



MANTUA HUMANISTIC STUDIES

Volume VI

Mantua Humanistic Studies

Volume VI

Edited by

EDOARDO SCARPANTI



UNIVERSITAS
STUDIORUM

© 2019, Universitas Studiorum S.r.l. - Casa Editrice
via Sottoriva, 9 - 46100 Mantova (MN)
P. IVA 02346110204
www.universitas-studiorum.it

Copertina:

Ilari Anderlini, Art Director

www.graphiceye.it

Mappa del Ducato di Mantova, da Georg Braun & Franz Hogenber,
Civitates Orbis Terrarum, 1575

Impaginazione e redazione:

Luigi Diego Di Donna

I contributi pubblicati nella presente miscellanea
sono stati sottoposti a *peer review*

Prima edizione nella collana "Mantua Humanistic Studies" luglio 2019
Finito di stampare nel luglio 2019

ISBN 978-88-3369-046-9
ISSN 2612-0437

Summary

La rara iconografia di un auriga su una lampada ad olio in lega di rame dal Khurasan (Iran), XII secolo	5
<i>Maria Vittoria Fontana</i>	
Di fame e d'amore. I romanzi di Maurizio de Giovanni tra immagini del mondo e tragicità dell'esistere	27
<i>Linda De Feo</i>	
Un progetto di musealizzazione nel ragusano: l'abitato di Chiafura a Scicli	53
<i>Federica Maria Chiara Santagati</i>	
La recente evoluzione dell'ecosistema urbano a Mantova	73
<i>Aurelio Bruzzo, Isabella Rossi</i>	
Il Museo Ritter di Waldenbuch, Baden-Württemberg	93
<i>Federica Maria Chiara Santagati</i>	
Convergenze tra Leon Battista Alberti e Jan Van Eyck	115
<i>Stefano Marconi</i>	
Globalizzazione e rinnovamento urbano. Il caso di <i>greentrification</i> a Berlino	135
<i>Giovanni Pasta</i>	
L'Italia Paese di arrivo: alle origini dei nuovi movimenti di popolazione	181
<i>Giovanni Pasta</i>	
Alle origini dei nuovi processi di integrazione e di segregazione territoriale: il caso della comunità italiana a Bedford (UK)	205
<i>Giovanni Pasta</i>	

La transizione post-industriale tra migrazione e mobilità: il caso degli italiani in Gran Bretagna dal secondo dopoguerra agli anni Settanta <i>Giovanni Pasta</i>	227
Nuova globalizzazione e caratteri della popolazione immigrata sul territorio italiano agli inizi del XXI secolo <i>Giovanni Pasta</i>	245
Archaeological evidence for tattooing from the Eurasian steppes in the Iron Age: Some remarks <i>Giulio Maresca</i>	263
La povertà educativa e l'inclusione scolastica in Italia e in Europa: lo stato dell'arte <i>Maria Vittoria Isidori, Piera Liberati</i>	299
La residenzialità <i>ultra light</i> e la frammentaria politica regionale residenziale italiana <i>Giovanni Chiola</i>	323

Globalizzazione e rinnovamento urbano. Il caso di *greentrification* a Berlino

GIOVANNI PASTA
Università degli Studi di Pisa

Abstract

This study focuses its attention on the urban renewal process in *Berlin* after the reunification of Germany. In particular, the research examines the project along the *Spree* river between the two districts of *Kreuzberg* and *Friedrichshain*: an example of *greentrification* or the role of the environment in the real estate market; its consequences and its impact on the resident population, suggesting policies that reduce the negative social effects of this urban policy.

Keywords: Berlin, gentrification, greentrification, urban, renewal.

Gentrification è un termine di origine anglosassone che racchiude due concetti diversi, ma profondamente legati: quello di “*gentry*”, che nello *slang* va ad indicare la gente, le persone; e quello del verbo “*to gentry*”, che significa letteralmente “convertire”, qui quasi certamente, volendo significare la capacità di un qualsiasi progetto di sviluppo urbano di influenzare e modificare lo status, lo stile di vita, di un quartiere nella sua quotidianità e vivibilità.

Il termine “*gentrified*” venne usato dalla sociologa Ruth Glass a Londra, nel 1964, per definire il processo attraverso il quale i quartieri popolari, degradati da un punto di vista abitativo e infrastrutturale, nel momento in cui venivano sottoposti a restauro e riqualificazione urbana, rappresentassero un polo di attrazione per nuovi abitanti ad alto reddito con l’inevitabile espulsione dei vecchi abitanti a basso reddito.

Il *Dizionario di geografia umana*, utilizzando sicuramente una più recente definizione, identifica la *gentrification* con:

“un processo di ‘rigenerazione’ di un quartiere urbano associato all’arrivo di gruppi sociali ad alto reddito. Tale processo tende ad allontanare i gruppi a reddito più basso che vi abitavano precedentemente con un sostanziale recupero e miglioramento delle condizioni strutturali degli edifici degradati”. I quartieri di cui parla il Dizionario di geografia umana sono di solito “facilmente accessibili dal centro e caratterizzati dalla presenza di costruzioni datate e di un certo valore storico”.

Un’altra teoria tende invece ad avvicinare la *gentrification* al turismo di massa, adottando il concetto di “ciclo di vita di una località turistica” distinto in quattro fasi di sviluppo. Nella prima fase la località effettua investimenti di marketing ed infrastrutture, cui seguirà una crescita lenta del numero dei turisti. Supponendo che la località possieda le giuste caratteristiche per essere competitiva, tale crescita diverrà sempre più sostenuta e, infine, esplosiva. Questa seconda fase corrisponde alla scoperta della località da parte del turismo di massa. Si arriverà, quindi, nella terza fase, ad un punto di saturazione e successivamente ad un lento declino. Nell’ultima o quarta fase si avrà un drammatico declino del numero di turisti. I meccanismi che, dal punto di saturazione in poi, innescano il processo di declino sono i prezzi e la congestione. I prezzi tendono a salire sempre più fino a che non saranno più indice dell’effettiva attrattiva del luogo, ma della pressione della domanda: a questo punto molti turisti cominceranno a preferire altre destinazioni, meno rinomate, ma anche meno costose. Al tempo stesso la congestione creata dalla eccessiva pressione turistica diminuisce l’attrattiva della località. In sintesi è il turismo che distrugge se stesso.

Evitando però di prendere troppo in considerazione quest'ultima teoria dell'autodistruzione, conviene soffermarsi su un possibile percorso di ricerca nel quale la *gentrification* sia associata a studi sociali e sviluppi urbanistici, tentando di cogliere, così, le possibili affinità: comunque se la *gentrification* implica l'urbanistica non è detto che questa ultima debba dipendere dall'altra.

Dalla fine della guerra alla caduta del muro

Al termine della seconda guerra mondiale cinquantamila berlinesi erano morti sotto i bombardamenti alleati e circa il 70% della città, compreso il suo quartiere centrale *Mitte*, era stato raso al suolo.

Dalla fine della guerra ad oggi la città di Berlino viveva tre diverse fasi: la prima ricostruzione dal '49 al '61, (data dell'edificazione del muro), il periodo della divisione fino al 1989 e la terza ed ultima, quella contemporanea, che va dal 1989 fino ai giorni nostri.

Al termine del secondo conflitto mondiale la città veniva divisa in quattro settori gestiti militarmente da russi, francesi, inglesi e americani. I primi si occupavano di ricostruire il settore est, che sarebbe divenuto poi la capitale della Germania dell'Est. Gli altri presero invece in consegna la zona che in futuro sarebbe divenuta la Berlino Ovest.

Dal punto di vista organizzativo la città veniva segnata subito da due diverse influenze culturali, economiche ed architettoniche. Come base per la nuova costruzione della parte est della città la RDT decretava, il 27.7.1950, i sedici principi dell'urbanesimo per la ricostruzione. Tra i quali si può leggere al punto cinque "*come base per l'urbanesimo si deve considerare il princi-*

pio di organicità tenendo in conto la struttura storica della città, correggendo i suoi difetti” o al punto sei, come si vedrà negli anni successivi nelle commemorazioni politiche “*nelle piazze e nelle strade del centro della città avranno luogo le manifestazioni politiche, le sfilate e le manifestazioni popolari*”.¹ Già nel 1954, ben prima della costruzione del muro, veniva fondata la *Bauakademie*, l’Accademia d’architettura, corrispondente ai principi della politica del governo sovietico, per promuovere la fioritura di una cultura nazionale.

Tra il 1961 ed il 1963 le due zone venivano separate fisicamente dalla costruzione del muro. Nella zona Est il progetto russo era di rimettere in piedi il più velocemente possibile il settore della città da loro occupato ed il mezzo più efficace era quello di costruire edifici che fossero il più possibile rappresentativi. Il *Palast der Republik*, il nuovo parlamento dell’Est veniva progettato con un duplice scopo, quello politico e quello di pubblico ludibrio. L’edificio infatti veniva corredato di spazi liberi nei quali i cittadini potevano passare le proprie domeniche o assistere a manifestazioni organizzate dallo stato. Doveva diventare un nuovo simbolo “imposto”, in cui gli abitanti si sarebbero dovuti riconoscere. Veniva infatti costruito sulla *Fischer Insel*, di fronte al Duomo e all’Isola dei Musei, al termine del Viale dei Tigli (*Unter den Linden*) nel pieno centro cittadino o almeno quello che era stato considerato da sempre il centro simbolico della città.

Il concetto applicato dalla *Bauakademie* era di imporre un uso sociale di piazze e strade di modo che l’individualità non avesse spazio per esprimersi. Berlino Est mancava di leggerezza e di elasticità. Nel 1969 veniva innalzata la *Femseheturm*,

1. Hunger 1990: 42.

la torre della televisione, alta 368 metri: l'edificio più alto della città. Costruita con il duplice scopo di suggestionare gli abitanti dell'ovest e dell'est. Per gli uni doveva avere un effetto intimidatorio, avvallando la grandiosità delle costruzioni comuniste, mentre per gli altri doveva avere l'aspetto di un grande occhio che dall'alto controllava la vita dei singoli cittadini. Venivano anche riedificati gli edifici che oggi si affacciano prima su *Karl Marx* e poi su *Frankfurter Allee*, uno dei viali più lunghi della città che da *Alexander Platz* si dirige verso nord-ovest e che, dal '49 al '61, erano riuniti sotto l'unico nome di *Stalin Allee*. Su di essi vennero edificati i palazzi che testimoniano tutt'ora le intenzioni della *Bauakademie*: durezza e sobrietà dello stile di vita. Parate militari e visite di altri capi di stato venivano fatte passare attraverso questa galleria di rigidità architettonica.

