

INTERVENTO DI ROBERT HAMMOND

Grazie per avermi invitato, mi scuso per non essere in grado di fare questo intervento in Italiano. Parlerò in maniera leggermente diversa da quello che ho scritto - nel testo che vi è stato consegnato (ndr). Mi chiedo come mai sono stato chiamato qui a parlare de l'Aquila, un americano che capisce a malapena l'italiano e che ha vissuto in Italia per pochi mesi e penso che la ragione più ovvia sia il progetto che ho portato avanti a New York di cui vi racconterò brevemente la storia perché penso che ci siano degli interessanti parallelismi con quello che sta succedendo a l'Aquila.

La High Line è una vecchia metropolitana sopraelevata che corre per un miglio e mezzo attraverso l'area ovest di Manhattan. Costruita negli anni '30 per spostare merci e soprattutto cibo, dentro la città, fu ultimata nel 1934 e dal 1980 divenne inutilizzata.

La prima volta che ne ho sentito parlare mi ero da poco trasferito in quella zona ed ho letto un articolo su un giornale che diceva che sarebbe stata distrutta. Ho pensato che qualcuno dovesse fare qualcosa per preservare la struttura esistente. Così sono stato al mio primo consiglio di quartiere e mi sono seduto vicino ad un ragazzo che non conoscevo. Essendo le uniche due persone interessate al progetto abbiamo deciso di cominciare qualcosa insieme, era l'estate del 1999. In quel periodo quasi tutti volevano la demolizione: la città, i proprietari, molti residenti, tutti pensavano che fosse brutta, un rudere, e volevano buttarla giù per costruire qualcosa di nuovo.

La prima volta che l'ho vista mi ha colpito la struttura d'acciaio, ma quando sono salito sopra ho scoperto uno spazio verde, in pratica la natura si era ripresa dove i treni prima correvano. Quello di cui mi sono innamorato era questa natura, questi fiori selvatici che crescevano lì sopra, così, e così piano piano, abbiamo iniziato mettere insieme un gruppo.

Un cosa molto importante, soprattutto ora dovendomi connettere con la questione Aquila, è la giustapposizione tra preservazione e riuso. Il nostro scopo non era solo quello di preservare, salvarla dalla High Line dalla demolizione, ma invece di ideare un nuovo modo di utilizzarla, qualcosa grazie al quale New York fosse in grado di recuperare quello spazio.

All'inizio avevamo solo una visione, un'idea, ma non avevamo un piano, non avevamo soldi. Credo che questa sia una buona cosa per le persone che iniziano un progetto, perché molti pensano: "non ha senso che io faccia tutto questo, non ho abbastanza soldi per farlo, non ho idea di come tutto questo possa funzionare!".

Una delle prime cose che abbiamo fatto noi invece è stata avere un logo - una H per High Line disegnata con i binari della ferrovia da Paula Scher di Pentagram design. È stato il primo passo per un buon progetto. L'idea era sin dal principio di concentrare energie e attenzione sul design con la sicurezza che se fossimo riusciti a lanciarlo bene, poi avremmo potuto mettere su anche solo una pianta e una panchina e il progetto avrebbe seguito il buon design tracciato dall'inizio.

Il grande collegamento con quello che succede qui è però la fotografia. Joel Sternfeld, un famoso fotografo americano, ha fotografato la High Line nell'arco di un anno. Le sue fotografie sono state in qualche modo la più potente parte di tutti i nostri sforzi, perché non era più necessario che io spiegassi nulla, le persone potevano vedere e capire da sole dalle immagini. Mi riferisco specialmente alle immagini dell'Empire State Building. Vedendo proprio nel mezzo di Manhattan questa natura selvatica le persone potevano capire il piano senza parole o discorsi. Le foto sono state fatte nel 2001, e sono state raccolte in una mostra e un libro, un pò come voi, pubblicato nel 2002.

Abbiamo avuto una forte opposizione soprattutto da parte del allora sindaco: Rudolf Giuliani; lui voleva abbattere la High Line. So che alcuni qui in Europa ritenevano fosse un personaggio molto popolare, ma è stato uno dei sindaci più odiati di sempre a New York quando ha finito il suo mandato. Alcune persone negli Stati Uniti hanno iniziato ad

apprezzarlo solo dopo aver lasciato la sua carica. Come detto lui la voleva abbattere e quindi abbiamo dovuto per prima cosa fare causa alla città. Abbiamo dovuto combattere la municipalità e molti degli rappresentati in carica per poterlo fare. Intanto un nuovo gruppo si era formato intorno a noi, molti artisti (la High Line passa infatti attraverso Chelsea, il quartiere delle gallerie d'arte della città), architetti, designers, piccoli imprenditori e molti giovani appena arrivati in città. Un'altra cosa che abbiamo fatto è stato rendere viva la discussione sul piano economico. Naturalmente il progetto deve essere un buon progetto ma è fondamentale che abbia un risvolto economico.

