has almost never led to the creation of unique ex-novo actors but, almost exclusively, clusters of actors, mergers, temporary collaborations between skills, experiences, visions of the players that already operate on the territory.

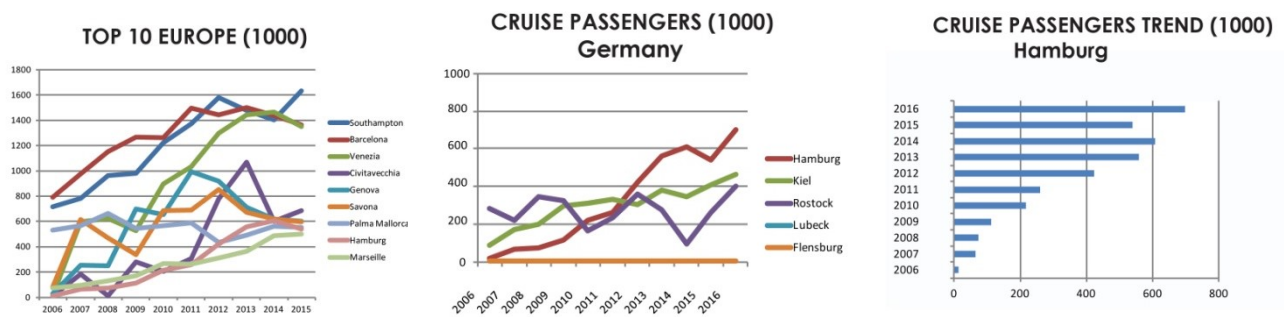
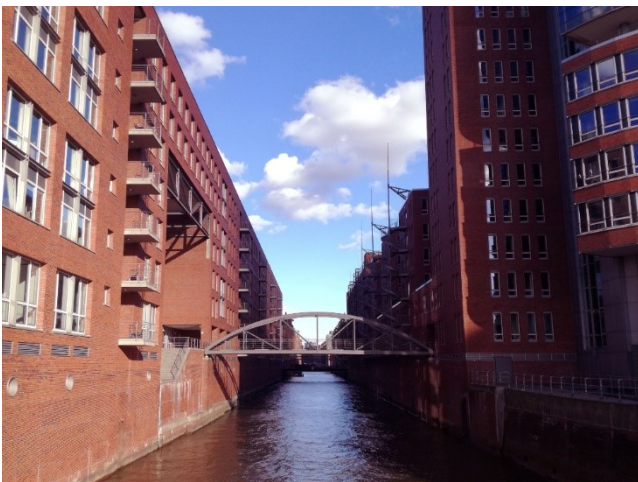


Figure 11: The cruise market in Europe. *Source: database EURO-STAT.*

4. CONCLUSIONS

The Hamburg experience highlights the results' quality achievable with an approach that, overcoming the design dimension, brings into play a coordinated set of multiscale actions aiming to expand in capillary manner the effects of change both in spatial, social and economic field (Sgobbo, 2017). Involving every potential stakeholder, from the concept phase to the management moment, certainly represents one of the most successful strategies, encouraging a widespread sense of participation whose positive effects reach even the most peripheral areas. The City of Hamburg (as institution but also as

community) reacts to the crisis with a shared process and with proper urban planning time. It renounces to the immediate restyling of the skeleton preferring a path centered on the citizens, accepting to go through the phases of closures and ruin, squatting, self-organization and temporary using, without, however, never transmitting the feeling of abandonment. Indeed, probably the first concrete act of change was the appropriation: to overcome those barriers that have divided the city for years and to strongly affirm the common good, non-negotiable status. We cannot but wonder if this model of undoubted success is exportable, replicable in other urban realities that, like Hamburg, live the crisis of significant portions of territory, perhaps already passed through repeated failures. We cannot but think of Naples, both by proximity and environmental assonance, with its large denied territory: from Bagnoli to the former industrial refineries area, from the port to the degraded outskirts (Gasparrini & Russo, 2010; Sgobbo, 2011 -2013). By renouncing easy optimisms, which are also sleeper under the weight of decades of failed attempts, the Hamburg model can still be a valid reference, probably not as a product but certainly as a process (Sgobbo, 2016; Losasso, 2016; Tira et al., 2017).



L'APPROCCIO STRATEGICO NELLA RIGENERAZIONE URBANA: IL MODELLO AMBURGO

1. PREMESSA

L'impatto economico, sociale, ecosistemico ed in termini di qualità urbana che si genera in ragione di azioni esogene rispetto al contesto locale, eppure calate su ambiti consolidati ed intimamente stratificati, è strettamente legato all'approccio stesso con cui la città si pone nei confronti dell'evento. Ne è testimonianza la varietà di risultati che si riscontrano a seguito dell'improvviso (almeno con riferimento alla scala temporale che è propria dell'evoluzione urbana) mutamento delle condizioni al contorno che scaturisce per uno stesso evento in luoghi diversi (Moccia & Sgobbo, 2013; Sgobbo, 2014-2016). L'insediamento di un rilevante hub turistico, produttivo o direzionale, così come la localizzazione di grandi manifestazioni sportive, culturali, fieristiche o congressuali, genera una perturbazione i cui effetti restano localizzati all'area strettamente coinvolta nella trasformazione o si ripercuotono a più livelli sull'intera collettività, fisica e sociale (Ferrari et al., 2010; Moccia, 2012; Bottasso et al., 2013; Akhavan, 2017). Sebbene si riconoscano casi in cui l'evento si sviluppa nella sostanziale indifferenza dei potenziali stakeholder (Mangoni & Sgobbo, 2013), molte città cercano di avvantaggiarsene in termini di rigenerazione, quantomeno materiale di luoghi più o meno degradati (Altshuler & Luberoft, 2004; Priemus et al., 2008; Erkul et al., 2016). La rassegna delle esperienze europee e l'analisi fattane nella letteratura scientifica evidenziano che la capacità di integrare effettivamente la mutata condizione ed espanderne gli eventuali benefici consegue direttamente all'approccio strategico, piuttosto che meramente estetico-progettuale, con cui si coordina la trasformazione in termini di governance dei processi, fisici ma anche economico-sociali, del tessuto urbano (Montanari, 2002; Russo, 2014; Sgobbo & Moccia, 2016; Basso, 2016; Moccia & Sgobbo, 2017). In particolare i casi di maggior successo sembrano moltiplicarsi laddove si è superata la dimensione architettonica in favore di azioni di reale urban landscaping. Laddove, quindi, si è lavorato su ed insieme agli attori che, con il loro mutuo agire, danno vita a quel tessuto di relazioni che è città, ben più della sua dimensione fisica.

I processi di globalizzazione della domanda e dell'offerta e, conseguentemente, le trasformazioni, in termini di localizzazione, dei centri di produzione, trasporto e logistica distributiva, hanno generato repentini mutamenti di scenario che, nei centri urbani consolidati, sono risultati in iperproduzione tanto di aree dismesse/in dismissione quanto di progetti di rigenerazione. Il fenomeno ha coinvolto alcune città europee che, tradizionalmente sede di grandi porti commerciali, hanno visto rapidamente decrescere la propria capacità attrattiva. Ne è conseguita la necessità di ripensare all'uso di vaste aree urbanizzate che, sebbene altamente accessibili ed intensamente infrastrutturate, con altrettanta velocità si sono trasformate in *brownfields*: degradate, sottoutilizzate ma anche radicalmente compromesse negli aspetti ambientali al punto da rendere insostenibili politiche di semplice rinaturalizzazione (Sgobbo, 2016-2017; Tira et al., 2017). Nei casi di minore estensione la strategia di rigenerazione si è limitata al progressivo inglobamento nel tessuto urbano circostante. Alcune volte ha previsto il completo abbandono della natura industriale del luogo in favore di funzioni, soprattutto terziarie e residenziali, che ne hanno fatto isole lussuose e moderne; tuttavia funzionalmente e socialmente separate dai quartieri limitrofi lungo un confine, virtuale ma tangibile, spesso coincidente con quello del progetto da cui hanno avuto origine. In altri casi, invece, la trasformazione ha generato effetti chiaramente estesi ad un ambito molto più vasto ed articolato, oltre le frontiere materiali, benché frastagliate, che pur limitano l'area del cambiamento fisico.