La Repubblica Democratica Tedesca e la sua capitale erano come un film in bianco e nero. Che il grigio si inculcasse nelle menti delle persone era dovuto al fatto che la RDT visse della propria sostanza decadente fino alla fine dei suoi giorni.²

Dal punto di vista economico le zone industriali presenti nell'est venivano ristrutturate e lentamente ampliate con l'intenzione di rendere la città indipendente ed autosufficiente il prima possibile, in modo da poter dar slancio economico a tutte le città incorporate nel blocco sovietico. La Berlino Est veniva rinforzata fino a farla diventare la capitale economica ed industriale della futura Repubblica Democratica Tedesca. Il settore Ovest era riorganizzato come una città autonoma. Le linee del tram erano sacrificate per creare strade ed il si-

2. Hartmann and Kistner 2008: 50.

stema di treni di superficie (S-Bahn) rimase quasi del tutto immobile. Con grande sacrificio economico venivano ampliate le linee della metropolitana (U-Bahn) in modo che servissero efficientemente la zona ovest, mentre la possibilità di organizzare un sistema di mezzi di trasporto che unisse entrambi le città, ben prima della costruzione del muro, non veniva minimamente preso in considerazione. Le grandi banche abbandonarono lentamente Berlino trovando altre sedi tra Francoforte e Dusseldorf, mentre le assicurazioni preferivano emigrare a Monaco, Colonia ed Amburgo. Così come l'industria della Berlino Ovest si trasferiva in blocco nella Germania Ovest la Berlino dell'Est diveniva lentamente la capitale industriale della Germania dell'Est.

La Berlino Ovest veniva lentamente isolata, spogliata delle sue forze economiche e, in un certo qual modo, era più condizionata fisicamente dal muro. Essa era circondata dalla cinta muraria lunga circa 43 km nella sola città, a dispetto dei 150 complessivi lungo il territorio tedesco. Tutti i siti storici erano stati inglobati dall'Est costringendo Berlino Ovest a ridimensionarsi fino a diventare una tranquilla città provinciale.

Architettonicamente aveva meno da offrire rispetto all'Est e non poteva ambire a ridiventare una metropoli ma, imprigionata dalla striscia di muro, aveva come unica risorsa economica quella di attrarre cultura ed arte dal tutto il mondo. Diveniva un'isola di salvezza per tutti coloro che volevano scappare da quella che stava lentamente diventando la sicura e benestante Germania Ovest. I bar e gli esercizi commerciali rimanevano aperti ventiquattro ore su ventiquattro per poter far fronte ai fabbisogni anche dei quattro eserciti differenti (russo compreso) dislocati sul

suolo cittadino. Gli studenti maschi provenienti dalle altre città tedesche erano esentati dal servizio militare e proprio l'enorme numero di studenti ed artisti trovava una prima organizzazione nel '68, tramite il movimento studentesco, nell'opposizione extraparlamentare contro la prima Grande Coalizione approvata dal parlamento.

Visto che Berlino Est aveva inglobato i quartieri storici di Mitte, Prenzlauerberg e Friedrichshain, ad Ovest erano rimasti Kreuzberg, in parte attraversato dal muro, Schöneberg e lo storico e borghese Charlottenburg. Quest'ultimo diveniva il nuovo centro e la Kurfürstendamm, il viale principale, si trasformava, in comunione con uno spirito prettamente capitalistico, quello che Karl Marx Allee era diventato per l'Est: un rettilineo, circondato da edifici risalenti all'inizio secolo o ricostruiti secondo quello stile, nel quale al posto delle parate militari si poteva assistere ad un ininterrotto via vai di persone, artisti, compratori ed acquirenti. Centro nevralgico di questo moto continuo era il Kaufhaus des Westens, il grande magazzino dell'ovest.

La ricostruzione di questa parte della città dava l'opportunità di poter fare altre scelte architettoniche che, nella prima metà degli anni '60, dessero una nuova immagine della città. Veniva costruita la Philharmonie e a pochi metri di distanza il Kulturforum con lo scopo di creare un proprio centro culturale urbano. Il Neue Nationalgalerie, museo d'arte contemporanea, doveva supplire alla mancanza di quasi tutti i musei storici cittadini rimasti al di là del muro. A completare la ricostruzione, il restauro della *Rathaus Schöneberg*, municipio dell'ex cittadina di Schöneberg, diveniva municipio provvisorio di Berlino Ovest.

La caduta del muro

Nel periodo che accompagnava la caduta del muro e con esso il tramonto della guerra fredda, due avvenimenti segnavano l'indiscutibile cambiamento sociale della società occidentale. Il primo, in ordine cronologico, vedeva protagonista la città di San Francisco dove, nel 1990, ebbe luogo una conferenza sulla pianificazione e sullo sviluppo urbano di Francoforte e della stessa S. Francisco. Durante la conferenza venivano messe in forte discussione le tradizioni e le tendenze che avevano accompagnato la crescita urbana di entrambe le città fino agli anni 90. I nuovi temi discussi includevano la globalizzazione, le nuove tecnologie e l'ampliamento di strutture quali aeroporti e fiere. Entrambe le città dovevano accompagnare lo sviluppo urbano ad uno sviluppo industriale e venivano presi in considerazione temi riguardanti il livellamento e adeguamento delle città ad uno status di classe media da contrapporsi all'esistenza di zone depresse quali ghetti o quartieri popolari. Il risultato al quale tendeva la conferenza era di aderire ad un concetto universale di sviluppo urbano.

Il secondo evento, nel 1992, aveva come protagonista un'altra città americana, Los Angeles. Lì aveva luogo un altro tipo di "conferenza" che si tradusse in protesta e poi in guerra civile, dopo la pubblicazione del decreto di assoluzione per 4 poliziotti bianchi che avevano immotivatamente massacrato a manganelate un afroamericano di nome Rodney King. I successivi giorni di guerriglia urbana restituirono al mondo l'immagine di una delle città simbolo degli Stati Uniti, in cui l'improvvisa escalation di pestaggi e saccheggi era una reazione quasi normale ed il risultato scontato ad una ten-

sione sociale presente da molto tempo e portata alle estreme conseguenze dalla sentenza di un tribunale. Los Angeles dimostrava che la società capitalista, prossima ad un futuro globalizzato “aveva fatto male i calcoli”.

Berlino, con la caduta del muro, diveniva, suo malgrado, la città più idonea, sia dal punto di vista politico che architettonico, per un progetto globale indicato nella conferenza di San Francisco. Dal punto di vista industriale, però, la città non poteva considerarsi pronta ad uno sviluppo economico in cui l'industrializzazione corresse parallela all'urbanizzazione. La riunificazione delle due Germanie si traduceva in una deindustrializzazione della Germania dell'Est e della sua città più industrializzata, Berlino Est.

Quando nel 1990 la Repubblica Federale Tedesca incorporò la Repubblica Democratica Tedesca, i funzionari economici dell'Ovest inquadrono il loro compito più urgente nello smantellare in blocco sia la concorrenza ed i sopravvissuti istituti ed enti dell'Est.³

Berlino era sì pronta ad una nuova nascita e ad un nuovo sviluppo urbanistico, ma era stata già amputata in partenza del suo potenziale industriale. La Germania riunita doveva puntare sulla forza economica trainante dell'ovest e sacrificare in partenza l'est. La città, suo malgrado, si ritrovava, nel 1989, a cavallo dei cambiamenti politici, sociali e urbanistici più importanti del XX secolo. Negli anni precedenti e soprattutto durante gli anni 80 rimaneva esclusa da un dibattito che, a livello mondiale, rivedeva qualsiasi tipo di pianificazione urbanistica da un punto di vista ecologico e sociale: per Berlino invece il tempo si era fermato, come se fosse circondata da sfera di cristallo.

3. Scharenberg 2000: 61.

La caduta del muro non evidenziava esclusivamente la vetustà e l'anacronismo del sistema comunista. Il collasso e lo sgretolarsi di quel sistema provocava l'apertura di una voragine che, in termini di spazialità urbanistica, doveva essere riempito il più presto possibile anche a costo di contraddire i diritti sociali. Infatti i problemi che Berlino doveva affrontare a partire dal 1990, mascherati da una necessità di ristrutturazione dei quartieri più degradati, erano soprattutto sociali. Le differenze che vennero a crearsi erano oggettive e visibili a tutti e non erano più separate fisicamente da una cinta muraria.

Allo stesso tempo anche il sistema capitalista dimostrava il proprio anacronismo e compiva l'errore di fondo d'ideare un possibile progetto di urbanesimo universale senza considerare che le città, soprattutto occidentali, rispondono a vari e legittimi interessi. Tra questi i progetti sociali che si occupano, tra le altre cose, del consumo collettivo. Predisporre la città ad un "progetto di globalizzazione" rischiava di non lasciar spazio alle necessità e movimenti sociali che in seguito alla caduta del muro si sarebbero messi in moto a difesa dei diritti cittadini.

Oggi, nelle città occidentali, esiste solo un articolato rapporto indiretto tra la domanda sociale ed i movimenti sociali. Sembra addirittura che interessi emancipatori sociali e politici siano dissociati da una crescita e da un processo di sviluppo urbano globalizzato.⁴

Per qualsiasi piano urbanistico, i due elementi, diametralmente opposti, che bisogna prendere in considerazione sono l'ambiente e lo sviluppo. Da un lato c'è il tentativo, dei movimenti sociali, di raggiungere, ad esempio, un livellamento dei canoni, dall'altro, da parte dei governi locali, c'è il tentativo

4. Scharenberg 2000: 39.

di aumentare la capacità di mercato. Il *gap* che si apre è quello tra cittadini e consumatori. Si tratta di una piccola, silenziosa e volutamente ignorata guerra civile-sociale in cui lo sviluppo urbano ricopre sempre più un ruolo fondamentale. Le città sono, ora più che mai, il luogo dell'approvazione di una riproduzione generale e sociale del capitale. In questa approvazione ricadono tutte le fasce sociali, dalle quali non si può prescindere al momento di produrre cambiamenti urbani. La globalizzazione, per quanto il termine includa un'infinità di definizioni, svolge un ruolo determinante. Se un governo cittadino ha in mente uno sviluppo che inglobi piazze, strade, trasporto pubblico e centri commerciali, deve portare a compimento il proprio lavoro anche a costo d'ingannare la domanda sociale.

