



Franca Battigelli

Un 'parco nel cielo' a New York. La High Line, da ferrovia industriale a corridoio verde urbano

Parole chiave: High Line, New York, Corridoio verde

Keywords: High Line, New York, Greenways

Contenuto in: Le carte e i discepoli. Studi in onore di Claudio Griggio

Curatori: Fabiana di Brazzà, Ilvano Caliaro, Roberto Norbedo, Renzo Rabboni e Matteo Venier

Editore: Forum

Luogo di pubblicazione: Udine

Anno di pubblicazione: 2016

Collana: Tracce. Itinerari di ricerca/Area umanistica e della formazione

ISBN: 978-88-8420-917-7

ISBN: 978-88-3283-054-5 (versione digitale)

Pagine: 491-504

DOI: 10.4424/978-88-8420-917-7-42

Per citare: Franca Battigelli, «Un 'parco nel cielo' a New York. La High Line, da ferrovia industriale a corridoio verde urbano», in Fabiana di Brazzà, Ilvano Caliaro, Roberto Norbedo, Renzo Rabboni e Matteo Venier (a cura di), *Le carte e i discepoli. Studi in onore di Claudio Griggio*, Udine, Forum, 2016, pp. 491-504

Url: <http://forumeditrice.it/percorsi/lingua-e-letteratura/tracce/le-carte-e-i-discepoli/un-2018parco-nel-cielo2019-a-new-york-la-high-line>

UN ‘PARCO NEL CIELO’ A NEW YORK. LA HIGH LINE, DA FERROVIA INDUSTRIALE A CORRIDOIO VERDE URBANO

Franca Battigelli

Un verde corridoio pensile, lungo oltre due chilometri, si è innestato da alcuni anni nel cuore di New York, incuneato fra i blocchi serrati di grattacieli del West Manhattan. Si tratta di un'ex-ferrovia sopraelevata – la High Line – che, dopo anni di abbandono, è stata recentemente recuperata e trasformata in un parco urbano lineare, sospeso sul piano stradale: un ‘Park in the Sky’, che non solamente si è subito affermato come frequentatissima passeggiata, destinazione d’obbligo per i turisti in visita alla Grande Mela, ma sta anche fungendo da asse generatore di processi di riqualificazione e valorizzazione di quello che era un distretto industriale degradato e semi-abbandonato. Avviato da un’iniziativa di residenti locali – un bell’esempio di modalità *grassroots* – e ampliatosi con la partecipazione di soggetti privati e pubblici, il progetto di recupero è così divenuto uno dei più originali e redditizi interventi di rigenerazione urbana e di gentrificazione, tale da proporsi come modello per altre esperienze similari, anche al di fuori degli Stati Uniti. Appare dunque interessante ripercorrere le tappe del processo di trasformazione della High Line, dall’iniziale funzione industriale all’attuale cerniera di rinnovamento urbano.

La fase industriale: la ferrovia¹

A partire da metà Ottocento il versante occidentale di Manhattan era attraversato dalla ferrovia denominata West Side Line, tratta terminale della rete ferroviaria interstatale che collegava la regione industriale dei Grandi Laghi con lo scalo portuale newyorchese, sull’estuario dello Hudson.² La linea era utiliz-

¹ Molte delle informazioni qui riportate sono tratte da J. David, R. Hammond, *High Line: the inside story of New York City’s Park in the Sky*, New York, Farrar, Straus and Giroux, 2011; da M. Zambelli, H. Pessoa Alves, *La High Line di New York. Un parco nel cielo*, Sesto San Giovanni, Mimesis, 2012; e dal sito web ufficiale www.thehighline.org. Cfr. anche le fonti emerografiche citate in bibliografia.

² La non più esistente stazione centrale a New York accoglie, come ricorda una targa appo-

zata principalmente dai treni che movimentavano merci, derrate e bestiame verso il distretto di conservazione e trasformazione alimentare di West Manhattan – il Meatpacking District – nel quale si concentravano macelli, impianti di confezionamento, frigoriferi, magazzini, grossisti di carne. Attraversando l'abitato, i lunghi treni merci erano responsabili di frequenti incidenti fra i pedoni, soprattutto bambini, che vi incrociavano, causando ferite, amputazioni e numerose vittime. Poco valsero l'imposizione di limiti di velocità e l'impiego di personale che precedeva a cavallo i treni, sbandierando drappi rossi o lanterne di allerta (i *West Side Cowboys*): ancora a fine Ottocento la 10^a Avenue, lungo la quale si snodava un lungo tratto dei binari, era nota come *Death Avenue*, la strada della morte.