In questo articolo, cogliendo l'occasione di un intenso lavoro di ricerca condotto dagli autori, nei reciproci ruoli di studente e relatori, a conclusione del percorso di Laurea Magistrale in Pianificazione Territoriale Urbanistica e Paesaggistico Ambientale, è stata esaminata, nel dettaglio, l'esperienza di Amburgo nella sua trasformazione da città porto commerciale ad HUB crocieristico internazionale.

2. IL TURISMO CROCIERISTICO: UNA PROSPETTIVA GLOBALE PER LE CITTÀ PORTUALI CONTEMPORANEE?

Il passaggio dall'età fordista all'età contemporanea ha portato le città portuali a fronteggiare profonde trasformazioni dal punto di vista fisico ed organizzativo: esse sono infatti da sempre luogo di contaminazione culturale e innovazioni tecnologiche, luoghi dove i cambiamenti globali della navigazione, del trasporto e della divisione del lavoro *generano nuove strutture sociali e spaziali e dove la speculazione finanziaria consente continue sperimentazioni sulla forma costruita* (Hein, Hillmann 2016). Nella dimensione locale quindi le città portuali sono chiamate a dare forma a fenomeni che derivano dall'evoluzione di un network globale, sperimentando continue trasformazioni del porto, del waterfront, della città. Dopo secoli di cambiamenti, esse sono oggi impegnate nella rivitalizzazione post industriale di waterfront e porti storici, tramite la quale si presenta la possibilità di riconquistare il mare e di re-inventare un'identità per queste "nuove" aree urbane sottratte al porto: rigenerazione del waterfront, musealizzazione delle vecchie strutture e turismo sono gli ingredienti dello sviluppo attuale dell'interfaccia porto- città, affermatesi nei modelli di città *creativa*. L'industria crocieristica ha beneficiato di tale ristrutturazione delle città sfruttando l'abbandono delle aree e delle strutture costiere per nuovi terminal da crociera e servizi relativi ai turisti: laddove in passato i migranti partivano a cercare fortuna oltreoceano, ora i passeggeri delle navi da crociera partono per viaggi di piacere; laddove abitavano i tradizionali lavoratori portuali, ora sorgono appartamenti per turisti ed elites culturali. Alcune famose navi passeggeri come l' Olympic, il Britannic ed il Titanic hanno plasmato la storia e l'immaginazione collettiva relativa ai viaggi in mare ma è proprio il declino dei viaggi transatlantici che segna l'inizio dell'industria crocieristica: negli anni '60 infatti la disponibilità di viaggi aerei più veloci e dalle molteplici destinazioni ha spinto le compagnie di navigazione ad aggiornare il loro modello di business, focalizzando l'attenzione sul turismo piuttosto che sul trasporto. La prima nave disegnata espressamente per crociere turistiche nasce e salpa proprio dalla città di Amburgo con il nome di *Prinzessin Victoria Luise* nel 1900, per mano della Hapag; oggi Hapag-Lyod è una delle più grandi compagnie di trasporto navale e crocieristico nel mondo ed è posseduta in parte (14,9%) dalla città di Amburgo (fonte: <http://www.Hapag-Llyod.com>).

Dal 1900 l'industria crocieristica si è notevolmente evoluta: da un prodotto esclusivo ad un mercato di massa tramite, tra l'altro, l'espansione dell'accessibilità delle vacanze da crociera oltre la classe media e *l'abbassamento dell'età media dei passeggeri* (Karolak, 2015); le navi da crociera sono oggi "villaggi galleggianti" per quasi 10000 persone contemporaneamente tra staff e passeggeri e costituiscono esse stesse un'attrazione turistica, offrendo alloggi di lusso, intrattenimento, impianti sportivi, centri commerciali e così via. La crescita e la *globalizzazione* (Charlier 2004) del settore crocieristico ha portato anche all'internazionalizzazione e fusione delle compagnie proprietarie e quindi ad una diminuzione, e rafforzamento, dei soggetti sul mercato: ad oggi infatti la Carnival Caribbean Corporation e la Royal Caribbean Cruises, da sole, posseggono più della metà del mercato. Le crociere rappresentano infatti il paradigma della globalizzazione: mobilità fisica, capitali internazionali che possono essere trasferiti ovunque e in qualsiasi momento, equipaggi provenienti da diversi paesi allo stesso tempo, scarsa normativa nazionale o internazionale, iscrizioni marine meticolosamente selezionate. La maggior parte delle navi da crociera sono infatti registrate in paesi che offrono una

bandiera *di comodo* (Wood 2000) come Bahamas, Panama o Liberia ed in quanto straniere riescono quindi ad evitare tassazioni, leggi sul lavoro, standard ambientali.

Dal momento della sua nascita l'industria crocieristica non conosce crisi ed interessa il mercato di cinque continenti, con 25 milioni di passeggeri nel 2017 rispetto ai 15 milioni di dieci anni fa (CLIA 2016). Essa potrebbe quindi potenzialmente offrire benefici economici alle città portuali contemporanee, in quanto fenomeno complesso capace di esercitare impatti sulle comunità di destinazione:

- Impatti economici:

Distinguibili in *diretti, indiretti, indotti* (Brida & Zapata, 2009); nel 2017 le spese globali dell'industria crocieristica sono state di 117 miliardi di dollari nel mondo con l'assunzione di quasi un milione di dipendenti a tempo pieno. Gli impatti economici generabili dipendono però da numerosi fattori, tra cui la categoria del porto di destinazione: home port o semplice porto di scalo, dove un turista generalmente spende meno di dieci ore e 60 € rispetto ai 100 € del caso dell'home port (Policy Research Corporation 2009); in ogni caso il modello di spese del turista da crociera differisce molto da altri tipi di turisti dal momento che le compagnie gli forniscono non solo il vitto e l'alloggio ma, spesso, anche i servizi relativi alle attività a terra (trasporto, visite guidate). L'estremizzazione di questa tendenza è leggibile dal numero crescente di *isole private* (CLIA, 2016) proposte dagli itinerari crocieristici e che garantiscono alle compagnie i massimi introiti, piuttosto che alle economie locali.

- Impatti sociali:

Se in alcune isole e destinazioni caraibiche il numero di turisti sbarcati giornalmente arriva ad essere anche superiore a quello dei residenti, con una *congestione* che in alcuni casi ha comportato impatti come la *perdita delle lingue regionali* (Brida, Zapata 2009), in mete urbane come Miami, Barcellona e altre città europee, il numero di crocieristi è inferiore a quello degli abitanti o di altri tipi di turisti e la situazione differisce assumendo i caratteri di una competizione per alcuni spazi e servizi della città (trasporto, siti di interesse). Sempre più comunità locali sperimentano una reazione negativa alla presenza impattante del turismo di massa ed internazionale, di cui anche i turisti da crociera fanno parte.

- Impatti ambientali:

Le navi da crociera contemporanee hanno assunto, grazie alle possibilità fornite dall'innovazione della tecnologia e delle rotte, e assecondando le esigenze di mercato, dimensioni di villaggi galleggianti per migliaia di persone che si spostano contemporaneamente e comportano il sovra-consumo di *acqua, energia e cibo, nonché produzione di rifiuti, emissioni aeree e marine* (Johnson, 2002). Alcune comunità di destinazione iniziano ad emettere multe per danni ambientali a carico delle linee crocieristiche e anche le Nazioni Unite dispongono di un'agenzia che lavora in tale direzione: l'IMO è responsabile per il trasporto marino ed ha sviluppato un accordo internazionale per il controllo dell'inquinamento ambientale da parte delle navi in mare, ma la diversità degli stati di bandiera delle navi non facilita l'implementazione di tali accordi. Anche in questo caso la consapevolezza e le reazioni delle comunità di destinazione si moltiplicano: dalle sanzioni fino ad arrivare alla massicce e famose azioni dirette come quelle del comitato "No grandi Navi" di Venezia, che dopo anni di strenue battaglie a salvaguardia della laguna è riuscito ad essere testimone dell'interdizione dalla laguna di navi superiori alle 96 tonnellate (fonte: <http://www.Repubblica.it>).