Uno dei modelli sociali del fordismo con una società livellata a ceto medio secondo un progetto di rivendicazione del diritto sulla città è stato corrotto e sconfessato negli ultimi vent'anni del secolo XX" proprio dal processo di globalizzazione.⁵

La politica dello sviluppo urbano

*Ci vogliono cinquecento anni per fare una città
e cinquanta per fare un quartiere.
A noi hanno chiesto di fare una bella fetta di Berlino in cinque anni.
Renzo Piano*

Tesi: una città nuovamente unita, destinata a ridiventare capitale tedesca, sede parlamentare e metropoli europea.

Antitesi: non è sicuro che la città conosca già il suo potenziale ma si appresta a fare una scommessa su un futuro dalle caratteristiche incerte.

5. Scharenberg 2000: 40.

Sintesi: la città mette a disposizione degli spazi enormi per l'inevitabile processo di sviluppo, consapevole, già in partenza, di non poter contare su di una forza economica trainante. Agli inizi degli anni 90 il governo di Berlino approvava il Planwerk (opera di pianificazione) che rappresentava un primo tentativo di risanare e restaurare zone e quartieri sia della città che della circostante regione brandeburghese. I progetti di restauro furono al centro di controverse discussioni politiche sfociando, nel 1992 nella pubblicazione del documento chiamato Flachennutzungsplanung (Piano di Sfruttamento delle Superfici, FNP), pubblicato per la prima volta nel dicembre di quell'anno. Il Senato di Berlino dichiarava quanto:

Il concetto di pianificazione deve basarsi sulla variegata struttura della pianta cittadina disponibile. Le caratteristiche e le qualità della città, così come le sue differenti zone, devono essere conservate e sviluppate. (...) La demolizione di edifici verrà presa in discussione solo in casi isolati. Il rinnovo cittadino come patrimonio dello sviluppo della città non può passare in secondo piano I proprio in considerazione dell'aspettativa di crescita per Berlino. (...) In quanto città nuovamente riunita, capitale tedesca e metropoli europea, Berlino deve adempiere a nuovi obblighi che offrono l'opportunità di rivitalizzare zone e spazi della città che sono stati fin'ora mal utilizzati e di migliorare la qualità della vita, nonché di sfruttare la potenziale centralità della città. Ciò include sia l'opportunità di un efficiente ristabilimento delle strutture cittadine che la possibilità di poter aspirare ad un'urbanistica futuristica. Il potenziamento dell'economia deve essere sostenuto da un adeguato progetto di pianificazione.⁶

Naturalmente si doveva prendere in considerazione che le forze in campo per un progetto di pianificazione non erano enormi e riguardavano solo la distribuzione spaziale, l'elasti-

6. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 1992.

cità dell'uso, lo sfruttamento degli spazi ed il loro mantenimento. La città metteva a disposizione spazi da dedicare allo sviluppo e concedeva, verbalmente, il diritto a migliorare, a conservarsi, ove fosse possibile, storicamente ponendo però l'accento sul rinnovo.

I negoziati tra le forze politiche e quelle pianificatrici avevano portato ad un risultato drastico, concepito come ristrutturazione strutturale, che andava al di là di una semplice ristrutturazione edile. Dalla fine del 1996 ed al termine di consultazioni ed estenuanti dibattiti si decise per un definitivo progetto guida che riassumesse e sostituisse il precedente FNP e si occupasse esclusivamente della città di Berlino. Il progetto veniva pubblicato sotto il nome di Planwerk Innenstadt (Progetto di pianificazione della città) e venne concepito per aumentare il volume di crescita cittadino.

Questo nuovo progetto aveva la capacità di risvegliare la coscienza critica cittadina fin'allora impegnata nell'arduo compito di riconciliazione e riunificazione della città. Gli abitanti di Berlino decidevano di partecipare attivamente alle strategie e lavori di rinnovo dando vita a commissioni cittadine (*Bewohner Gremien*) per poter meglio affrontare e discutere i progetti del Planwerk. A livello di quartiere e soprattutto in *Mitte* si assisteva ad una discussione pubblica che aveva come tema principale il dibattito politico sullo sviluppo edilizio cittadino e come risultato quello di ritardare e variare drasticamente sia il potenziale costruttivo sfruttabile che la messa in pratica del Planwerk.

Per l'effettiva realizzazione dei progetti oltre ai risultati del dibattito politico si doveva fare i conti o con la resistenza o l'appoggio dei residenti di determinate zone cittadine. Tra

il '97 ed il '99 erano infatti nate commissioni pubbliche, a volte spontanee, che, facendosi carico della spaccatura sociale berlinese, comprovavano l'effettiva esistenza di una cintura di povertà in alcuni quartieri della città che obbligava a rivedere uno dei punti fondamentali del Planwerk, quello riguardante il rilancio economico cittadino.

Nel marzo del 1998 veniva pubblicata la perizia "Sviluppo cittadino socialmente orientato", in cui si dichiarava di aver analizzato e differenziato l'insieme delle strutture sociali. Venivano quindi fatte nuove proposte ed approntate correzioni (sotto forma di provvedimenti) al progetto iniziale onde poter soddisfare le variegate proposte cittadine senza tuttavia distanziarsi troppo dalle esigenze della politica cittadina. La città venne suddivisa in quindici zone e in ognuna di esse fu concessa la creazione di *Quartiermanagement*, vere e proprie organizzazioni di quartiere che si sarebbero occupate delle politiche degli alloggi e della distribuzione di case popolari nelle zone dell'ovest e dell'est cittadino. Ad essi venivano affidati i compiti di gestire il calmiere degli affitti secondo un sistema di distribuzione degli alloggi in base al reddito delle famiglie meno abbienti.

Il Senato berlinese prendeva la decisione di occuparsi di uno sviluppo cittadino che avesse una spiccata impronta sociale e vennero usati finanziamenti concessi dall'Unione Europea e delle altre regioni tedesche per il rinnovo di determinati quartieri. Nel 1999, durante l'ultima seduta del parlamento, si decideva per un nuovo ed ulteriore piano regolatore (*Bebaungsplan*) che soppiantasse il vecchio e desse il via alla costruzione di palazzi ad Alexandrplatz, nonché nel quartiere di *Mitte*.

Questo continuo stato di indecisione che aveva caratterizzato i primi dieci anni dalla caduta del muro dimostrarono sia la debolezza politica che l'impreparazione ad uno sviluppo urbano e ad una rivalutazione reale della città: dimostrava come qualsiasi progetto urbanistico dovesse fare i conti, prima o poi, con le reali situazioni sociali contingenti e quanto Berlino fosse realmente impreparata ad un cambiamento drastico e strutturale.

Nel 1998 la camera de deputati aveva fondato la "commissione per preparare Berlino al futuro" (*Zukunftsfähiges Berlin*) che consegnava nell'estate del 1999 un primo rapporto in cui ogni dettaglio riguardante le situazioni sociali cittadine veniva incomprensibilmente tralasciato. Nello stesso periodo anche la UE si occupava della capitale tedesca ed avviò il *Berlinstudie*, una ricerca dedicata allo sviluppo futuro della regione berlinese, per poter depositare una perizia per domanda di incentivi entro il 2006. Sia la perizia della commissione europea che il rapporto della commissione berlinese si rivelavano inefficaci perché non coglievano il problema alle sue radici e cioè, che qualsiasi disposizione politica riguardante lo sviluppo di una città deve appoggiarsi ai potenziali già esistenti e, nel caso specifico di Berlino: la ricerca universitaria, il numero elevato di gioventù, l'ambiente - e nel caso specifico gli spazi verdi di cui dispone la città - la cultura, il potenziale apportato dall'immigrazione e la politica sociale. Tra il 1990 ed il 2000, al di là delle varie discussioni in campo politico, sociale ed urbanistico, veniva risolto il principale problema della città che riguardava il quartiere centrale di Mitte in cui la ristrutturazione e la ricostruzione erano resi necessari da un punto di vista economico e turistico. Diciotto

architetti si occupavano di progetti miranti alla ricostruzione degli edifici che si affacciano sulle vie principali di Friedrichstrabe e Unter der Linden mentre, i quartieri appartenenti all'ovest come Wilmersdorf, Charlottenburg e Tiergarten vedevano sorgere costruzioni moderne in modo da non creare un netto distacco tra le due zone. A sei architetti tedeschi seguivano due statunitensi, due inglesi, un italiano, un francese, un austriaco, una irachena, un canadese un olandese ed un giapponese.

Per Potsdamer Platz, invece, veniva fatto un discorso a parte. La piazza era infatti un nodo viario e sede dei terminali delle più importanti linee ferroviarie internazionali che facevano capo a Berlino e che aveva raggiunto un'importanza leggendaria durante i primi decenni del Novecento. dopo essere stata il cuore di Berlino e la piazza più trafficata d'Europa, con la costruzione del Muro, era diventata una grande area vuota e abbandonata. Dopo l'abbattimento del Muro, l'area si è venuta a trovare in un punto nodale della città riunificata. Per garantire la desiderata ripresa di questa parte di città, nel 1991 veniva indetto il concorso di idee, per il quale furono invitati 16 studi internazionale di architettura. Il concorso era promosso dal gruppo industriale Daimler Benz (proprietario dell'area) in collaborazione con l'Assessorato all'edilizia di Berlino. La Daimler-Benz (proprietario del marchio Mercedes) aveva deciso di insediarsi in questa zona già nel 1989, poco prima della caduta del Muro. La superficie di concorso era di circa 68.000 mq. Nel nuovo centro si voleva garantire una utilizzazione degli spazi urbani lungo l'arco delle 24 ore con destinazione d'uso mista (commercio, tempo libero, cultura, artigianato, residenza e uffici). Il concorso suscitò