Nonostante le continue proteste dei residenti, non si trovò una soluzione al problema se non nel 1929, quando la compagnia ferroviaria proprietaria della linea si impegnò, nell'ambito di un Piano di sviluppo urbano del West Side, a sopraelevare su viadotto il segmento terminale della ferrovia. Ci vollero cinque anni per il completamento dell'opera, che comportò infine l'eliminazione di un centinaio di attraversamenti al livello stradale. La nuova linea, subito denominata High Line, si snodava in mezzo agli edifici a una decina di metri di altezza sul piano stradale, in alcuni casi penetrando in galleria all'interno dei magazzini e degli stabilimenti posti lungo il tracciato, per agevolare la movimentazione delle merci.

Nella seconda metà del Novecento, l'incalzare dell'urbanizzazione e l'espulsione di molte attività produttive poco compatibili con i contesti urbani determinarono, a Manhattan come in tutti gli States, una progressiva rarefazione del traffico commerciale su treno. La High Line venne così dismessa e destinata alla demolizione. Un lungo tratto terminale fu smantellato negli anni Sessanta, mentre l'ultimo treno percorse i binari nel 1980 (trasportando, secondo quanto riportato dalle cronache, un carico di tacchini surgelati). Quanto rimaneva della vecchia ferrovia, non più accessibile, venne abbandonato e progressivamente inghiottito dalla vegetazione, mentre la degradata area ex-industriale circostante andò trasformandosi in luogo di malaffare e di prostituzione.

Il destino della Line sembrava segnato: la completa demolizione dei binari, energicamente sollecitata dai proprietari dei terreni e degli ex-stabilimenti e vagheggiata dagli imprenditori immobiliari, rientrava anche nei progetti dell'amministrazione della città, intenzionata ad intervenire per una radicale

sta sul sito, quale primo passeggero Abraham Lincoln durante il suo viaggio inaugurale come Presidente, nel febbraio 1861. Quattro anni dopo, il 25 aprile 1865, nella medesima stazione fece tappa, nel lungo viaggio da Washington a Springfield nell'Illinois, il convoglio funebre che trasportava il feretro del Presidente assassinato.

riqualificazione dell'area; e non mancarono procedimenti giudiziari volti ad ottenere dalla compagnia ferroviaria proprietaria il costoso smantellamento dell'intera struttura.

Il salvataggio e il recupero: il progetto

Si deve al sorgere di iniziative private e di un movimento popolare il salvataggio della High Line. A metà degli anni Ottanta alcuni cittadini e residenti locali cominciarono ad interessarsi a quella insolita struttura nel cuore della città, immaginando di poterla conservare per trasformarla in uno spazio pubblico.³ Sono gli anni in cui andavano diffondendosi negli Stati Uniti movimenti e organizzazioni spontanee – di ambientalisti, ciclisti, privati cittadini – favorevoli alla conservazione e al recupero di parte di quelle ferrovie che venivano in quegli anni dismesse per essere destinate alla demolizione. Le dimensioni del fenomeno di abbandono erano sconvolgenti: già dalla metà degli anni Sessanta, migliaia di chilometri di linee ferroviarie (che, va sottolineato, erano di proprietà di compagnie private) venivano ogni anno smantellate e demolite poiché obsolete e non più remunerative. L'idea di conservare almeno una parte di quelle ferrovie che nell'Ottocento avevano innervato l'avanzata pioniera verso l'ovest e sostenuto nel Novecento lo sviluppo industriale del Midwest, valorizzandole quale patrimonio storico e destinandole ad uso pubblico, trovò grande consenso popolare, per materializzarsi infine nella fondazione, nel 1986, dell'associazione non-profit Rails-to-Trails-Conservancy. Obiettivo perseguito da tale istituzione è non solamente la conservazione di ex-ferrovie, da convertire in percorsi ciclo-pedonali con funzione sportivo-ricreativa – come dire 'dal treno alla bicicletta' – ma anche la diffusione, attraverso attività di promozione e sensibilizzazione, di un sistema di mobilità attiva (*active transportation*), ciclo-pedonale, alternativo alla 'mobilità passiva' dominata dalla ubiquitaria automobile privata.⁴ A favore della realizzazione di una rete nazionale di mobilità lenta, formata da corridoi verdi (*greenways*), si era anche pronunciato, a livello federale, un rapporto della *President's Commission on Americans Outdoors in the USA*, pubblicato nel 1987, che ne incentivava la diffusione con funzione sia di spazi verdi a servizio dei cittadini, sia

³ L'idea iniziale era sorta a Peter Obletz, un residente della 30^a Str., che si proponeva in realtà di recuperare la linea per riattivare il traffico ferroviario, per il trasporto non solo di merci ma anche di passeggeri.