Al di là delle implicazioni del fenomeno settore crocieristico che sono settorialmente studiate dalla letteratura scientifica in materia di management ed economia del turismo, sociologia o scienze ambientali, il nostro studio vuole arricchire la ricerca interrogandosi sulle possibilità che il turismo

crocieristico potrebbe offrire allo sviluppo della città portuale nel suo complesso, all'interno del panorama globale delle città creativa contemporanea. Lo studio della città di Amburgo trova la sua ragione d'essere non solo nei numeri elevati relativi al traffico da crociere del porto anseatico ma anche nell'evidenza e la coerenza del processo, da noi ricostruito e qui proposto come modello, che ha portato Amburgo a canalizzare il trend di crescita del turismo crocieristico da fenomeno economico globale a variabile delle scelte strategiche cittadine e ad implementarle, inoltre, mediante strumenti della pianificazione urbana

3. IL MODELLO AMBURGO

La Città Libera ed Anseatica di Amburgo è uno stato federato della Germania. Seconda per popolazione solo a Berlino, nel 2016 conta una popolazione di oltre 1,7 milioni di persone e si conferma nella top 20 delle città più vivibili al mondo, con un tasso di disoccupazione che non tocca il 7% ed un PIL pro capite di 61 926 € rispetto alla media europea di 29 800 €. La città portuale si affaccia sulla confluenza del fiume Alster nell'Elbe e tutta la sua storia è influenzata da tale condizione geografica, ad oggi vi ha sede un porto dall'estensione di 73 km² che è terzo in Europa per le funzioni commerciali.

3.1 *Il processo evolutivo dell'interfaccia porto-città ad Amburgo*

Lo studio della storia urbana attraverso l'osservazione del mutevole rapporto porto-città ha consentito ad Hoyle (1989) l'individuazione di 5 fasi evolutive, caratterizzate da altrettante configurazioni dell'interfaccia porto-città. Con l'evolversi delle necessità e delle possibilità tecnologiche, infatti, il porto si espande, si contrae, colloca funzioni, influenzando, se non caratterizzando, il modo e la forma con cui esso si salda alla città. La storia di Amburgo come centro commerciale portuale inizia nel 937 tramite la concessione dei diritti commerciali da parte dell'Arcivescovo; nel 1188 l'imperatore Federico Barbarossa concede inoltre la possibilità di salpare alla volta del Mare del Nord senza l'obbligo di pagare dazi doganali: è al 7 maggio di quest'anno che si fa risalire la nascita del porto di Amburgo, nei pressi di Nikolaifleet, sulla costa nord del fiume Elbe, ed attuale centro della città. Già nel 1233 la città arriva a toccare le sponde del fiume Alster, costruisce la prima diga, che dà vita al lago artificiale e nel 1300 il primo ponte Trostbrücke connette questi due lembi di città antica. Oggi il ponte è ancora sul Nikolaifleet, dopo essere stato ricostruito più volte e fa parte dei 2 496 ponti che hanno reso Amburgo nota come la "Venezia del nord". Nel 1321 la città entra a far parte della Lega Anseatica, in cui rivestirà una posizione di preminenza, ed orienta i suoi traffici navali commerciali verso Ovest. Il fermento economico legato allo sviluppo dei traffici commerciali è accompagnato dal raddoppio della popolazione in ottanta anni che, nel 1450, arriva a contare circa 16 000 persone. Insieme alla forte rivalità di Amburgo con le città vicine, tra cui la Danese Altona, queste condizioni resero necessaria l'espansione delle mura. Queste vennero edificate tra il 1616 e il 1624 tagliando il lago Alster in interno ed esterno e sulle fortificazioni è addossato il porto: la primitiva città portuale di età medioevale, infatti, è un luogo in cui l'acqua, il mare è ancora considerato pericoloso ed una forza da controllare (Schubert, 2011). In questa fase della loro evoluzione, il porto e la città sono intimamente collegati sia funzionalmente che spazialmente e quasi coincidono: le tradizionali case dei mercanti ad esempio erano collocate direttamente sull'acqua del fiume Alster o dei canali della città e fornivano allo stesso tempo abitazione, luogo di lavoro e magazzino per le merci che arrivavano dal porto. L'inizio del commercio con l'America ha costituito un nuovo impulso per l'economia delle città portuali, ed in particolare per Amburgo: nel 1783 per la prima volta una nave salpa dal porto Anseatico per raggiungere oltreoceano Charleston e Philadelphia e, nel 1788, già 150 navi risultavano registrate sotto la bandiera di Amburgo, che inizia ad affermarsi tra i maggiori porti transatlantici nel

Nord Europa. Le nuove rotte commerciali ed il progresso tecnologico spingono il porto e la città ad espandersi: in quella che Hoyle descrive come la seconda fase dell'evoluzione porto-città, la crescente domanda di infrastrutture e spazio per le attività portuali decreta l'insufficienza delle dotazioni pre-industriali e la rapida crescita del porto. Ad Amburgo l'espansione del Bacino Sandtor (1840) si dimostrò quindi presto insufficiente e, nel 1860, il Senato cittadino approva il "Generalplan für den Ausbau des Hamburger Hafens" ovvero il Piano generale per l'espansione del porto, da farsi tramite bacini e non più moli, per rispondere alle crescenti dimensioni e necessità delle imbarcazioni. Dopo un'estesa attività di pianificazione inizia la ristrutturazione del porto con la costruzione di bacini e capannoni che arrivano anche sulle sponde sud del fiume Elbe e sono collegati mediante collegamento ferroviario. Il primo scarico ship-to-rail avviene presso il bacino Kaserkai nel 1872, ed è il primo passo dello sviluppo di Amburgo come grande porto ferroviario in Europa.

Nel 1871 Amburgo viene annessa al Reich Tedesco e perde il suo stato privilegiato di porto franco, tale diritto può essere conservato solo in un'area della città: nasce la Speicherstadt o "Città dei magazzini" che è separata dalla città tramite un nuovo canale artificiale (Zollkanal) e dove, al pari di altre città europee, transitavano ed erano immagazzinate tutte le merci del traffico portuale senza il pagamento di dazi. Questo provvedimento, insieme alle esigenze legate allo sviluppo della tecnologia e della navigazione, sancisce il termine definitivo del profondo legame porto-città tipico della città storica e l'affermazione del modello di *moderna città-porto industriale*. Nel 1883 cominciano i lavori di demolizione e circa 20 000 persone, per lo più lavoratori portuali, vengono costretti a spostarsi verso aree più esterne ed a nord della città (Winterhude, Barmbek, Horn o Rothenburgsort) per far spazio alla Speicherstad: oggi questa rientra tra i siti di interesse UNESCO ed è stata inglobata nel nuovo moderno quartiere di HafenCity, ospita numerosi musei tra cui il Deutsches Zollmuseum, Miniature Wunderland, il Museo Marittimo Internazionale e rappresenta una delle maggiori attrazioni turistiche cittadine.

La terza fase dell'evoluzione porto-città si colloca nel periodo tra le due guerre ed è profondamente segnata dal processo di industrializzazione: nella città industriale la meccanizzazione delle operazioni portuali, la richiesta di spazio delle nuove industrie per la produzione fordista sancisce un'espansione caratterizzata da una veloce ed elevata specializzazione degli spazi portuali. Ad Amburgo questa evoluzione porta all'annessione dei porti di Altona e Harburg, su cui insiste una crescente domanda di spazio per la crescita dell'industria petrolifera. Con il nazionalsocialismo la città ed il porto conoscono un periodo triste della storia che vede più di 500 000 persone deportate per il lavoro nei campi di forza, undici solo nell'odierna HafenCity. La fine della guerra lascia dietro di sé un porto distrutto (circa l'80%) ed accompagna la città nella sua quarta fase evolutiva, caratterizzata, in tutto il mondo, da un indietro delle funzioni portuali dalla linea di costa del nucleo cittadino: l'affermarsi della containerizzazione e delle nuove tecniche di navigazione e trasbordo (roll-on roll-off, bulk cargo) rendono obsoleti e non sufficienti gli spazi ed i magazzini sulla sponda nord dell'Elbe, i quali vengono progressivamente abbandonati o sottoutilizzati, interrompendo la stretta connessione funzionale e spaziale porto-città.

Nella quinta e sesta fase (Schubert, 2011) dell'evoluzione città-porto, le strutture ed i waterfront abbandonati assumono una nuova importanza alla luce dei processi di rigenerazione implementati a partire dagli anni '80: questi generalmente hanno interessato prioritariamente le zone centrali e, successivamente, le aree portuali più decentrate e di più recente realizzazione.