grande interesse; si trattava infatti di una occasione unica: la progettazione di un intero quartiere collocato 'nel cuore di una importante metropoli. La progettazione urbanistica complessiva e la supervisione artistica dell'intero complesso era assegnata a Renzo Piano, che affidava la progettazione dei singoli interventi a vari studi professionali, tra cui Rogers, Isozaki (giapponese), Kollhoff (tedesco) e Moneo (spagnolo). L'intero complesso forma come un'isola architettonica composta da diciannove edifici (di cui otto progettati dallo stesso Piano), divisa in due grandi lotti separati tra loro dalla Alte Potsdamer Strasse. Il vincitore del concorso proponeva una fitta edificazione dei lotti con costruzioni di altezza ridotta, secondo una tipologia caratteristica delle città europee, in opposizione al modello americano definito da grandi grattacieli. L'area è, programmaticamente, costituita da edifici formalmente e cromaticamente diversi tra loro, separati tramite stradine, passaggi pedonali, viali alberati, piazzette. Tra i vari isolati sono presenti anche una nuova rete di canali e specchi d'acqua. Nella parte sud c'è il nuovo lago triangolare che, collegato al Landwehrkanal, enfatizza il rapporto tra architettura storica e nuova, per continuare poi come canale che riappare nella Marlene-Dietrich-Platz e si conclude al margine nord dell'area. Per riallacciarsi a modelli compositivi tradizionali, è stata mantenuta la maglia stradale esistente prima della II Guerra mondiale, formante isolati quadrati, ed edifici non più alti di 10 piani. Dal punto di vista architettonico è stata utilizzata una tipologia che reinterpreta in chiave attuale la tradizione degli edifici berlinesi a corte (i cortili delle zone residenziali, con coperture vetrate e non, grandi atri danno luce agli edifici per uffici), mentre il se-

gno contemporaneo dello shopping center americano dalla tipica localizzazione periferica è stata trasferita nel centro urbano (Potsdamer-Platz-Arkaden). Attraverso questo enorme intervento, la città di Berlino ha inteso costruire un nuovo centro, non solo della vita economica, ma un quartiere-manifesto che rappresenti l'immagine dinamica della nuova capitale tedesca all'inizio del Duemila.

O almeno questo era il presupposto, anche se, all'inizio del ventunesimo secolo erano stati risolti solo i problemi più evidenti, cioè dare nuova forma a aree urbane che, a causa di anni di incuria, erano state abbandonate, ma che dovevano essere ricostruite il più in fretta possibile. Un diverso processo veniva impostato invece con altre aree, importanti da un punto di vista logistico, che non necessitavano di una immediata ricostruzione: il quartiere, infatti, che più di tutti necessitava di essere riqualificato da un punto di vista architettonico, era quello di Friedrichshain.

In questo caso la definizione di *gentrification* ritorna quanto mai utile: "convertire".

Friedrichshain

Il quartiere nasceva all'inizio del XIX secolo nella zona situata ad est del centro cittadino tra la sponda orientale del fiume Sprea ed il muro doganale che chiudeva la città ad est. Nel 1848-46 nel quartiere era realizzato il *Volkspark Friedrichshain*, il grande parco che avrebbe dato il nome al quartiere. Nel 1874, al suo interno, era inaugurato il primo ospedale pubblico berlinese, il *Krankenhaus im Friedrichshain*. A partire dal 1870 l'area era interessata da un fortissimo sviluppo industriale ed edilizio, veniva costruito il ponte di Oberbaum,

per unire il quartiere alla zona sud della città per permettere il flusso di pendolari che lavoravano nello stabilimento della Osram, la fabbrica di lampadine più grande della Germania costruita nel 1910 al ridosso del fiume. Particolarmente imponenti erano anche gli stabilimenti del macello (*Zentraler Schlacht und Viehhof*), che sorgevano lungo la ferrovia di circonvallazione (*Ringbahn*) la fabbrica NARVA che, sempre al ridosso del fiume, produceva componenti industriali.

La costruzione di case d'affitto per la classe operaia, proseguita fino al 1914, portava il quartiere a raggiungere indici altissimi di densità edilizia ed abitativa: negli anni trenta la popolazione era di 340.000 abitanti e Friedrichshain diveniva uno dei centri del movimento operaio berlinese, capeggiato dai partiti comunista e socialdemocratico.

Con la divisione cittadina post-bellica il quartiere venne affidato al settore di occupazione sovietico e diveniva una delle zone principali della Berlino Est. Durante gli anni del muro il quartiere rimse il punto centrale dell'industria di Berlino Est e non venne snaturata la propria anima operaia. Con la caduta del muro il quartiere si svuotava di un numero considerevole di abitanti che preferivano trasferirsi nell'Ovest lasciando i propri appartamenti inabitati. Il fenomeno causava una piccola invasione di studenti ed artisti che si appropriavano di quelle stesse case lasciate incustodite. Venivano occupate circa quaranta case e gli *squatters* si scontravano ripetutamente con la polizia durante le azioni di sgombero. In alcune strade come Mainzerstrabe venivano costruiti baricate e fossati ai quali la polizia doveva ovviare con pesanti azioni di sgombero supportate da carri armati. Al termine del periodo di scontri, il Senato berlinese decideva di dimettersi

e di indire nuove elezioni provinciali che coincisero con le prime nazionali dal 1946. In giugno venivano eletti i nuovi parlamentari di Friedrichshain che avevano l'opportunità di gestire autonomamente la politica degli alloggi. Alla fine del 1990 la WBF, società edile di Friedrichshain, si assumeva l'incarico d'inventariare il patrimonio degli immobili appartenenti all'amministrazione comunale degli alloggi (KWV) gestita dalla RDT. Circa 60mila alloggi su 65mila disponibili venivano presi sotto il controllo della WBF e la maggior parte del patrimonio delle vecchie costruzioni veniva restituito ai vecchi proprietari anche se alcuni problemi di proprietà rimasero irrisolti, soprattutto per case e terreni appartenute agli ebrei prima dell'ascesa nazista, periodo in cui i proprietari ebrei erano costretti a vendere gli immobili a prezzi irrisori quando non a cederli a causa di espropri. La Conferenza dei Diritti degli Ebrei (*Jewish Claims Conference*) si rifa infatti alla legislazione vigente prima del periodo nazista.

Tra il 1993 ed il 1997 le zone di *WarschauerstraBe*, *Traveplatz* ed *Ostkreuz* venivano dichiarate "risanabili", più di quattromila appartamenti erano ristrutturati ricavandone altri ottocento. Nel 1994 si decideva dell'espulsione degli occupanti della Baia di *Rummelsburger*, penisola del fiume Sprea sede del più antico borgo di pescatori di Berlino, con l'intenzione di costruirvi circa duemilasettecento appartamenti. Nello stesso anno la WBF decideva di vendere gli alloggi di *Karl Marx Allee* ad una banca che si occupasse della ristrutturazione di cui necessitavano la maggior parte degli appartamenti. Gli abitanti degli alloggi non accettavano di buon grado la privatizzazione degli immobili, perché avevano guadagnato il diritto a viverci partecipandone direttamente alla costruzione e

perché, a causa della nuova legislazione che soppiantava quella dell'Est, gli affitti iniziavano ad aumentare drasticamente. I problemi che non venivano presi in considerazione erano principalmente due: non si teneva conto che il quartiere era rimasto, secondo la tradizione, operaio e che gli affitti erano tra i più bassi di Berlino. Infatti *Friedrichshain* veniva interessato da interventi durante tutti gli anni novanta snaturandone l'aspetto principale. La privatizzazione da un lato e l'amministrazione fiduciaria dall'altro smantellavano le industrie una ad una. Le aziende chiudevano ed il settore commerciale veniva sottoposto ad un basilare cambiamento strutturale che inquadrava la nuova economia del quartiere da industriale a piccola zona manifatturiera e di servizio creando un numero enorme di disoccupati.

La natura del quartiere cambiava in pochissimo tempo. Gli edifici d'epoca erano ricercatissimi da studenti, artisti e giovani coppie ai quali corrispose, in pochissimo tempo un'infrastruttura adeguata caratterizzata da bar e locali che soppiantavano le botteghe tipiche della zona. Luoghi quali *Simon-Dach-StraBe* da popolari diventavano improvvisamente alla moda. Venivano anche cambiati i nomi di strade e fermate della metropolitana: l'*Hauptbahnhof*, la stazione centrale di Berlino Est, diveniva *Ostbahnhof* (Stazione Est), *Leninplatz* (Piazza Lenin) cambiava in *Platz der Vereinten Nationen* (Piazza delle Nazioni Unite) e la stazione della metro di *Rathaus Friedrichshain* (Municipio di F.) si trasformava in *Frankfurter Tor* (Porta di Francoforte).

Quando tutto il potenziale industriale di *Friedrichshain* venne smantellato rimanevano circa 46mila metri quadri di superficie appartenenti all'ex fabbrica dell'Osram ed alla

NARVA e tutelate dai beni culturali come archeologia industriale. Ad essa si aggiungevano le zone più a est, dedicate in passato a depositi e granai e tutto il lungo Sprea per la lunghezza di circa quattro chilometri. La grandezza dello spazio a disposizione era direttamente proporzionale al tempo che si voleva impiegare per utilizzarlo. Nel 1993 veniva investito un miliardo di Marchi tedeschi per la progettazione dell'*Oberbaum City*. Il progetto commissionato dalla Sirius, Società di Immobili e Sviluppo di Monaco di Baviera convertiva i 46mila metri quadrati in servizi, appartamenti e piccole zone commerciali con l'intenzione di creare tra i 4 ed i 6mila posti di lavoro. Il progetto non prevedeva l'abbattimento di edifici e si prefiggeva di restituire ad una zona, per lo più abbandonata, la propria tradizione storica dello spazio unico di condivisione di lavoro e abitazione. Si voleva dare vita ad un quartiere dedicando la parte ovest alla piccola e media economia e la parte est a sedici isolati comprensivi di alloggi.

I lavori duravano dal '93 al '99, venivano ristrutturati i vari edifici lasciando intatte le facciate e le strutture originali modificandoli, però, strutturalmente all'interno e convertendo i grandi spazi in uffici. In cima all'edificio più alto, appartenuto alla NARVA, era montato un nuovo tetto in vetro che ne aumentava l'altezza di circa sessanta metri. L'aspetto esterno veniva sensibilmente migliorato, mentre quello interno stravolto.

Il quartiere cambiava la sua struttura sociale velocemente, ospitando abitanti di classi più agiate che potevano far fronte ad affitti più alti mentre i residenti originari dovevano emigrare più a est, nei quartieri limitrofi di *Lichtenberg* e *Marzhan*.