⁴ I risultati ottenuti in un trentennio di attività sono sorprendenti: oggi l'associazione, che conta oltre 160.000 membri e attivisti in tutti gli stati della federazione, gestisce – principalmente attraverso autofinanziamento – 34.000 chilometri di percorsi, utilizzati da decine di milioni di fruitori ogni anno. Cfr. il sito dell'associazione: www.railstotrails.org.

di vere e proprie infrastrutture di mobilità, volte a connettere aree rurali e spazi urbani «like a giant circulation system».⁵

A Manhattan, l'obiettivo di conservazione dello storico manufatto della High Line e di una sua riconversione in spazio pubblico venne inizialmente promosso da due residenti locali, Joshua David e Robert Hammond, che nel 1999 diedero vita all'associazione Friends of the High Line. Al fine di acquisire proposte per il recupero e il riutilizzo della linea venne lanciato nel 2003 un concorso di idee («Designing the High Line»), a cui parteciparono centinaia di architetti e paesaggisti di una quarantina di paesi.⁶ Un successivo concorso di progettazione portò alla scelta del progetto definitivo, quello siglato da una associazione professionale diretta dall'olandese Piet Oudolf, rinomato architetto del paesaggio. Il progetto prevedeva il coinvolgimento della comunità locale e l'attivazione di un processo di progettazione partecipata e condivisa con un largo pubblico, secondo la modalità *Community-based planning*; i risultati che ne emersero confermarono la volontà generale di conservare la struttura ferroviaria, mantenendone il carattere seminaturale dato dalla vegetazione spontanea. Si concretizzò così il progetto di creazione di un parco lineare sopraelevato che inserisse armonicamente le tracce del passato industriale in un contesto verde.⁷

Per acquisire le ingenti risorse necessarie all'attuazione dell'opera fu avviata una campagna di raccolta fondi, che ottenne l'adesione e il consistente supporto finanziario di associazioni filantropiche, di artisti e personaggi dello spettacolo e di potenti compagnie immobiliari, interessate alle promettenti opportunità di investimento. Deciso sostenitore del progetto fu anche il nuovo sindaco, l'imprenditore miliardario Michael Bloomberg che intravedeva nel recupero della struttura il potenziale per interventi di riqualificazione urbanistica e di crescita economica del West End. Ben 112 milioni di dollari vennero così erogati dall'amministrazione della città a sostegno del progetto.⁸

⁵ J. Ahern, *Greenways in the USA: theory, trends and prospects*, in *Ecological networks and greenways. Concept, design, implementation*, ed. by R. H.J. Jongman and G. Pungetti, Cambridge, Cambridge University Press, 2004, pp. 34-55. <http://ebooks.cambridge.org/ebook.jsf?bid=CBO9780511606762>.

⁶ Per approfondimenti relativi al percorso progettuale ed esecutivo si rimanda alla dettagliata trattazione di M. Zambelli, H. Pessoa Alves, *La High Line di New York* cit., pp. 15 sgg.

⁷ L'idea in sé non era nuova: pochi anni prima, nel 1993, a Parigi era stata aperta al pubblico la *Promenade plantée*, una passeggiata verde di 4,5 km realizzata sul viadotto della vecchia linea ferroviaria che da metà Ottocento collegava la Gare de la Bastille con Vincennes, dismessa a fine anni Sessanta (cfr. www.promenade-plantee.org).

⁸ La realizzazione delle prime due sezioni della High Line è costata complessivamente 153 milioni di dollari. Oltre al citato contributo della Città di New York, hanno partecipato al finanziamento il governo federale con 20,7 milioni e lo Stato di New York (700.000 dollari);

Dopo che gli ultimi proprietari della ferrovia, il gruppo CSX Transportation, ebbero sottoscritto un formale atto di donazione della High Line alla città di New York, nel 2006 iniziarono i lavori di restauro della struttura portante e dei binari, di installazione delle infrastrutture elettriche ed idriche e di allestimento del percorso pedonale e del verde.