3.2 *Il turismo crocieristico come opportunità di sviluppo urbano per Amburgo*

L'inizio del periodo post-industriale segna per le attività portuali il termine della necessità di essere allocate in aree cittadine centrali e densamente popolate: i porti iniziano a traslare in luoghi dalle dimensioni adeguate alla portata delle nuove attività, e da cui poter godere dell'accesso ai sistemi

nazionali di trasporto in modo più rapido rispetto alle precedenti localizzazioni storiche (containerizzazione). I vecchi moli e strutture rimangono così abbandonate o sottoutilizzate ma con un grande valore storico e culturale, nonché potenzialità di sviluppo e trasformazione. Queste nuove aree conquistate al porto sono quindi particolarmente ampie, anche alla luce della loro estrema centralità, e sono state viste dalle città in rigenerazione come la possibilità di diversificare la propria economia con attività legate alla produzione di servizi, cultura e turismo: tra cui il turismo crocieristico. Il turismo crocieristico è un tipo accentuato di mobilità a breve termine che può incidere sul processo decisionale delle città portuali nell'ambito della pianificazione urbana spingendole a *dare priorità agli spazi ed i luoghi orientati ai consumatori e a rincorrere un cliché post industriale piuttosto che onorare il loro carattere cosmopolita* (Hein & Hillman 2016). Come le altre forme di trasporto anch'esso necessita di infrastrutture, quali connessioni portuali ed aeroportuali, terminal e servizi per i passeggeri, che a loro volta richiedono decisioni e fondi pubblici. Alcuni studi recenti su casi europei di *sovrainvestimento* mostrano però che anche la costruzione di un nuovo prestigioso terminal da crociera *non aumenta necessariamente il potenziale attrattivo di una destinazione* (Torbianelli, 2011): un terminal è davvero attraente se soddisfa le effettive esigenze delle linee da crociera e dei loro passeggeri, soprattutto nel caso degli home ports come Amburgo, nei quali il terminal svolge un ruolo di "porta della città" dalla quale vengono erogati i servizi per le operazioni di imbarco e sbarco. Dal 2015, due dei tre cruise terminal del porto di Amburgo sono in grado di fornire alle compagnie crocieristiche anche l'approvvigionamento elettrico al fine di ridurre le emissioni delle navi durante i periodi di attesa nel porto, nonché, presso il moderno cruise center di HafenCity, le attrezzature necessarie a supportare le tecnologie ibride delle navi LNG (LNG = Liquefied Natural Gas). La città concede inoltre sgravi fiscali alle compagnie che utilizzano tali fonti di energia e questi sforzi contribuiscono alla sostenibilità ambientale del porto di Amburgo e la sua attrattiva ma, finché le compagnie di crociera non saranno tenute all'utilizzo di questi dispositivi di mitigazione dell'impatto ambientale, anche le suddette infrastrutture continuano a registrare ampi livelli di sottoutilizzo (Lindemann, 2017).

Ottimizzare le prospettive di sviluppo urbano che il turismo crocieristico può fornire alla città creativa significa creare un livello di *integrazione strutturale dell'economia locale* (Klein, 2006) nelle forniture di beni, servizi ed attività alle linee di crociera, nonché ammortizzare i rischi legati ad un settore le cui scelte derivano da dinamiche e soggetti globali, in cui itinerari e condizioni di viaggio variano in base alle necessità di mercato. In questo contesto Amburgo ha sviluppato un approccio multidisciplinare in cui gli investimenti nel settore crocieristico della città sono stati chiare decisioni centrali alle quali è seguita sia la ristrutturazione della governance del settore turistico, sia trasformazioni fisiche del porto e del waterfront della città: marketing urbano, pianificazione strategica e la rete di soggetti coinvolti hanno supportato la coerenza e l'efficacia della pianificazione urbana.

3.3 I processi di pianificazione urbanistica e la rigenerazione del waterfront

La prima misura per la rigenerazione del waterfront storico a nord del fiume Elbe risale agli anni '80 ed è nota con il nome di "Perlenketten" o Collana di perle. La rigenerazione è basata su un *approccio a breve termine e progettuale* (Schubert, 2016) ed interessa 6 km di costa urbana che, stretta tra l'acqua e la città densa, ospitava una moltitudine di usi del suolo e tipi di edificato. Il progetto messo a punto per l'area dalla città di Amburgo non è stato unitario bensì ha provveduto all'individuazione di zone di trasformazione, da implementare a seconda della disponibilità del mercato e degli investitori, ed ha portato sia alla riconversione di vecchi magazzini e strutture portuali che alla costruzione di nuovi edifici fronte fiume, con conseguente crescente interesse nell'area, aumento del valore del suolo e fenomeni di *gentrificazione* (Smith, 1979). Alla spettacolarità dell'architettura è affidato un ruolo decisivo nel processo di rigenerazione e attrazione di flussi internazionali (persone e capitali): ad oggi infatti molte "perle" sono occupate da quartier generali di compagnie internazionali come Greanpeace,

da attrazioni per il tempo libero e per i turisti, nonché dall'Hamburg Cruise center Altona (2009) e sono collegate da una verdeggiante promenade, ma immerse in uno spazio pubblico che risente della frammentarietà del progetto.

A partire dagli anni '90 la *rivitalizzazione si muove verso aree più periferiche e di recente costruzione* (Schubert, 2011): Hafencity è il progetto di riqualificazione urbana più importante ad Amburgo, e uno dei più grandi d'Europa. Esso si spinge oltre la rigenerazione del waterfront ed imprime la direzione della crescita della città per i successivi decenni: lungo il corso del fiume Elbe dalla Speicherstadt (distretto dei magazzini) fino all'Elbbrücke.

Il piano sancisce quindi l'espansione del 40% della città, su 157 ettari già interni all'insediamento, ma fino a quel momento ricoperti da infrastrutture portuali e fasci di binari a testimonianza della fase industriale della città - porto. Esso scandisce l'attuazione in 25 anni, tramite sub distretti di implementazione in direzione ovest - est per *evitare l'edificazione incontrollata* (Schubert, 2014) e prevede, per la prima volta, la sottrazione di una grande area al porto per insediare un nuovo distretto urbano dai molteplici usi: uffici, turismo, tempo libero, nonché circa 7000 appartamenti per 12000 nuovi residenti e tutti i relativi servizi.

Il piano di Hafencity è di natura adattiva per rispondere all'evolversi delle esigenze della città e del mercato e viene infatti rivisto nel 2010, dopo la crisi: Hafencity è un progetto di ultima generazione in cui *i pianificatori hanno provato ad evitare gli errori degli altri progetti di rivitalizzazione del waterfront come la monostrutturalità ed i ritardi nelle connessioni del trasporto pubblico* (Schubert 2016).

Il primo studio sullo sviluppo urbano del porto storico viene condotto nel 1996 ed è seguito dalla decisione del Senato di Amburgo che, l'anno seguente, ne approva il progetto di rigenerazione mentre sul versante sud del fiume Elbe prosegue la politica di espansione del porto (Altenwerder). Nel 1998 viene fondata la GHS (Gesellschaft für Hafen - und Stadtentwicklung GmbH) come società pubblica a cui è affidato lo sviluppo dell'area; oggi la società è nota come Hafencity Hamburg GmbH e possiede la maggior parte dei suoli. Il 29 febbraio 2000 il Senato di Amburgo approva il Masterplan del team guidato da Kees Christiaanse che, così come gli altri piani e progetti di Hafencity, è il risultato di competizioni internazionali che hanno assicurato al quartiere un elevato standard di qualità degli spazi pubblici e privati (fig. 7).

Nel 2004 il primo edificio è completo e, contemporaneamente, la prima nave da crociera attracca al nuovo terminal temporaneo dell'Hamburg Cruise Center di Hafencity, ulteriormente ampliato nel 2006 per supportare il crescente traffico crocieristico. È qui che per la prima volta la visita di una nave da crociera è trattata come un grande evento e circa 400 000 persone arrivano in città per accogliere la prima crociera ad Hafencity: il transatlantico "Queen Mary 2", la cosiddetta regina dei mari.