La Baia di *Rummelsburger*, sgombrata nel 1994 dagli occupanti, è una penisola naturale del Fiume Sprea, propaggine est dei quartieri di *Friedrichshain* e *Lichtenberg* che guarda a nord verso quest'ultimo e a sud verso l'enorme parco di *Treptow*. Le ditte appaltatrici VEBA e Ziel si dividevano le due zone d'appartenenza della Baia riconvertendola in zona residenziale. Nel 1999 circa 597 unità abitative, della grandezza di 52-120 metri quadri, erano già state costruite dalla VEBA e ad esse sarebbero seguite altre 400. Già dal maggio '98 veniva costruito un asilo con un centinaio di posti a disposizione. Mentre la Ziel costruiva circa 544 unità tra il '97 ed il '98 con altrettanto asilo. La Baia era sponsorizzata dal Senato cittadino e fortemente pubblicizzata con il suggerimento di poter vivere con uno "Sguardo sull'acqua": esempio, quindi, di *greentrification* (Pasta 2018).

Il progetto Spreufer

All'indomani della caduta del Muro, la zona del fiume Sprea, spartiacque dei quartieri di *Kreuzberg* e *Friedrichshain*, risultava una delle aree a più alto potenziale di sviluppo immobiliare per la sua centralità, la vicinanza al centro storico e per la possibilità di sfruttare il braccio di fiume a lungo inutilizzato a causa della presenza del Muro. L'occasione di servirsi nuovamente dell'intero bacino fluviale permetteva di progettare secondo una nuova prospettiva che "volgesse la città verso l'acqua".

Come si può notare dalla cartina, parallela al fiume, nel lato nord, scorre la strada *Holzmarktsrasse*, che prosegue con la *Miihlenstrasse*, e taglia la città da ovest a est toccando i ponti *Michaelbrücke*, *Schillingbrücke* ed *Oberbaumbrücke*. Questi

collegavano i quartieri di *Friedrichshain* e *Kreuzberg* prima del Muro, poi inutilizzati durante gli anni della divisione. In questo punto il Muro veniva innalzato parallelo alla sponda nord del fiume, utilizzato come confine naturale e alle strade che da ovest si dirigevano ad est.

A collegare i due quartieri vi era anche un altro ponte, il *Brommybrücke*, sito tra *Schillingbrücke* e *Oberbaumbrücke*, che veniva però distrutto durante la seconda guerra mondiale. Di questo non sono rimaste che rovine, le quali tuttora affiorano dall'acqua e sulle quali si vorrebbe ricostruire il ponte in modo da offrire un nuovo punto di transito.

Tra il 1961 ed il 1989 gli abitanti dei due quartieri non potevano usare le rispettive rive della Sprea. Dal lato di *Kreuzberg* non si poteva né vedere né accedere al quartiere sito dirimpetto mentre, dalla parte di *Friedrichshain*, non era visibile il tratto di fiume, perché sbarrato dalla presenza dello stesso Muro. Lungo la *Muhlenstraße*, e per una lunghezza di circa 1,3 km., si trova il maggior tracciato di Muro rimasto in piedi dal 1989 che ospita la famosa *East Side Gallery*, la più grande galleria d'arte open air. Essa rappresenta un memoriale internazionale alla libertà ed è interamente adornata da graffiti eseguiti da 101 artisti provenienti da tutto il mondo ispirati al tema della pace e della caduta dei confini in seguito alla fine della "guerra fredda".

A poche centinaia di metri a nord del fiume si trova l'odierna *Ostbahnhof* (Stazione Est), ex Stazione Centrale di Berlino Est fino all'89 e fino ad allora utilizzata sia per il trasporto pubblico che per le merci. La zona circostante, composta sia da edifici pubblici che da magazzini e binari, copre uno spazio di circa quattromila metri quadri e si trova in un punto nevralgi-

co per i collegamenti interni alla città poiché accoglie i treni e le metropolitane che attraversano Berlino da est a ovest.

Percorrendo ad est il ponte di *Oberbaum* da sud a nord, cioè dal quartiere di *Kreuzberg* in direzione di *Friedrichshain*, s'imbocca *Warschauerstrasse*; la distanza tra questa e *l'Ostbahnhof* è di un chilometro. Facendo lo stesso percorso ad ovest ed attraversando il ponte di Michael, la distanza da questo alla stazione *Ostbahnhof* è di circa mezzo chilometro. Circa millecinquecento metri, di cui, milletrecento, sotto la tutela dei monumenti (*East Side Gallery*), separano i ponti di *Oberbaum* e *Jannowitz*, e sono i percorsi, ogni giorno, da circa 120mila persone che usano mezzi di trasporto pubblico e privato.

Nel 1992, al fine di poter reimpiegare alcune zone “riaffiorate” dopo la caduta del Muro, la Repubblica Federale Tedesca indisse un bando pubblico, specificatamente per la città di Berlino, con lo scopo di raccogliere progetti riguardanti la trasformazione urbanistica ed architettonica dell'area e degli edifici siti tra i quartieri di *Kreuzberg* e *Friedrichshain* al ridosso dell'attuale stazione *Ostbahnhof*⁷ e della zona della Sprea che, sino al 1989, era stata utilizzata come confine naturale per la divisione delle due città.

Il bando recitava:

La zona dell'Hauptbahnhof da ampliare come spazio di completamento per le altre funzioni ferroviarie nonché per i servizi corrispondenti quali hotel, ristoranti, negozi e quant'altro. Un aspetto essenziale consiste nell'integrare i nuovi viadotti ferroviari con i sistemi

7. L' *Ostbahnhof* è la terza stazione più grande di Berlino e quella che ha cambiato più nomi di tutte le altre. Durante la divisione tra le due Germanie era la stazione principale di Berlino est, si chiamava Hauptbahnhof ed ha mantenuto questo nome fino al 2006, anno in cui è stata costruita la nuova stazione centrale attuale.

di comunicazione preesistenti. Nella zona a nord della stazione è d'uopo un ampliamento del centro commerciale già esistente con negozi addetti alla vendita al dettaglio.⁸

Veniva suggerito di considerare la zona intorno alla Sprea e corrispettivi argini come luogo ideale per la costruzione di edifici destinati per uffici ed appartamenti con l'intenzione di assicurare il lungo fiume come zona esclusivamente pedonale rendendo possibile un nuovo rapporto tra la città e l'acqua.

Le zone intorno all'Hauptbahnhof,⁹ insieme al 'nuovamente libero Spreeufer' offrono l'opportunità di una nuova revisione dell'intera struttura cittadina. Le aree a nord e a sud dello spazio ferroviario, fino all'altezza del ponte di Warschau, sono da inquadrare sia come superfici per uso aziendale che per uso abitativo. Nel contesto del concorso pubblico risulta essenziale la concezione dell'intera struttura come unità di misura da sfruttare esclusivamente per fini edili restituendone l'originario aspetto urbanistico prebellico.¹⁰

I motivi per una rivalutazione della zona erano, da un lato l'importanza del nodo ferroviario, la *Ostbahnhof*, che sarebbe divenuta uno principali "punti di sosta" per i trasporti regionali e nazionali dall'altro, invece, il tentativo, tramite la bonifica della zona depressa, di dare un nuovo aspetto architettonico e urbanistico a quelle che, fino alla caduta del muro, erano indicate come periferie cittadine. "Il concorso ha come compito la ricerca di affermare e dichiarare l'unione delle strutture cittadine esistenti con le due rive della Sprea".¹¹ Nel bando si poneva l'accento su di un nuovo concetto del costruire che rendesse le zone interessate più "vivibili",

8. Wettbewerb aktuell 1993.

9. Odierna Ostbahnhof.

10. Wettbewerb aktuell 1993.

11. Wettbewerb aktuell 1993.

con l'intenzione di dare forma ad un progetto che avesse un nucleo centrale con un 25% da dedicare ad abitazioni e che rispettasse i canoni d'impatto ambientale proposti dal GFZ, Centro di Ricerca Geologico, per assicurare adeguate opportunità allo sfruttamento del territorio assecondandone la forma naturale.

Alla gara d'appalto partecipavano sessantaquattro studi di architettura che presentarono altrettanti progetti ed il primo premio del concorso venne assegnato agli architetti Julia Tophof e Norbert Hemprich con la seguente motivazione:

L'autore si ripromette di rispettare la struttura cittadina storica con una limitata scelta nell'attuare cambiamenti e, per quanto ritenuto necessario, attuare una nuova interpretazione dell'eterogeneo paesaggio cittadino. Lo scopo del progetto consiste nel dare una forma non standardizzata ad una già complessa struttura cittadina mediante differenti sottoprogetti. Particolarmente appropriata risulta la progettazione dell'area circostante la stazione.¹²

Il progetto vincitore prevedeva anche un riutilizzo del bacino portuale ritoccando zone poste sotto tutela dei monumenti ma creando, nella giuria valutatrice, non pochi imbarazzi, così espressi:

La disposizione del nuovo bacino portuale è plausibile a livello architettonico ma, tuttavia, poco realistica. Nella zona della Sprea viene posto l'accento su di una precisa rielaborazione della testa di ponte composta da nuovi edifici. Gli edifici delle due sponde si possono porgere simbolicamente la mano su quello stesso fiume che aveva funto da confine naturale. La proposta che prevede di spostare e separare alcune parti dell'East Side Gallery per far spazio ad un attracco sulla Sprea viene giudicato problematico.¹³

12. Wettbewerb aktuell 1993.

13. Wettbewerb aktuell 1993.

Questo era, nonostante le perplessità, il giudizio definitivo e sintetico che veniva dato dalla commissione: “Il progetto offre una concreta opportunità di sviluppo delle zone proposte, sia nei piccoli che nei grandi spazi”.¹⁴

Il progetto, in linea di massima, veniva accettato anche se, a causa delle evidenti intenzioni di pressoché radicale stravolgimento dell’aspetto di quella zona cittadina, doveva essere proposto ai berlinesi in modo graduale. Risultava quasi imprescindibile porre l’accento prima di tutto sull’importanza di riunire i due quartieri al fine di ricreare un “rimescolamento” dei rispettivi abitanti grazie all’utilizzo delle zone circostanti la *Ostbahnhof*. Il secondo passo, che serviva per concretizzare le prime applicazioni del progetto, puntava a sfruttare le aeree circostanti la stazione, rimaste letteralmente vuote facendo sì che, agli occhi degli abitanti, non apparissero, da un punto di vista prettamente urbanistico ed architettonico, un cambiamento eccessivamente drastico ed evidente.