La rifunzionalizzazione post-industriale: il parco

Il progetto della nuova High Line fu portato a compimento a tempo di record. Nel giugno 2009 veniva aperto il primo tratto del parco, quello meridionale, fra Gansevoort Street (tre blocchi a sud della 14^a Str.) e la 20^a Str.; due anni dopo, con l'apertura di un secondo tratto, la Line raggiunse la 30^a Str.; nel settembre 2014, infine, grandi festeggiamenti hanno accompagnato l'apertura al pubblico dell'ultima sezione fino alla 34^a Str. L'intero percorso misura ora 2330 metri e attraversa ventitré isolati urbani (*fig. 1*).

Passeggiare lungo il parco – un autentico 'Park on the Sky', come è stato subito ribattezzato – è certo un'esperienza unica. Sopraelevato di una decina di metri dal piano stradale e delimitato da parapetti (in parte quelli ferroviari originali), lo si raggiunge da diversi punti di accesso, attraverso scale o ascensori. Il percorso si rivela un vero e proprio giardino pensile: rigogliose quinte verde, popolate da alberi, arbusti e fiori, accompagnano il corridoio pedonale, con la vegetazione erbacea che si infiltra tra i binari e in mezzo ai giunti dei moduli in cemento della pavimentazione. Alla composizione floristica è stata riservata un'attenzione particolare, in quanto, per precisa scelta progettuale («Keep it wild»), si è voluto mantenere quelle specie vegetali che avevano colonizzato spontaneamente il sedime ferroviario durante gli anni dell'abbandono – specie autototone frugali, resistenti alla siccità e al freddo – e che formano oggi una varietà di composizioni vegetali dai colori e profumi cangianti nelle diverse stagioni, suggestive anche d'inverno⁹ (*fig. 2*).

Il percorso pedonale è dotato di aree di sosta, panchine, siti per picnic, balconi e gradinate panoramiche, un terrazzo solare. Alcuni spazi più ampi sono attrezzati per ospitare le molteplici attività ricreative ed educative che vengono costantemente proposte ai visitatori e ai residenti, in particolare ai

i Friends of the High Line (attraverso eventi, donazioni, sponsorizzazioni e vendita di oggettistica) e compagnie immobiliari private hanno contribuito con una ventina di milioni di dollari (M. Zambelli, H. Pessoa Alves, *La High Line di New York* cit., p. 33).

⁹ Alla vegetazione, che gioca un ruolo centrale nell'attrattività del parco ed è alla base di molte attività didattiche e della recente campagna «Adotta una pianta», è riservato un ampio spazio nel sito web della High Line, nella cui *Bloom list* viene puntualmente segnalato, di mese in mese, l'elenco delle fioriture in atto (www.thehighline.org).



Fig. 1. Il tracciato della High Line. Fonte: en.wikipedia.org/wiki/High_Line_(New-York_city), cons. aprile 2015.



Fig. 2. Erbe e arbusti fra i binari della High Line.

bambini; visite guidate, concerti e spettacoli, installazioni artistiche, giochi e spettacoli di strada, corsi di fitness fanno parte della ricca offerta ricreativa del parco.¹⁰ Il tutto continuamente sorvegliato da un servizio discreto di sicurezza e di controllo.

Anche il contesto esterno, osservato da una prospettiva nuova, contribuisce al fascino del parco. Scorci urbani continuamente diversi si aprono infatti allo sguardo del visitatore, sia in orizzontale, nel passaggio da un isolato all'altro, sia in verticale, in una scansione a più piani (fig. 3). Ad altezza occhi sfilano in sequenza i bassi edifici in mattone che ospitano botteghe artigiane, ristoranti, taverne e negozi gastronomici. In proiezione verso l'alto si susseguono vecchi magazzini e opifici restaurati, storici alberghi, l'austero complesso del Seminario Teologico, e ancora moderni grattacieli di vetro, lussuosi hotel ed edifici di design, giganteschi cartelloni pubblicitari luminosi. Verso il basso, infine, si intravede il piano stradale, con l'animato traffico metropolitano, i parcheggi, qualche lotto di terreno ancora inedificato, una pista di pattinaggio.

¹⁰ Sul ruolo del parco quale catalizzatore di attività artistiche cfr. *High Art: public art on the High Line*, ed. by C. Alemanni, New York, Skira-Rizzoli, 2015.



Fig. 3. Dalla High Line, una veduta prospettica a diversi piani.

Questa passeggiata sospesa – passerella ibrida fra vegetazione e materialità, punto di vista privilegiato di scenari urbani – è rapidamente diventata un must di visita per i molti turisti che affollano New York: nell’insieme, quasi cinque milioni di persone hanno percorso la Line nel 2013.