Quando il sindaco Bloomberg è entrato in carica, dopo Giuliani, gli abbiamo sottoposto il caso. I parchi creano valore economico, aumentano il valore del terreno dal 6 al 13%. Poi abbiamo posto l'attenzione sulla creazione di nuove relazioni di vicinato, un nuovo quartiere farà sì che le persone vogliano vivere, lavorare, visitare; diventerà un'attrazione turistica e perciò abbiamo voluto creare un marchio e chiamarlo il quartiere high line, e farne davvero un punto di attrazione. Secondo i nostri calcoli il costo si aggirava intorno ai 100 milioni di dollari e veniva coperto da investimenti per 250 milioni di ritorno nell'arco di 20 anni. In realtà il costo di realizzazione è salito a 150 milioni ma uno studio dell'ufficio del sindaco ha calcolato che il ritorno previsto poteva essere di 900 milioni di dollari per la città nell'arco di 20 anni.

Un'altra cosa che mi fa pensare a l'Aquila e che dapprima nessuno sapeva cosa la High Line potesse diventare e quindi abbiamo fatto un concorso di idee, dove ognuno poteva disegnare quello che voleva, non per forza idee realistiche (abbiamo ricevuto idee come una piscina lunga un miglio attraverso la città o una montagna russa), arrivavano da tutto il mondo. La maggior parte erano idee irrealizzabili ovviamente ma hanno fatto sì che tutto si potessero esprimere mettendo in luce quante cose si potevano fare.

Un'altra cosa interessante e connessa alla vostra mostra qui a Venezia è che abbiamo fatto la nostra mostra a Grand Central, dimostrando che non era solo una questione locale ma una questione nazionale ed internazionale, non era solo per le persone che ci avrebbero vissuto intorno. Siamo stati anche molto pro business. Molti gruppi connessi al verde, parchi, al preservare la natura generalmente tendono a contrapporsi alle imprese, ma noi non siamo stati anti-sviluppo, sottolineando il lato economico, il fatto che la High Line avrebbe migliorato le aree intorno a sé, negli interessi di tutti, compresi i negozianti (per loro abbiamo fatto una mappa di tutti i negozi del quartiere). Poi con il tempo abbiamo trovato anche il sostegno del governo. Come dicevo abbiamo dovuto lottare contro il comune e Giuliani ma alla fine abbiamo fatto un accordo con il nuovo sindaco Bloomberg e con Hilary Clinton, la nostra senatrice, che ha portato molti soldi, ma più di ogni altra cosa abbiamo lavorato molto con le comunità.

Abbiamo organizzato più di 2000 incontri con le comunità. Ogni passaggio nel processo di progettazione della High Line è passato attraverso le comunità, a differenza di come avviene spesso, incontrare le comunità alla fine quando il progetto è finito. Per noi è stato molto importante incontrarsi dall'inizio. Abbiamo lavorato anche con i bambini, costruendo un programma educativo che è durato 10 anni. Credo che sia stato importante non aspettare che il progetto fosse finito organizzando incontri per le strade, fiere e mercatini. Qualcosa che è molto diverso e che è molto difficile per gli europei da comprendere è che The friends of the High Line è un gruppo privato. Controlliamo e gestiamo la High Line, tutto attraverso privati, non riceviamo soldi dalla municipalità o dal governo, abbiamo raccolto tutto attraverso donazioni di individui, privati. Lo stesso vale per Central Park e Madison Square Park che funzionano alla stessa maniera. Quindi siamo un gruppo privato, il governo è solo un partner.

Quando abbiamo dovuto progettare la High Line siamo arrivati ad un punto difficile. Come si ricrea quella magica esperienza che c'era lì sopra, ma costruita artificialmente come un parco? Il risultato è stato un sistema di assi che lascia spazio all'erba di crescere liberamente negli interstizi. Abbiamo messo giù di nuovo delle rotaie per ricollegare visivamente al contesto storico. Le scale per l'accesso salgono direttamente nel mezzo del parco. Abbiamo costruito delle panchine e messe su binario in maniera che possano essere spostate a piacimento. C'è anche una zona con dell'acqua dove i ragazzini possono giocare. La High Line attraversa letteralmente alcuni edifici, come una vecchia fabbrica di biscotti. Abbiamo anche costruito un piccolo anfiteatro, togliendo le strutture di metallo e sostituendole con vetro così da far vedere attraverso la struttura il traffico della avenue al di sotto.

Gli architetti che hanno progettato sono James Corner Field Operations e Diller Scofidio + Renfro ma l'idea delle assi è di Piet Oudolf, che proprio in questi giorni è in mostra all'Arsenale (e credo che sia il primo garden designer ad avere il suo proprio spazio alla Biennale di Venezia).

Il paesaggio del parco cambia moltissimo durante l'anno a seconda delle stagioni, e le persone ritornano a vedere queste trasformazioni. Poi c'è un'illuminazione notturna e soffusa che rende l'High Line particolarmente romantica di sera. La seconda parte, che è ancora in costruzione, dovrebbe inaugurare in primavera 2011.

Sottolineo ancora che lo sviluppo dell'area è stato grande, ci sono 41 proprietà che sono state costruite o sono in via di progettazione e costruzione; Renzo Piano sta progettando il nuovo Whitney Museum, e poi Frank Gehry, Jean Nouvelle, ma credo che la cosa principale a parte tutte le questioni economiche sia che la gente se ne è innamorata. Abbiamo avuto più di 3 milioni di visitatori da quando abbiamo aperto, circa un anno fa. Ogni week end ci sono circa 25000 persone che vengono in visita in un solo giorno.