Il progetto Tophof-Hemprich, oltre a rientrare negli obiettivi del concorso, si adeguava alle direttive disposte due anni prima, nel 1990, dal *Flachennutzungsplan* (FNP Progetto per lo Sfruttamento dei Terreni), nonché progetto guida che poneva le basi per la ristrutturazione dell’area riguardante la Sprea lungo le rive che interessavano i quartieri di *Friedrichshain* e *Kreuzberg*. Il *Flachennutzungsplan*, nella sua stesura originale, rispecchiava le diverse esigenze di sfruttamento del fiume da parte dei due quartieri all’interno dell’intero quadro cittadino: la riva della Sprea dal lato di *Friedrichshain* era vista come zona di completamento urbanistico, all’interno del quale si presentava l’occasione di usare diverse aeree edifi-

14. Wettbewerb aktuell 1993.

cabili con la sicurezza di poter usufruire di accessi continuativi al fiume; dal lato di *Kreuzberg*, invece, c'era la certezza di non dover toccare le precedenti zone commerciali, rimaste intatte all'indomani della caduta del Muro, ma di migliorarne le condizioni in previsione di una pianificazione di nuove aree commerciali in cui veniva presa in considerazione una ristrutturazione logistica, che non implicava un reale procedimento di adattamento del FNP ai luoghi che avrebbero necessitato di sicuri cambiamenti.

Di fatto, a partire dal 1992, i cambiamenti architettonici e urbanistici che lentamente presero forma, non seguivano e rispettavano solo ed esclusivamente le linee guida del progetto Tophof-Hemprich, ma si adeguavano, di volta in volta, alle differenti pianificazioni che si susseguirono durante tutto il decennio del 1990.

Ad esempio, la regolazione del traffico, prevedeva, inizialmente, la chiusura della circonvallazione ad Ovest del centro storico (BAB, *Berlin Autobahn*, autostrada interna), il prolungamento della *HauptstraBe* e la creazione di una seconda circonvallazione composta da una rete di strade del centro cittadino. La futura rete di traffico cittadino avrebbe ridotto, in merito della propria capacità, il traffico di passaggio, migliorando la qualità dello spazio stradale e la propria gestione. A tutt'oggi, questo progetto è solo in potenza e rimane tale solo sulle carte. Obbliga però a supporre che le zone prese in considerazione, soprattutto a nord della Sprea: *HolzmarktstraBe*, *Straluer Allee*, *KopenickerstraBe*, *Schlesisches StraBe*, *MilhlenstraBe* e *HauptstraBe*, diverranno oggetto di un cambiamento che prevede la loro trasformazione in un unico percorso della lunghezza di circa 6 km

che passerebbe attraverso lo Spreeufer rendendolo un'area altamente urbanizzata e trafficata.

Nel 1992 veniva pubblicato lo *Stadtebaulicher Rahmenplan*, nonché una raccolta di diversi progetti, presentati al Senato berlinese in forma privata, che si occupavano di specifiche zone all'interno del più complesso progetto Tophof-Hempri-*ch*. Tra questi c'era, per esempio, quello del '94 che puntava a spostare il tragitto di *MilhlenstraBe* e che, rimasto incompiuto, prevede ora su di essa la costruzione di una piazza, *Rummelsburger Platz*, e di un numero di edifici di pari dimensione e altezza. Il progetto prevede inoltre che sul lato di *Friedrichshain* e per tutto il tratto compreso dai ponti di *Jannowitz* ed. *Oberbaum*, segua l'ampliamento del lungo Spreea, per un'ampiezza di 15 metri, fino a inglobare un parco che sfiori la *East Side Gallery* la quale, a sua volta, verrebbe aperta per alcuni tratti rimanendo intatta nella sua linearità e venendo integrata con appartamenti e isolati negozi.

Nel 1995 il *Landschaftsprogramm* (LaPro nonché Programma per lo Sfruttamento Paesaggistico), progetto tuttora incompiuto, considerava le sponde della Spreea come area naturale e mirava ad una rivalutazione degli spazi liberi per il recupero, nel quadro paesaggistico, della protezione delle specie e della natura. Le zone interessate erano *Straluer Platz*, *Rummelsburger Platz*, *WarschauerstraBe*, *RevalerstraBe* e *Platz an der Jannowitzbrücke*.

Nel 1999, lo *Stadtentwicklungsplan Wohnen*, (Progetto per lo Sviluppo residenziale), con decisione del Senato berlinese, considerava la zona della Spreea come la principale risposta alla priorità dello sviluppo abitativo, offrendo sia un potenziale per appartamenti di valore che si affacciano sull'acqua

che per nuove costruzioni edili appetibili al mercato immobiliare per le favorevoli condizioni del Lungo Sprea.

Nel 1999, veniva, infatti, pubblicato il *Planwerk Innenstadt*, che operava di concerto con il progetto “tra quartieri”. Il principale scopo del *Planwerk* consisteva, fondamentalmente, nel “celare” i progetti di speculazione edilizia dietro motivazioni storiche e politiche che avevano come argomento principale la riunificazione tra Est ed Ovest, simbolicamente rappresentata dai quartieri di *Kreuzberg* e *Friedrichshain* lungo il tratto della Sprea. I tratti principali del *Planwerk* ricalcavano quelli del FNP.

Nel 2001 vedeva la luce il *Konzept Bürostandort Berlin-Strukturen und Perspektiven bis 2010*, che aveva come concetto prioritario l’edificazione, in ragione dell’aumento della domanda di uffici “di valore” considerando la privilegiata posizione geografica del quartiere nella zona della City.

Per i locali ad uso ufficio venivano indicati: la zona dell’*Ostbahnhof*, in qualità di una delle nuove Cities. La sua posizione era adatta per le funzioni di una City e, in considerazione della propria locazione, predestinata ad un progetto di grosse dimensioni.

L’area comprendente *Holzmarktstrabe* e *Michaelkirchstrabe* veniva considerata come un “nuovo potenziale cittadino” per la ricostruzione del centro storico.

Il tipo di sfruttamento da applicare lungo la riva della Sprea lato di *Kreuzberg*, era denominato “Miscuglio urbano” e offriva una predominanza di aeree con superfici ad uso commerciale. Il fattore che, fino ai giorni nostri, ha condizionato, in negativo ed in positivo, la riuscita e la messa in pratica dei diversi disegni, pianificazioni e progetti, è stata la grande discre-

panza tra la vastità dei terreni potenzialmente edificabili e la corrispondente povertà della domanda da parte di piccoli e medi imprenditori. Questi, a dispetto delle aspettative, non sono apparsi interessati né alla centralità né alla buona accessibilità urbana della zona circostante la Sprea.

“Il Leitbild si orienta ai principi base del Planwrk Innestadt ed ai cambiamenti delle diverse esigenze del Rahmenplan”.¹⁵ Nel 2001, con una perizia incaricata dal *Senatsverwaltung* per lo sviluppo cittadino e con l'appoggio del distretto *Friedrichshain/Kreuzberg*, veniva elaborato il *Leitbild Spreeraum*, il progetto guida per lo sfruttamento e la pianificazione territoriale delle zone adiacenti alla Sprea. Il *Leitbild* veniva concepito in forma di broccura da distribuire ai cittadini dei due quartieri per informarli sui progetti che si stavano occupando dello *Spreeraum* (Zona della Sprea) e sensibilizzarli riguardo i cambiamenti strutturali che avrebbero interessato la zona in questione. L'introduzione, firmata da Peter Strieder, Senatore incaricato per lo sviluppo urbano, citava quanto segue:

La zona della Sprea sita tra i quartieri di Kreuzberg e Friedeichshain, nonché antico confine tra Est ed Ovest, deve rappresentare il modello del cambiamento e della fusione del distretto Kreuzberg-Friedrichshain e, nelle menti dei suoi cittadini, deve fungere come esempio di città unitaria. Mi riferisco principalmente all'importanza di questo distretto e di questi quartieri che potranno riavere la loro pubblica funzione al margine dello storico centro cittadino [...]. Il significato della Sprea deve essere nuovamente riportato nelle coscienze dei cittadini, perché per troppo tempo questa zona si è imposta attraverso la dolorosa divisione del Muro e dei quartieri che volgevano le spalle al fiume.¹⁶

15. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2001.

16. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 2001.

Lo scopo rimaneva lo stesso di nove anni prima: potenziare quelle aree cittadine recuperate all'indomani della caduta del Muro e che erano, già di per sé, utili a nuove costruzioni rivalutando e riprogettando le aeree inutilizzate sia prima che dopo la caduta del muro secondo un piano che proponesse una trasformazione strutturale. La motivazione principale consisteva, infatti, nel porre in relazione (architettonica e urbanistica) le nuove strutture cittadine con le preesistenti, senza puntare, esclusivamente, ad uno stravolgimento radicale.

La zona della Sprea è al centro di un cambiamento radicale. Non si tratta solamente di riunire le due zone a lungo separate tramite costruzione di ponti, bensì di venire definitivamente a capo dei problemi strutturali che condizionano il riutilizzo delle zone adiacenti l'acqua.¹⁷

Il corso del fiume veniva infatti indicato come spina dorsale di tutta l'aerea e doveva perciò ricoprire il ruolo di protagonista assoluto per la riconsiderazione dello spazio e l'immagine stessa che di questo si voleva offrire.

Nella brossura, la zona che veniva presa in considerazione, aumentava notevolmente rispetto al 1992 e, sempre partendo da Ovest, cioè dal ponte di *Jannowitz* nel quartiere di *Mitte*, si spostava considerevolmente verso Est comprendendo anche *Elsenbrilcke*, appendice dei quartieri di *Treptow* e *Lichtenberg*.

La zona che si affaccia sul fiume e che fa capo al quartiere di *Kreuzberg* è, in qualche modo, dichiarata già unita al centro cittadino e gode di buone strutture abitative di base, mentre, per quanto riguarda la zona sita sulla sponda opposta, "[...]

17. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2001.

mancano collegamenti lungo i milletrecento metri della East Side Gallery che rendono lo spazio intorno alla Sprea non abitabile”.¹⁸

La *East Side Gallery* funge non solo da memoriale di quella che era la zona di confine tra i due quartieri e quindi di un’area lasciata per decenni intatta ma, rientrando a pieno titolo nell’elenco dei monumenti tutelati, funge anche da ostacolo per lo sfruttamento edile e urbanistico dell’intera zona.

Negli ultimi dieci anni il profondo mutamento strutturale, politico ed economico ha contribuito alla perdita d’identità dello Spreeraum. Contemporaneamente, soprattutto in Friedrichshain, è iniziata una nuova dinamica di sviluppo. Le zone, importantissime, comprendenti la Ostbahnhof e Oberbaumcity propongono già un carisma da città unitaria e sono divenuti sinonimi del cambiamento e dello sviluppo. Dal 1990 sono state messe a disposizione circa 472 mila metri quadri di superfici da dedicare al commercio, alle abitazioni e a servizi vari. La zona della Sprea, oggi, con i suoi 100 ettari, rappresenta, il potenziale di sviluppo più elevato e centrale di tutta Berlino.¹⁹

Il *Leitbild* può essere definito come la sintesi dei diversi progetti che si sono occupati dello *Spreeufer* a partire dal 1992, anno in cui il progetto Tophof-Hemprich vinse l’appalto, rivisto nel 1999, anno in cui venne ratificato il Planwerk Innenstadt per giungere alla sua definitiva composizione nel 2001.

Un altro aspetto che non può venir tralasciato, riguarda lo sviluppo e la ristrutturazione che hanno interessato il quartiere di *Friedrichshain* negli anni precedenti alla pubblicazione del *Leitbild* e che ha posto le basi, prima fra tutte con la costruzione dell’*Oberbaum City*, per quella che, solo in ultima istanza, avrebbe preso il nome di “*Cityerganzungsgebiet*”,

18. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2001.

19. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2001.

la zona di completamento della preesistente City, compresa, fino ad allora, solo nel quartiere centrale di *Mitte*. Se nel piano iniziale la Sprea veniva considerata come la risorsa principale da sfruttare con un intervento edilizio che puntasse al concetto di città riunita lungo il percorso del proprio fiume, nel *Leitbild*, datato 2001, la progettazione puntava a sfruttare la Sprea non solo in senso ideologico, quanto piuttosto in senso strutturale, utilizzandone ogni metro disponibile.

Progetto Spreeufer /Arena am Ostbahnhof

Nel 2003, a cura del Senato berlinese per lo sviluppo urbano, veniva pubblicato il progetto *Spreeufer/Arena am Ostbahnhof* che pensava la zona della Sprea sita tra *Kreuzberg* e *Friedrichshain*, come un nuovo quartiere indipendente, alla stregua di una piccola città tale da collegare i due estremi del centro berlinese, *Charlottenburg* e *Treptow*, di fatto, l'ex centro di Berlino Ovest e la zona verde dell'ex Est. L'idea di base consisteva nel creare un continuum architettonico che attirasse gli investitori per continuare a costruire lungo il fiume. Un concetto molto importante consisteva nell'assicurarsi gli argini, *Ufer*, come estensioni dei quartieri collegati tra di loro; essi venivano inglobati come un zona libera, importante e pubblica del centro cittadino, perciò un corridoio, presentato anche dal FNP e dal *Landschaftsprogramm* come un insieme di superfici franche lungo gli argini.

Questo documento riportava la stesura definitiva dei progetti che avrebbero interessato la zona della Sprea compresa tra i quartieri di *Kreuzberg* e *Friedrichshain*. Rispetto al 1992, anno in cui venne ufficializzato il progetto guida Tophof-Hemprich, il centro nevralgico, attorno al quale sa-

rebbero gravitate le nuove disposizioni, venne individuato nell'Arena 0₂ World, un palazzetto dello sport adibito anche a concerti. Il nuovo progetto venne consegnato allo studio di architettura Jahn, Mack & Partner che, con la collaborazione del Anschutz Entertainment Group, società di proprietà del miliardario americano Phil Anschutz di Los Angeles (USA) e la 0₂ Germany, leader nei servizi di telefonia mobile, si dedicarono alla progettazione e costruzione dell'Arena 0₂ World e dell'area antistante. La motivazione principale riportava:

[...] l'Arena sarà il motore dello sviluppo edilizio sui territori dell'ex stazione merci, nonché il centro del futuro quartiere dal carattere multifunzionale (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2003).

La forma unitaria del progetto serviva come giustificazione della propria natura pubblica anche per le aeree riservate ad edifici privati ed allo sfruttamento dei terreni ma, soprattutto, per evidenziare la sua preposta funzione di collegamento.

L'aspetto che non deve assolutamente assumere il progetto è quello di un giardino privato formatosi attraverso i continui cambiamenti territoriali ed elementi di forma. L'eterogeneità della Sprea non deve essere assolutamente annullata, perché bisogna darne l'idea di una zona libera (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2003).

Le nuove zone cittadine venivano concepite come aeree di collegamento non più differenziate e divise tra di loro, all'interno delle quali le rive lottizzate servissero e funzionassero come depositi sul fiume per evidenziare la creazione di un nuovo collegamento delle varie zone.

Nel 2001, il progetto originale Tophof-Hemprich, tramite l'AEG, il Senato berlinese e i quartieri *Friedrichshain-Kreuzberg*, è stato portato a termine con dovuti ritocchi e sviluppato secondo nuovo piano regolatore: le zone del lungo

fiume in corrispondenza di *Holzmarktstrabe* e *Muhlenstrabe* dovevano mantenere il carattere di una passeggiata, mentre per le aree limitrofe sarebbero state formulate regole formali in base alle diverse peculiarità.

Progetti portati a termine dal 1992 al 2004

In questi dodici anni di progettazioni e “riprogettazioni” la zona della Sprea ha visto realizzate alcune proposte in alcuni punti dell’area di pianificazione. Le più importanti sono di seguito illustrate.

In *Holzmarktstrabe* 1-7 si trova il *Fortress Immobilien AG Mererbusch*, un centro polifunzionale che unisce uffici ad un distributore di benzina, un Burger King e ad un supermercato Lidl. La sua costruzione è costata 8,3 milioni di euro. Nella stessa strada, ai civici 15 e 17 si trova il Triass, costruito tra il 1994 ed il 1996, ospita gli edifici amministrativi della BVG, il trasporto pubblico berlinese ed è composto da tre edifici di tredici piani l’uno collegati tra loro da un edificio di sei piani. L’*EnergieForum Berlin* è un edificio che risale al 1908, si trova in *Stralauer Platz* 33/34 ed ospitava il magazzino centrale dell’officina municipale del gas. Fino al 2002 era stato riutilizzato ed integrato come centrale per lo sfruttamento di energie alternative. Il vecchio magazzino rientrava a far parte degli edifici posti sotto la tutela dei monumenti ed è stato collegato da due nuovi edifici uniti tra di loro da una facciata a vetri. Imprese ed istituzioni che si occupano a livello nazionale ed internazionale del campo degli anti-inquinanti vi si sono insediate e utilizzano l’edificio a livello amministrativo e come sala conferenze nel campo delle energie alternative.

In *Warschauer Strabe* 34-44, nel 1906, fu costruito l'*Industriepalast*, un edificio industriale progettato secondo i canoni architettonici di inizio secolo con uno scheletro in ferro composto da cinque edifici isolati ma uniti tra di loro in modo da formare un complesso unitario. La sua facciata veniva risanata tra il '92 ed il '93 ed i civici 43/44 risanati nell'ambito del progetto *Mediaspree* con l'aggiunta di un nuovo edificio che si orienta, architettonicamente al palazzo storico. I diversi piani sono trasformati e adibiti ad uffici per un totale di 3.500 m² di superficie.

La *Toyota-Autohaus*, sita in *Stralauer Allee* 44-47, era nata tramite ad un volume di investimenti pari a 10 Milioni di Euro ed è stata inaugurata nel Novembre 2007. Auto nuove ed usate vengono esposte su di una superficie pari a 2.800 m². Nel 2004 veniva fondato *Mediaspree e. V.*, un ente che aveva come compito quello di riunire i capitali di tutti gli investitori e piccoli imprenditori del campo immobiliare che, all'indomani della caduta del Muro, avevano acquistato terreni adiacenti allo *Spreeufer*. Di fatto *Mediaspree* rappresentava solo un gruppo di locatari, proprietari terrieri ed affittuari tra i quali partecipava l'amministrazione del quartiere *Friedrichshain-Kreuzberg*, non come diretta responsabile, ma solo in qualità di partner.

Nel 2008 *Mediaspree* raccoglieva circa ventuno soci tra cui: l' AEG, la BEHALA (Società addetta alla costruzione di aree portuali), la *Berliner Stadtreinigungsbetriebe* (società addetta allo smaltimento di rifiuti urbani), la *Deutsche Post Immobilien* (società immobiliare facente capo alle poste), la GASAG (la più grande azienda comunale per l'erogazione del gas), la IVG e la *TLG Immobilien* (due delle maggiori società immobiliari rispettivamente dell'Ovest e dell'Est Germania).

Il compito di *Mediaspree* consisteva nel convogliare eventuali residenti ed imprese in quella zona cittadina, quindi organizzare contatti con proprietari, autorità e sostenitori nonché adottare misure per la commercializzazione curando l'immagine dello *Spreeufer*.

Tra il 2006 ed il 2008, all'altezza di *Muhllenstrabe* 12-30, sfruttando i terreni dell'ex stazione merci, completamente ripulita degli edifici che la componevano (magazzini, capannoni, impianti di smaltimento, betoniere, carrozzerie ed altre aziende commerciali), l'AEG ha realizzato una delle più moderne arene polifunzionali al mondo, la 0₂ World. I numeri dell'arena: una superficie di 60.000 m², 160 m di lunghezza, 130 m di larghezza, 35 m di altezza con una facciata di quasi 20.000 m² e l'ingresso principale con struttura circolare e parzialmente in vetro che ricorda la tradizione dei grandi teatri dell'opera di fine XIX ed inizio XX secolo. Il costo della costruzione si è aggirato intorno ai 165 Milioni di euro.