Mantenere e promuovere: il modello gestionale

La manutenzione e la conduzione del parco vengono espletate secondo un modello di partenariato pubblico-privato, modalità certo non nuova, ma che qui si è dimostrata pienamente efficace e funzionale.

Di proprietà della città di New York con lo status di Community Park sotto la giurisdizione del Department of Parks & Recreation, per gli aspetti gestionali la High Line è data in concessione all’associazione non-profit Friends of the High Line, accreditata quale partner. In base alla divisione delle competenze, la municipalità si occupa della sicurezza e della manutenzione della struttura ferroviaria portante e degli accessi al parco (scale e ascensori); l’associazione è responsabile della gestione ordinaria del parco, dell’organizzazione delle diverse attività artistiche e ricreative, della manutenzione del verde e, non da ultimo, della raccolta dei finanziamenti: dunque, una gestione imprenditoriale privata con funzio-

ni tecnico-finanziarie, che non esclude però un ruolo sociale, mirato a promuovere la creazione di una comunità e di un vicinato con un forte senso di appartenenza al territorio, come viene anche esplicitato nel logo «Fostering a strong community and neighborhood» che accompagna il nome dell'associazione.

I cospicui finanziamenti necessari per la gestione del parco¹¹ vengono acquisiti dai Friends attraverso vari canali: quote di adesione (di importo annuo compreso fra 40 e 500 dollari, interamente detraibili), ma soprattutto donazioni private e l'importante supporto finanziario – a suon di milioni di dollari – di benefattori, aziende e compagnie private;¹² molto redditizia è inoltre la vendita, anche online, di pubblicazioni e di vario materiale promozionale, che, a titolo di esempio, nel 2014 ha raccolto qualcosa come 800.000 dollari.¹³

Nella gestione del parco è anche coinvolto, secondo il collaudato modello partecipativo americano, il volontariato,¹⁴ attraverso l'impegno attivo di privati cittadini di ogni età e condizione che vengono impiegati nelle diverse manifestazioni e attività organizzate dai Friends, nelle campagne di sensibilizzazione ed educazione, nelle visite guidate e nei lavori di manutenzione del verde.

Il parco come fulcro e modello di riqualificazione urbana

Come si è detto, nel settembre 2014 è stato inaugurato il terzo ed ultimo tratto della Line, ottocento metri di sviluppo fra la 30^a e la 34^a Str. Costato intorno ai 35 milioni di dollari, in gran parte di origine privata, il nuovo segmento chiude il percorso rettilineo delle prime due sezioni con un'ampia curvatura che si affaccia sull'estuario dello Hudson aggirando il dismesso terminale ferroviario dello Hudson Rail Yards.

¹¹ Il costo di gestione, riferito alle prime due sezioni del parco, si aggira intorno ai 2,5 milioni di dollari all'anno, cui vanno aggiunti costi amministrativi ed altre voci che fanno lievitare il budget operativo a 4,5 milioni di dollari (M. Zambelli, H. Pessoa Alves, *La High Line di New York* cit., p. 58).

¹² Una fruttuosa iniziativa di raccolta fondi è la cena di beneficenza che viene organizzata ogni anno a primavera, denominata *Spring Benefit*; a fronte di biglietti il cui costo viaggia da 1500 a 100.000 dollari e oltre, l'evento diventa anche occasione di mondanità e visibilità («See and be seen») per personaggi dello spettacolo, autorità e privati benefattori che vi partecipano (www.thehighline.org/springbenefit2015).

¹³ L. W. Foderaro, *More New York City parks become retailers*, «International New York Times», December 18, 2014.

¹⁴ Il volontariato è una pratica molto diffusa negli Stati Uniti, favorita dal senso di appartenenza e di solidarietà del cittadino medio, pronto a rendersi attivamente responsabile del bene comune e del patrimonio nazionale. Del fenomeno del volontariato statunitense, rivolto in particolare alla gestione del patrimonio culturale, si è occupata F. Battigelli, «*Getting involved*». *Il ruolo del volontariato nella gestione dell'heritage statunitense*, in *Sguardi sul mondo. Letture di geografia sociale*, a cura di A. Bianchetti e A. Guaran, Bologna, Pàtron, 2014, pp. 201-213.