Dal 2008 anche la Speicherstadt, città dei magazzini dichiarata patrimonio dell'umanità, è annessa al distretto di Hafencity per consentirle di sfruttare le nuove potenzialità di sviluppo e di mercato: ad oggi molte attività legate alla cultura ed il tempo libero hanno sede negli ex magazzini, tra cui l'International Maritime Museum (2008). Oltre al complesso di magazzini storici e la Cilehaus, anch'essa patrimonio UNESCO, pochissimi altri segni fisici restano a testimonianza della storia portuale dell'area, se non rimandi e citazioni dell'architettura (fig. 6) nonché il basamento su cui è stata costruita l'Elbphilharmonie: l'edificio è stato disegnato dallo studio Herzog & de Meuron sulla sommità di un magazzino storico della Warehouse A. Esso ospita due sale per concerti, un albergo a 5 stelle e 45 appartamenti ed è uno dei progetti in assoluto più famosi di Hafencity, non solo per la sua spettacolare architettura che sovrasta lo skyline cittadino ma anche per l'esorbitante aumento del prezzo e dei tempi della sua costruzione (2007-2017). Dal 2009 Hafencity è la base degli studi urbani e metropolitani di Amburgo perché nel 2006 la Città Anseatica fonda l'Hafencity Universität: questa riunisce quattro corsi di studio relativi all'architettura e alla pianificazione territoriale provenienti da tre diverse università (<https://www.hcu-hamburg.de>) ed organizza la sua prima esposizione annuale proprio sui progetti per il porto crocieristico di Hafencity. L'edificio che ospita l'istituto è stato

certificato con il marchio d'oro Ecolabel Hafencity, esso nasce insieme al progetto di ridisegno dell'area ed è direttamente servito dalla stazione "Universität" della linea U4 della metropolitana. Il trasporto e l'accessibilità sono un temi portanti nello sviluppo del progetto del nuovo distretto sull'acqua: due anni dopo l'approvazione del masterplan vengono infatti inaugurati sia il ponte Kibbelsteg, punto di giuntura fondamentale tra il centro e la nuova area di sviluppo, sia la prima linea di autobus del distretto e, nel 2003, il Senato approva il progetto di costruzione di una nuova linea della metropolitana che attualmente risulta in funzione con due nuove stazioni (überseequartier e hafencity universität). Ad oggi buona parte dell'area ovest del distretto è stata completata e ospita circa 1800 unità residenziali e circa 12000 lavoratori impiegati dalle più di 730 società ed è possibile seguire il continuo sviluppo del progetto tramite l'infocenter, le pubblicazioni, il sito web che monitora l'area con webcam attive 24 ore al giorno.

Parallelamente la città di Amburgo promuove il progetto del "Salto sull'Elbe" (Sprung über die Elbe). Questo inizia nel 2004 e punta a *spostare il centro geografico di Amburgo da periferia a nuovo centro* (Schubert, 2016) affermandosi come centro degli obiettivi della pianificazione urbana legata al concetto della "Metropoli di Amburgo - una città in crescita" (Wachsende Stadt) adottato nel 2002. La strategia a lungo termine infatti riorganizza l'intero sviluppo urbano della città verso i distretti a sud del fiume per compattarli al cuore di Amburgo, passando per Hafencity e concentrandosi su Wilhelmsburg. Wilhelmsburg è una delle isole fluviali più estese in Europa e, nonostante sorga tra Hafencity ed i distretti a sud del fiume, nel cuore geografico della città, è il quartiere meno densamente popolato di Amburgo (1560 abitanti / km² contro una media cittadina di 2382 ab/km²); la sua trasformazione, a partire da una condizione attualmente suburbana, richiederà molte decine di anni e costituisce un *laboratorio di ricerca per i pianificatori* (Hein, 2011) intorno ad i temi dell'espansione interna della città, la coesistenza dei bisogni dei residenti con la vocazione portuale-produttiva dell'area, le nuove soluzioni compositive in accordo con i cambiamenti climatici per il futuro della metropoli (fonte: <http://www.iba-hamburg.de>). Ne deriva un ampio e dinamico panorama di azioni, tra cui progetti, piani ed eventi: nel 2008 il Senato decreta il passaggio dell'isola 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, a testimonianza dell'impegno della Città per il Salto sull'Elbe. Due grandi esposizioni internazionali sono state utilizzate in questo contesto come occasioni per sperimentare, ed attuare, la trasformazione: l'IBA International Building Exhibition dal 2006 al 2013 e l'esposizione internazionale di giardini (Internationale Gartenschau) nel 2013. In circa dieci anni, quindi, l'IBA Hamburg ha realizzato, insieme ai partner, circa 70 progetti che hanno dato un nuovo volto al sud dell'Elbe ed un nuovo centro al quartiere di Wilhelmsburg. Al termine dell'evento l'IBA è stata trasformata dal Senato in agenzia di sviluppo urbano, mentre sui terreni dell'IGS sorge uno dei più grandi parchi di Amburgo; ma, al di là degli evidenti standard architettonici, energetici ed ambientali, la sfida del "salto" sarà vinta se si riuscirà a trovare un equilibrio tra la crescente domanda di crescita urbana con il *rischio di gentrificazione* (Schubert 2016).

Nel 2014 la città di Amburgo sottoscrive la candidatura per ospitare i giochi olimpici del 2024 e presenta il progetto per l'"Olympia village" che, in linea con il Salto sull'Elbe, è collocato sull'isola di *Kleine Grasbrook*: questa si trova tra i quartieri di Veddel e Wilhelmsburg e riveste quindi una vitale importanza per lo sviluppo ed i collegamenti della città in direzione nord-sud. Allo stato attuale sono presenti molte strutture portuali sottoutilizzate o abbandonate, nonché alcune industrie operanti in ambito portuale, e di cui era previsto il trasferimento ai fini dell'attuazione del progetto: l'Autorità Portuale di Amburgo (UVHH) ha stimato che circa 2 000 dipendenti sarebbero stati colpiti dal ricollocamento (<http://www.spiegel.de>) ma, il 29 novembre 2015, il progetto di vasta scala è stato coscientemente rifiutato dalla popolazione tramite un referendum. La partecipazione elettorale ha superato il 50% e la candidatura è stata ritirata dopo la vittoria del no (51,6%) ma, stando a quanto riportato dall'ufficio stampa del Senato presso l'Università di Hafencity, l'attenzione verso lo sviluppo urbano di *Kleine*

Grasbrook sembra non essere stata abbandonata nonostante la negativa avventura olimpica.

3.4 *La pianificazione strategica e gli attori*

L'intero iter di transizione di Amburgo verso la città creativa contemporanea è stato guidato da una coerente pianificazione strategica che ha portato la città anseatica ad una posizione di leadership in Europa nella produzione di servizi e cultura. All'interno di questo processo di sviluppo Amburgo ha scelto di considerare anche il *fattore crociere* al fine di intercettare il trend di crescita del fenomeno crocieristico globale ed integrarlo strutturalmente nel processo di sviluppo della città portuale contemporanea (Grossmann, 2008).

Già nel 1983 il discorso inaugurale del sindaco Klaus von Dohnányi, dal titolo "Corporation Hamburg", segna un momento di svolta per l'agenda politica e la governance della città anseatica che, da allora, viene vista nell'ottica della competizione globale per attrarre capitali e flussi internazionali: l'attrattività internazionale resta uno dei quattro obiettivi principali anche nel documento di sviluppo strategico del 2002: "Metropolis Hamburg - growing city", da perseguire anche tramite la fondazione dell'agenzia cittadina Hamburg Marketing GmbH e la creazione del brand Amburgo, per richiamare investimenti, turisti ed elite culturali internazionali. I successivi report nonché il piano per lo sviluppo urbano rafforzano l'idea che la presenza del "creative urban milieu", dell'industria turistica e delle *produzioni culturali sub-locali* sia fondamentale per la crescita e l'occupazione nella metropoli di Amburgo, incentrata sulla produzione di servizi (Colombo & Novy, 2017). Anche dopo la crisi del 2008 la Città Anseatica non arresta il suo percorso di crescita: nel programma strategico del 2010 la "crescita con lungimiranza" (Growth with foresight) è legata, oltre ai temi dell'energia rinnovabile e la salute, ancora una volta alla creatività come elemento di *successo economico e nell'innalzamento del benessere dei cittadini*. La *classe creativa* di Florida (2005) non convince però tutti in città e, già negli anni '80, nascono le prime forme di opposizione alla logica della città-impresa: questi evolvono in un forte movimento squatter che si localizza per lo più ad Hafenstrasse, vicino il fiume, e nel Rote Flora: oggi questi sono ancora centri di resistenza alla città-impresa e, nella rete di soggetti informali "Recht auf Stadt" (Diritto alla città) lottano contro la gentrificazione e per migliori condizioni di vita in città. In seguito al tentativo del marketing di inglobare anche questi soggetti di opposizione, la resistenza muta la sua forma e, nel 2009, un grande gruppo di attivisti politici, artisti, architetti e pianificatori interessati occupa l'isolato del Gängeviertel per farne il centro della lotta per il diritto alla città creativa: *il diritto delle persone alla costruzione di una città ed una società migliore* (Marcuse, 2011) che soddisfi i bisogni fondamentali degli individui affinché tutti possano riuscire ad esercitare la creatività. *Le crociere rappresentano tutti e quattro gli aspetti dell'industria del turismo: trasporto, alloggio, attrazioni ed escursioni* (Brida & Zapata, 2009) e, come tale, sono interessate dalla strategia di Amburgo come città creativa, la quale ha guidato l'evoluzione dei soggetti e delle arene decisionali nel panorama crocieristico metropolitano.