Il progetto urbanistico nella quale viene inglobata l'Arena è composto da una pianta ortogonale con una gerarchia di piazze e strade. Gli edifici sono stati progettati con altezze pari a 50, 80 e 133 metri in modo tale da comporre un complesso unitario con gli altri edifici già pensati per il Lungo Sprea. Circa cinquanta metri di spazio sono previsti tra il palazzetto e la *Muhlenstrabe*, quindi direttamente sul fiume. In tutto sono stati progettati circa 623mila m² di superficie di cui circa 80mila m³ per appartamenti. Tra l'Arena ed il ponte di Warschauer si trova una zona adatta per la costruzione di uffici collegabili, nelle immediate vicinanze alle stazioni del trasporto pubblico, da affiancare a negozi e ristoranti che potranno creare una futura occupazione al quartiere.

Nella zona ovest dell'Arena sono previste aree dedicate all'intrattenimento e che comprendono teatri, cinema e ristoranti che serviranno, in modo eguale, sia gli abitanti del quartiere che turisti e visitatori. Nella parte sud, simmetrico all'entrata principale del palazzetto, è stato costruito un molo che consente l'approdo delle barche che percorrono la Sprea.

Oltre alla già citata Arena 0₂ World, l'opera forse più costosa, si deve aggiungere un nuovo piano urbanistico del 2006, lo Spree Urban, che prevede la costruzione di sei edifici di un'altezza compresa tra i 36 ed i 43 m, comprensivi di un piccolo grattacielo dell'altezza di 82 metri. Nel progetto dovrebbe essere previsto un passaggio pubblico, con entrata in Holzmarktstrabe, che porti direttamente al fiume. Negli edifici dovrebbero venire a trovarsi uffici, piccoli negozi al dettaglio, ristoranti ed un hotel; inoltre è previsto una quota del 20% da destinare ad alloggi. Per ora nell'area presa in considerazione si trova uno dei locali più attrattivi della zona, il Bar25. Sotto il nome *Columbus-Haus* è prevista la costruzione, in *Stralauer Platz 35*, tra l'*Ostbahnhof* e la Sprea, di tre edifici da otto piani l'uno, ad uso uffici, collegati tra loro.

Nel progetto, i tre palazzi sono concepiti in forma autonoma, in modo da poter essere gestiti e messi sul mercato singolarmente. La *East-Side-Tower*, in *Muhlenstrabe 60*, corrisponde al progetto di un grattacielo con appartamenti di proprietà esclusivi e di gran valore. Questo edificio, originariamente, doveva chiudere una catena formata da fabbricati isolati con vista sul fiume. Il progetto, però non ha trovato conferma, perché la ricostruzione del *Brommybrucke*, prevede ora solo un passaggio pedonale, scartando, quindi, l'ipotesi di fare della *East Side-Tower* una testa di ponte. Nell'area circostante la *Postbahnhof* è stato progett-

tato un centro per uffici, appartamenti, hotel, tempo libero, gastronomia, commercio al dettaglio e servizi legati a quest'ultimo. Il progetto è chiamato anche "Finestra sulla Sprea" e dovrebbe venire collegato al *Park an der Spree* (Parco sulla Sprea), uno spazio verde dell'estensione di circa 2,1 ettari. Il parco è stato pensato come continuazione del Lungo Sprea caratterizzato dall' *East Side Gallery* e dall' *East Side Park*. Questa zona del Lungo Sprea viene a strutturarsi in due zone precise: una, sotto la tutela dei monumenti e comprendente il Muro e la *Kolonnenweg*: la striscia di terra che divideva le due città; l'altra, nonché lo spazio tra Muro e fiume, concepito principalmente come prato. A nord del parco, dove si trovava *shake!*, un circo permanente, era prevista la costruzione del teatro *Globe*. Il fatto stesso che la *East Side Gallery* sia sotto la tutela dei monumenti presenta una particolare "attrazione" per tutta la zona prestando un carattere specifico al progetto. Al parco ed alla sua locazione bisogna prestare la dovuta attenzione, perché sarà parte integrante del futuro quartiere nonché prolungamento del piazzale antistante l'Arena che si affaccia direttamente sul fiume e sul molo d'attracco per le barche.

Per poter ottenere un collegamento visivo privo di ostacoli tra il piazzale ed il molo, diviene necessaria l'apertura della *East Side Gallery*. In futuro si deve esaminare se e dove si renderanno necessarie altre aperture del Muro sia per poter migliorare l'allacciamento del parco al restante quartiere cittadino che per aumentare il sentimento di sicurezza (*Sichereitsgefühl*).²⁰

Le parti di muro, fisicamente staccate dalla cinta per far spazio alle sopracitate aperture, verrebbero posizionate nel parco e lì rimesse sotto la tutela dei monumenti.

20. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2003.

Mediaspree Versenken

Nel 2006, quasi in concomitanza con la costruzione dell'Arena 0₂, in rappresentanza degli interessi di coloro che vedevano nello Spreuefer la possibilità di poter sfruttare le superfici adiacenti al fiume come zone verdi e spazi culturali, è nata l'iniziativa "*Mediaspree Versenken*" (affondare Mediaspree). Si trattava di un gruppo di privati cittadini, coadiuvati da esperti in architettura ed urbanistica, che avevano creato un movimento per sensibilizzare ed informare gli abitanti dei quartieri di *Kreuzberg* e *Friedrichshain* sulle reali intenzioni del progetto *Mediaspree*; collaboravano con essi i movimenti politici di sinistra AG Spreuefer e AG SpreepiratInnen. Il movimento *Mediaspree Versenken* criticava il progetto soprattutto per l'enorme massa di cemento che si sarebbe riversata sulle rive della Spree e sottolineava che solo la minima parte degli edifici, circa il 16,6% del totale costruibile previsto, sarebbe stata utilizzata per la costruzione di appartamenti. In più la paura per il repentino cambio dei quartieri, attualmente caratterizzati da prezzi bassi, movimenti anarchici e cultura alternativa, sia dal punto di vista economico che sociale, hanno scatenato una vasta opposizione trasversale al progetto. L'intero progetto *Mediaspree* venne percepito, in sintesi, come un investimento unidirezionale nel settore dell'edilizia per ceti di medio alto reddito, il cui scopo principale consisteva nella privatizzazione della "vista sulla Spree" per mezzo di un'urbanizzazione che puntava alla mera speculazione esautorando volutamente le parti sociali.

Il progetto *Mediaspree* è stato a lungo criticato ed è tuttora oggetto di disapprovazione da parte degli abitanti di

Friedrichshain e Kreuzberg, sostanzialmente mai ascoltati per l'approvazione di tutti i progetti, che, nel corso dei diciotto anni, sono stati presentati per la pianificazione della zona lungo la Sprea.

A sostegno delle critiche ci sono delle reali considerazioni da fare.

La prima è che *Mediaspree* è un progetto trascinato dagli anni novanta, periodo in cui ancora si credeva che il boom economico avrebbe portato la città ad aumentare fino a cinque milioni di abitanti, mentre dopo un decennio se ne contavano circa tre milioni e 600mila. All'inizio del 2000 si pensava di poter ottenere un risultato simile a quello di *Potsdamer Platz*, godendo però di una superficie otto volte più ampia. Ciò che invece risulta evidente è che le rive della Sprea saranno ricoperte, per quasi tutta la loro ampiezza, di edifici e grattacieli, la maggior parte da adibire ad uso di uffici, i quali, in considerazione della struttura socio economica della zona in particolare e della città in generale, non risultano necessari così come non lo saranno gli appartamenti di valore che solo poche persone potranno permettersi. I costi rischiano di essere troppo alti rispetto alle intenzioni dei progetti e la colata di cemento, che si abatterà sugli argini del fiume, salverà solo poche zone di verde lasciate a disposizione dei cittadini. Gli spazi pubblici realizzati per i percorsi lungo la Sprea sono risibili rispetto alla distanza che occuperanno gli edifici dalla riva e, sebbene esistano zone di accesso libero, queste sarebbero state già progettate video sorvegliate.

Riferimenti bibliografici

- Hartmann, R. and Kistner, F.P. 2008. *Berlin, ein Rundgang vor und nach dem Mauerfall*. Berlin: Braus.
- Hopner, T. 2005. *Standortfaktor Image. Imageproduktion zur Vermarktung stadtebaulicher Vorhaben am Beispiel van "Media-Spree" in Berlin*. Diskussionsbeiträge, Heft 55. Institut für Stadt-und Regionalplanung, Technische Universität Berlin: Technische Uni Berlin.
- Hunger, B. 1990 *Stadtebauprognose DDR*. Heft 42. Institut für Stadt-und Regionalplanung der TU Berlin. Berlin: Selbstverlag.
- Kristen, E. 1990. "20 Jahre Modernisierung und Rekonstruktion in Berlin-Ost." In *Stadterneuerung Berlin. Erfahrungen, Beispiele, Prospektive, herausgegeben von der Senatsverwaltung für Bau und Wohnungswesen*. Berlin.
- Pasta, G. 1996. *Struttura urbana e uso del suolo. Il caso di Manhattan*. Pisa: Felici.
- Pasta, G. 2002. *Towards a geography of urban form – Manhattan*. Pisa: Felici.
- Pasta, G. 2017. *Globalizzazione e trasformazione urbana. Il caso Sudcoreano*. Pisa: Felici.
- Pasta, G. 2018. *Marketing territoriale ed ecologia urbana. Il caso della gentrification del nord ovest degli USA*. Pisa: Felici.
- Scharenberg, A. 2000. *Berlin: Global City oder Konkursmasse? Ein Zwischenbilanz zehn Jahre nach dem Mauerfall*. Berlin: Karl Dietz.
- Schmiedecke, R. 2003. *Berlin-Friedrichshain*. Berlin: Sutton Verlag.
- Scudiero, D. *Opulenza e disagio, Berlin*. In www.luxflux.org
- Senatsverwaltung für stadtentwicklung. 1992. *Fliächennutzungsplan*. Berlin.
- Senatsverwaltung für stadtentwicklung. 1995. *Landschaftsprogramm*. Berlin.
- Senatsverwaltung für stadtentwicklung. 1999. *Planwerk Innenstadt*. Berlin.
- Senatsverwaltung für stadtentwicklung. 2001. *Spreeraum Friedrichshain-Kreuzberg*. Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. 2003. *Spreeufer / Arena am Ostbahnhof*. Berlin.

Statkova, S. 1978. *Der Stadtbezirk Berlin-Friedrichshain stellt sich vor*. Berlin: Berlin-Information.

Wettbewerb aktuell. 1993. Verlagsgesellschaft GmbH.