Ad Amburgo l'attività crocieristica è stata riorganizzata alcuni anni fa dalla Commissione Economica del Senato, che riconosce e coinvolge i soggetti dell'indotto, come industrie marittime, agenzie portuali e turismo al fine di sfruttare appieno il mercato potenziale del settore crocieristico. Il Dipartimento di Coordinamento del trasporto crocieristico del Ministero dell'Economia, Trasporti e Innovazione di Amburgo ha istituito un cluster di soggetti, il Cruise Net Hamburg in cui aziende private e istituzioni pubbliche elaborano e coordinano nuove iniziative per potenziare l'attrattività di Amburgo come destinazione di crociera tramite azioni nei confronti di aziende, linee di crociera, passeggeri, città. Tra gli obiettivi principali della rete è quello di creare ottimali condizioni per la crescita del sito crocieristico e rafforzarne la competitività per lo sviluppo delle aziende dell'indotto. All'interno della struttura del CNH trova luogo anche la riflessione sull'immagine che la città vende all'esterno e alle compagnie di crociera. Con la commissione marketing collaborano infatti soggetti come il gestore dei terminal e l'agenzia

cittadina di marketing: in un ambiente contaminato da eterogenei attori, con diversi interessi nel settore crocieristico, trova quindi forma l'immagine di Amburgo metropoli crocieristica.

Parte del riassetto che ha interessato il settore economico delle crociere ad Amburgo è anche la fondazione, nel settembre 2014, del Cruise Gate Hamburg: il nuovo soggetto per la gestione dei terminal crocieristici nato come *joint-venture tra l'Autorità Portuale (HPA) e l'Aeroporto di Amburgo*. La combinazione della competenza dell'Autorità Portuale con le conoscenze ed esperienze relative al traffico passeggeri dell'Aeroporto di Amburgo ha mostrato i suoi proficui frutti nel processo di apertura del nuovo terminal Steinwerder nella zona Sud dell'Elbe. Esso è equipaggiato per accogliere le navi dalla più grande dimensione e portata ma, a causa della sua posizione, risulta ancora scarsamente integrato nella città, non riuscendo a fornire ai passeggeri che arrivano ad Amburgo per imbarcarsi, una vera esperienza della città. Successivamente all'apertura del terminal nel 2015, la commissione economica del Senato cittadino ha sancito il trasferimento de CGH nel porto di Amburgo e ne ha designato l'Autorità portuale come azionista unico. Come operatore dei terminal, Cruise Gate Hamburg funge da punto di contatto centrale con le linee di crociera ed è il coordinatore di tutti gli scali presso i tre terminal, fornisce regolamenti di approdo trasparenti e uguali per tutte le linee di crociera in modo *innovativo rispetto a prima della riorganizzazione del settore crocieristico nel porto di Amburgo* (Schweppe-May, 2017). Esso ha inoltre aperto il mercato della fornitura e dei servizi alle compagnie di crociera consentendo a queste ultime, ad esempio, la possibilità di scegliere personalmente con quali agenti lavorare per l'assistenza a terra e il carico della stiva.

3.5 Marketing urbano

Durante la transizione dall'età fordista a quella contemporanea le città portuali sono state investite da una perdita di identità e dal riposizionamento nella gerarchia della rete globale delle città portuali, laddove non siano riuscite a colmare le lacune lasciate dalle precedenti attività produttive nei porti storici. Amburgo ha utilizzato il marketing urbano come collante per la rigenerazione della sua identità di città portuale, nonché come potenziamento per l'implementazione dei programmi di rigenerazione della città creativa. Uno degli obiettivi dell'agenda della città Anseatica è infatti la competizione internazionale *per attrarre capitali e persone creative* (Colombo & Novy 2017), attuata tramite la creazione e la vendita del marchio Amburgo in tutto il mondo; questo ha portato alla creazione di Hamburg Marketing GmbH nel 2003, la cui maggioranza appartiene alla Città Libera ed Anseatica di Amburgo (55%) e la Camera di Commercio di Amburgo (30%). Nel 2013 la Hamburg Marketing GmbH viene riconfigurata come una società holding in cui convergono l'agenzia di marketing cittadina, Hamburg Turismo, Hamburg Convention and events e l'Hamburg Business Development (<http://www.Marketing.hamburg.de>): questa operazione esemplifica *"l'interconnessione tra il marketing urbano, il turismo, l'organizzazione di grandi eventi e la strategia di sviluppo economico locale"* (Colombo & Novy 2017). Tale visione composita della strategia di sviluppo urbano emerge con chiarezza anche dal processo di elaborazione ed implementazione del distretto di HafenCity: HafenCity Hamburg GmbH, development agency dei nuovi quartieri portuali, è stata infatti insignita del premio più prestigioso come proprietario di un brand nella categoria "best marketing of an economic region" all' Expo REAL di Monaco nel 2009. Il "fattore crociera" è un punto importante della commercializzazione internazionale di Amburgo città creativa ed è implementata prevalentemente attraverso tre diverse famiglie di azioni:

- Campagne di marketing

Il place marketing di Amburgo propone un'immagine della città come capitale culturale, città sull'acqua e business place, ed il turismo crocieristico, con i suoi giganti del mare, rientra perfettamente in questo paradigma. Hamburg Tourism come parte di Hamburg Marketing GmbH

sovrintende a tutte le attività di marketing collegate al turismo mentre, all'interno delle strutture della rete dei soggetti del cluster, è direttamente il gestore dei terminal che *collabora con le compagnie da crociera per promuovere Amburgo all'esterno come meta crocieristica* (Schweppe-May, 2017) ed è coinvolto direttamente nella fase di ideazione di grandi eventi crocieristici come i battesimi delle navi.

- Landmark internazionali

Il marketing ha conferito all'architettura un importante ruolo nel ridisegno dell'immagine della città: L' Elbphilharmonie è il simbolo di questa visione nonché nuovo simbolo cittadino, diffuso nel mondo. La grande sala da concerti è stata progettata dagli architetti Herzog & de Meuron sfruttando come basamento un vecchio magazzino portuale ricoperto di caratteristici mattoncini rossi, ed è stata finanziata prevalentemente con fondi cittadini. La struttura ospita due auditorium per concerti, un albergo a cinque stelle, circa 45 lussuosi appartamenti e, con le sue dimensioni e la posizione dominante sull'Elbe, è diventata un simbolo internazionale già prima della sua inaugurazione (2017), a partire dalla fase di progettazione e costruzione. La fama internazionale non è però legata solo all'architettura spettacolare, che ricorda la vela di una nave, ma anche al tortuoso iter di realizzazione che ha visto aumentare di dieci volte il costo di realizzazione (77 milioni), oltre ad innumerevoli interruzioni che hanno fatto slittare l'inaugurazione di sette anni ma che, nonostante ciò, è stata un grande evento festeggiato come un trionfo e trasmesso in web streaming ed in TV (Fiedler & Schuster, 2016).

- Grandi Eventi

"*Il porto di Amburgo è un palcoscenico*" (Lindemann, 2017) che ospita battesimi di navi da crociera, fiere internazionali, festival e altri grandi eventi per la promozione di Amburgo come metropoli crocieristica ed il rafforzamento della sua identità portuale.

L' "Hafengeburtstag" (Compleanno del porto) esemplifica quanto profondamente il fattore crociera sia stato collegato ai principali eventi metropolitani e all'identità portuale della città. La celebrazione della fondazione del porto richiama più di un milione di visitatori e centinaia di imbarcazioni e rappresenta una vetrina per le compagnie crocieristiche, che infatti ambiscono ad esserne partner.

I "Cruise Days" sono un evento culturale marittimo organizzato per la prima volta ad Amburgo nel 2008 da Hamburg Marketing GmbH ed hanno luogo ogni due anni nella Città Anseatica insieme a "Seatrade Europe", la fiera europea leader nel settore, dove le linee e gli operatori mostrano le proprie attività e prodotti. Numerosi eventi satellite accompagnano la chermesse, come parate di navi da crociera, fuochi d'artificio o installazioni artistiche come il "Blue port" dell'artista Michael Batz, che di notte illumina l'intero porto e le sue strutture di luce blu. I Cruise Days sono diventati un punto di riferimento per il settore crociera ed anche per molti turisti che arrivano per prendere parte agli eventi, o anche solo guardare e visitare le navi da crociera: in circa 560 000 hanno visitato l'edizione del 2015 (<http://www.Hamburg-Tourism.de>).

3.6 Amburgo città creativa come capitale crocieristica

Dagli anni '80 "Corporation Hamburg" ha scelto di seguire gli obiettivi della città creativa e capitale internazionale ed oggi, dopo trenta anni, essa può annoverare riconoscimenti come prima città tedesca per start-up e innovazione (2017), European green capital (2011) nonché seconda migliore destinazione in Germania sulla piattaforma di Trip-Advisor (2017).

Pur confermando il suo ruolo fondamentale come porto commerciale per il traffico container mondiale, il turismo da crociera è stato una delle mosse vincenti di Amburgo nella concorrenza globale tra le città portuali e l'ha condotta a raggiungere quota 800.000 passeggeri stimati nel 2017. Con interventi tempestivi e largamente pianificati Amburgo ha saputo intercettare, e non smette di

stimolare, l'espansione del mercato del turismo crocieristico. Se non troppi anni fa le crociere erano appannaggio di luoghi caraibici o mediterranei, oggi le rotte nei mari del nord sono estremamente diffuse, mentre quelle in luoghi "insicuri" come la Turchia vengono velocemente cancellate; quindi, in un generale trend positivo del turismo crocieristico in Germania (+158% passeggeri in 10 anni), Amburgo riesce ad affermarsi anche in questo settore come primo porto a livello nazionale, trainata da un incremento dei passeggeri del 3750% in 10 anni (da 14.000 nel 2006 a 700.000 nel 2016). L'aumento del traffico ha portato la conseguente crescita dell'economia legata al turismo da crociera: secondo lo studio della Camera di Commercio di Amburgo, nel 2013 il settore crocieristico ha generato un valore aggiunto di 270 milioni di euro, ripartiti tra diverse voci tra cui le spese dei passeggeri e della crew, l'impatto sugli altri settori dell'industria e anche gli introiti generati dagli eventi e le attrazioni collegate alle navi da crociera, come i Cruise Days o le visite per le cerimonie di battesimo delle imbarcazioni (32 milioni); lo studio, dopo due anni, registra un valore totale di circa 420 milioni di euro nella città anseatica che quindi può essere vista come portatrice di un modello di pratiche che dimostrano che includere il "fattore di crociera" in un ampio piano di rigenerazione della città creativa è meno rischioso delle scelte che ruotano solo intorno al progetto di nuovi terminal ed infrastrutture (Torbianelli, 2011). Il turismo crocieristico resta infatti un fenomeno scandito da veloci dinamiche economiche e forti soggetti globali che la pianificazione strategica prova a fronteggiare con risultati più o meno brillanti: ad esempio, benché le condizioni tecnologiche lo consentano, ed il governo di Amburgo conceda sgravi alle navi con buone prestazioni ambientali, le fonti di energie elettrica e ibrida ai cruise center cittadini restano ampiamente sottoutilizzate a causa delle scelte delle compagnie. Nonostante il regime di Stato federale giochi un ruolo importante nell'indipendenza e la trasversalità delle politiche e delle azioni che hanno portato Amburgo nella top 10 dei porti da crociera in Europa, si possono riconoscere altri due elementi chiave all'interno di questo processo : sincronia e coerenza delle azioni intraprese in tre settori strategici dello sviluppo urbano: Pianificazione urbana, Marketing urbano e Pianificazione Strategica, ed il lavoro dei soggetti delle arene decisionali ed operative che hanno facilitato la coerenza e l'efficacia delle azioni. L'approccio istituzionale nell'includere e coordinare gli interessi ed i soggetti del settore non ha portato quasi mai alla creazione di soggetti unici ex-novo ma, quasi esclusivamente, cluster di attori, fusioni, collaborazioni temporanee tra competenze, esperienze, visioni dei giocatori che già operano nel territorio.

4. CONCLUSIONI

L'esperienza di Amburgo pone in risalto la qualità degli esiti conseguibili con un approccio che, superando la dimensione progettuale, mette in campo un insieme coordinato di azioni multiscalari finalizzato ad espandere in maniera capillare gli effetti del cambiamento sia in termini spaziali che sociali ed economici (Sgobbo, 2017). Il coinvolgimento di ogni potenziale stakeholder, dalla fase di concept al momento gestionale, rappresenta certamente una delle strategie di maggior successo incentivando un diffuso senso di partecipazione i cui positivi effetti giungono fino alle aree più periferiche. La città di Amburgo (come istituzione ma anche come collettività) reagisce alla crisi con un processo condiviso e con tempi propriamente urbanistici. Rinuncia all'immediato restyling dello scheletro preferendo un percorso incentrato sui cittadini, accettando di attraversare le fasi della dismissione e rovina, dello squatting, dell'autogestione e del temporary using, senza, tuttavia, mai trasmettere la sensazione di abbandono. Anzi, probabilmente il primo atto concreto del cambiamento è stato l'appropriazione: scavalcare quelle barriere che per anni hanno diviso la città da una sua parte ed affermarne, con vigore, lo status di bene comune, non negoziabile.

Non ci si può non domandare se questo modello di indubbio successo sia esportabile, replicabile in altre realtà urbane che, al pari di Amburgo vivono la crisi di porzioni rilevanti del territorio, magari già

passate attraverso ripetuti fallimenti. Non si può non pensare a Napoli, sia per vicinanza che per assonanza ambientale, con le sue distese di territorio negato: da Bagnoli all'ex area industriale delle raffinerie, dal porto alle periferie del degrado (Gasparrini & Russo, 2010; Sgobbo, 2011-2013). Rinunciando a facili ottimismo, anch'essi ormai sopiti sotto il peso di decenni di tentativi vani, il modello Amburgo può comunque costituire un valido riferimento, probabilmente non come prodotto ma certamente come processo (Sgobbo, 2016; Losasso, 2016; Tira et al., 2017).

ACKNOWLEDGEMENTS

Authors are grateful for the effective contribution to the research to prof. Dirk Schubert of the University of HafenCity, to CeNSU (National Center for Urban Studies) and to the Department of Architecture of the University Federico II of Naples.

REFERENCES

- Akhavan, M. (2017). Development dynamics of port-cities interface in the Arab Middle Eastern world-The case of Dubai global hub port-city. *Cities*, 60, 343-352. doi: 10.1016/j.cities.2016.10.009
- Altshuler, A. A., & Luberoff, D. E. (2004). *Mega-projects: The changing politics of urban public investment*. Washington, US: Brookings Institution Press.
- Basso, M. (2016). Esperienze di pianificazione di grandi eventi a confronto: Londra, Milano, Shanghai. *Economia e società regionale*, 2016(1), 124,141. doi: 10.3280/ES2016-001009
- Bottasso, A., Conti, M., Ferrari, C., Merk, O., & Tei, A. (2013). The impact of port throughput on local employment: Evidence from a panel of European regions. *Transport Policy*, 27, 32-38. doi: 10.1016/j.tranpol.2012.12.001
- Brida, J. G., & Zapata, S. (2009). Cruise tourism: economic, socio-cultural and environmental impacts. *International Journal of Leisure and Tourism Marketing*, 1(3), 205-226.
- Charlier, J. (2004). The cruise shipping industry in the corporate mergers and overpanamax eras. A comparison with the container shipping industry. *Belgeo. Revue belge de géographie*, (4), 433-460.
- CLIA (2016). *2017 Cruise Industry Outlook*. <https://www.cruising.org/docs/default-source/research/clia-2017-state-of-the-industry.pdf>
- Colombo, C. & Novy, J. (2017). *Protest and resistance in the tourist city*. Abingdon, UK: Routledge.
- Erkul, M., Yitmen, I., & Çelik, T. (2016). Stakeholder Engagement in Mega Transport Infrastructure Projects. *Procedia Engineering*, 161, 704-710.
- Ferrari, C., Percoco, M., & Tedeschi, A. (2010). Ports and local development: Evidence from Italy. *International Journal of Transport Economics/Rivista internazionale di economia dei trasporti*, 9-30
- Fiedler, J. & Schuster, S. (2016). The Elbphilharmonie Hamburg. In Kostka G. & Fiedler J. (eds), *Large Infrastructure Projects in Germany* (pp. 39-85). Dordrecht, NL:Springer. doi: 10.1007/978-3-319-29233-5_3
- Gasparrini, C., & Russo, M. (2010). Modernità versus contemporaneità nel centro storico di Napoli. In S. Storchi & O. Armanni (eds.), *Centri storici e nuove centralità urbane. Progetto di ricerca dell'Associazione Nazionale Centri Storico-Artistici* (pp. 81-85). Firenze, IT: Alinea Editrice.
- Grossmann, I. (2008). Perspectives for Hamburg as a port city in the context of a changing global environment. *Geoforum*, 39(6), 2062-2072.

- Hamburg Cruise Center (27/03/2014). *Hamburg - an ever getting more important cruise hub in Northern Europe*. <http://www.hamburgcruisecenter.eu/de/news/hamburg-ever-getting-more-important-cruise-hub-northern-europe>.
- 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*, 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*, vol.20 n°4
- Johnson, D. (2002). Environmentally sustainable cruise tourism: a reality check. *Marine Policy*, 26(4), 261-270.
- Karolak, M. (2015). Analysis of the cruise industry in the Arabian Gulf: the emergence of a new destination. *Journal of Tourism Challenges and Trends*, 8(1), 61.
- Klein, R. A. (2006). Turning Water into Money: The Economics of the Cruise Industry. *Cruise ship tourism*, 261.
- Laino, G. (2012). *Il fuoco nel cuore e il diavolo in corpo: la partecipazione come attivazione sociale*. Milano, IT: FrancoAngeli.
- Lepore, D. (2009). Periferie. In M. Braucci & G. Zoppoli (eds.), *Napoli comincia a Scampia* (pp. 125-145). Napoli-Roma, IT: l'Ancora.
- Lindemann, K. (05/2017). Interview with the Projektmanager Themen-Marketing - Hamburg Tourismus.
- Losasso, M. (2016). Climate risk, Environmental planning, Urban design. *UPLanD – Journal of Urban Planning, Landscape & environmental Design*, 1(1), 219-232. doi: 10.6092/2531-9906/5039
- Mangoni, F., & Sgobbo, A. (2013). *Pianificare per lo sviluppo. Un nuovo insediamento ai margini della metropoli*. Napoli, IT: Edizioni Scientifiche Italiane.
- Marcuse, P. (September 19, 2011) The Right to the Creative City – talk.
- Moccia, F. D. (2004). Resistenze alla pianificazione strategica: una analisi trans-culturale della ricezione ed uso della pianificazione strategica nella pianificazione integrata italiana. In F. Archibugi & A. Saturnino (eds.), *Pianificazione strategica e governabilità ambientale* (pp. 268-285). Firenze, IT: Alinea Editrice.
- Moccia, F. D. (2012). *Urbanistica. Interpretazioni e processi di cambiamento*. Napoli, IT: Clean.
- Moccia, F.D., & Sgobbo, A. (2012). Partnership pubblico-privato, infrastrutture ed ecologia. *Planum. The Journal of Urbanism*, 25, 1-7.
- Moccia, F.D. & Sgobbo, A. (2013), *La polarizzazione metropolitana. L'evoluzione della rete della grande distribuzione verso un sistema policentrico sostenibile*. Napoli, IT: Liguori.
- Moccia, F.D., & Sgobbo, A. (2013). Flood hazard: planning approach to risk mitigation. *WIT Transactions on the Built Environment*, 134, 89-99. doi:10.2495/SAFE130091
- Moccia, F.D., & Sgobbo, A. (2016). Flood hazard: planning approach to risk mitigation and periphery rehabilitation. In S. Syngellakis (ed.), *Management of Natural Disasters* (pp. 129-144). Southampton, UK: WIT Press. doi: 10.2495/978-1-84566-229-5/012
- Moccia, F. D. (2016). European Union urban policy does not meet development of peripheral European metropolis. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 223, 394-401.
- Moccia, F.D., & Sgobbo, A. (2017). La Città Metropolitana di Napoli. In: G. De Luca & F.D. Moccia. (eds.), *Pianificare le città metropolitane in Italia. Interpretazioni, approcci, prospettive* (pp. 289-326). Roma, IT: INU Edizioni.
- Montanari, A. (2002). Grandi eventi, marketing urbano e realizzazione di nuovi spazi turistici. *Bollettino della Società Geografica Italiana, serie XII*, 7, 4.

Policy Research Corporation (08/2009) - Tourist facilities in ports - The economic factor - Commissioned by: European Commission Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries

Policy Research Corporation (08/2009). The economic factor. *Tourist facilities in ports*. Commissioned by: European Commission Directorate - General for Maritime Affairs and Fisheries.

Priemus, H., Flyvbjerg, B., & van Wee, B. (Eds.). (2008). *Decision-making on mega-projects: cost-benefit analysis, planning and innovation*. Camberley, UK: Edward Elgar Publishing.

Russo, M. (2014). Can cities be recycled? A different growth for contemporary territories. *Italiana*, 1, 19-25.

Schubert, D. (2011). Seaport cities: phases of spatial restructuring and types and dimensions of redevelopment. In C. Hein (eds.), *Port cities: dynamic landscapes and global networks*, 54- 69. Abingdon, UK: Routledge.

Schubert, D. (2014). 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. ISBN 978-94-90354-29-9

Schubert, D. (2016). The transformation of North-western European urban waterfronts – divergence – and convergence of redevelopment strategies. In H. Porfyriou & M. Sepe (eds.), *Waterfronts Revisited: European ports in a historic and global perspective* (pp. 10-20). Abingdon, UK: Routledge.

Schwepe-May, K. (07-2017). Interview with the Management & Communication Assistant - Cruise Gate Hamburg.

Sgobbo, A. (2011). Analisi economica e finanza di progetto per la gestione dei parchi urbani. In A. Claudi de Saint Mihiel (ed.), *La valorizzazione dei Parchi Urbani* (pp.183-193). Napoli, IT: Clean Edizioni.

Sgobbo, A. (2013). Il parco delle paludi di Napoli. *Urbanistica Informazioni*, 252, 14-15.

Sgobbo, A. (2014). Aree agricole periurbane: dall'approccio vincolistico alle politiche di integrazione. *Urbanistica Informazioni*, 255, 44-45.

Sgobbo, A. (2014). Le politiche di leva fiscale per la sicurezza e sostenibilità della città. *Urbanistica Informazioni*, 255, 100-101.

Sgobbo, A. (2016). Mixed Results in the Early Experience of a Place-based European Union Former Program Implemented in Campania. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 223, 225-230. doi: 10.1016/j.sbspro.2016.05.354

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. doi: 10.6092/2284-4732/4121

Sgobbo, A. (2016). Risk Economy: the effectiveness of urban supportive policies for the safety and resilience in town centres. *UPLanD-Journal of Urban Planning, Landscape & environmental Design*, 1(1), 77-119. Doi: 10.6092/2531-9906/5034

Sgobbo, A. (2016). Recycling, waste management and urban vegetable gardens. *WIT Transactions on Ecology and The Environment*, 202, 61-72. doi:10.2495/WM160071

Sgobbo, A., & Moccia, F. D. (2016). Synergetic Temporary Use for the Enhancement of Historic Centers: The Pilot Project for the Naples Waterfront. *TECHNE Journal of Technology for Architecture and Environment*, 12, 253-260. doi:10.13128/Techne-19360

Sgobbo, A. (2017). Eco-social innovation for efficient urban metabolisms. *TECHNE Journal of Technology for Architecture and Environment*, 14, 337-344. doi: 10.13128/Techne-20812

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.

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.

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.

Torbianelli, V. (2011). CTUR – Cruise Traffic and Urban Regeneration – 1 *CTUR Thematic Journal/ Topics and Case studies on “Physical and environmental Components”*, pag 48-52, Naples.

Wood, R. E. (2000). Caribbean cruise tourism: Globalization at sea. *Annals of tourism research*, 27(2), 345-370.