Il completamento della Line si è accompagnato a un imponente piano di sviluppo immobiliare in quello che era un vasto e semiabbandonato complesso ferroviario – opportunità unica di una grande area libera, oltre 10 ettari, nel cuore di Manhattan –, che si sta in pochi anni trasformando in una selva di grattacieli e accoglierà la stazione della linea 7 metropolitana. L'ultimo tratto della Line, che, come recita la pubblicità, «guarda al futuro», oggi si snoda affiancato da un nastro di vetro e acciaio (fra cui un grattacielo più alto dell'Empire State Building e un edificio a torre a scavalco sopra i binari), intervallato da grandiosi scorci sullo Hudson.

È comunque l'intero parco sopraelevato che nel giro di pochi anni è diventato un catalizzatore di investimenti privati e un vero e proprio asse generatore di processi di riqualificazione urbana. I vecchi distributori all'ingrosso e le rumorose attività del passato, non più in grado di sostenere l'incremento del valore degli immobili, si sono da tempo trasferiti altrove; gli storici stabilimenti produttivi, ristrutturati e riconvertiti a nuovi usi, convivono ora con torri per residenze ed uffici firmate da archistar (*fig. 4*), con gallerie d'arte, studi professionali, negozi dalle vetrine patinate e ristoranti alla moda, complessi commerciali di grande richiamo, in un travolgente processo di super-gentrificazione.

Gettonatissimo fulcro commerciale a ridosso della Line è, fra la 9^a e la 11^a Avenue, il Chelsea Market, ospitato nel grande edificio appartenente in origine alla mitica compagnia Nabisco-National Biscuit Company,¹⁵ che è stato interamente ristrutturato mantenendo l'originaria architettura industriale. Oggi Chelsea Market offre una varietà di colorati negozi di prodotti artigianali, informali punti di ristorazione ed uno studio televisivo, inseriti in quanto rimane delle vecchie strutture ed attrezzature produttive a creare un ambiente ibrido di grande suggestione.

Altro punto di riferimento visivo è, all'estremità meridionale della Line, in affaccio sullo Hudson, il bianco edificio a otto piani progettato da Renzo Piano che ospita la nuova sede del Whitney Museum of American Arts, qui trasferito nel maggio 2015.

In pochi anni, la riqualificata High Line è dunque divenuta un «engine of growth», un autentico motore di sviluppo, alimentato da capitali privati, per l'intera area circostante. Ne sono conseguiti risultati economici di certo impressionanti: migliaia di nuovi posti di lavoro, un'impennata del valore dei terreni e degli immobili,¹⁶ redditi stratosferici per le grandi imprese edili ed immobi-

¹⁵ Qui venne inventato, nel 1912, il popolare biscotto Oreo, uno strato di crema fra due calde di cacao, tuttora fra i più commercializzati al mondo.

¹⁶ Uno studio curato nel 2011 dalla New York City Development Corporation dimostra come nell'area circostante la High Line il valore degli edifici residenziali, che prima del 2003 era inferiore al valore medio a Manhattan, si sia incrementato secondo un preciso modello spa-



Fig. 4. Nuovi palazzi per uffici. A sinistra, la 'Vela' di Frank Gehry.

liari, nonché, attraverso il gettito fiscale, introiti milionari per la stessa amministrazione della città.

Quella che è iniziata come una campagna promossa dalla comunità locale per il salvataggio della ferrovia si è così trasformata, al di là di ogni aspettativa, in una delle operazioni di sviluppo economico di maggiore successo dell'amministrazione Bloomberg, che si calcola abbia generato, con i primi due segmenti, un volano economico di non meno di due miliardi di dollari per i soli investitori privati.¹⁷

Non mancano comunque voci critiche rispetto alla nuova gentrificazione apportata dalla metamorfosi urbana. Come in altre esperienze similari, si con-

ziale, direttamente attribuibile all'effetto rivitalizzante che il parco svolge sul mercato immobiliare. Fra il 2003 e il 2011, infatti, tale valore appare più che raddoppiato in corrispondenza di una ristretta fascia immediatamente contigua al parco (a cinque minuti di distanza a piedi), mentre ha registrato rivalutazioni comunque significative ma più contenute nella fascia più distante (<http://www.nycedc.com/economic-data/august-2011-economic-snapshot>).

¹⁷ P. McGeehan, *The High Line isn't just a sight to see; it's also an economic dynamo*, «International New York Times», June 5, 2011.

testa quello sviluppo elitario ed esclusivo che ha comportato l'espulsione di attività tradizionali e di vecchi residenti, la sostituzione sociale e la perdita di identità del quartiere. Si disapprovano quelle operazioni speculative esogene che hanno stravolto l'iniziativa popolare da cui si è originato l'intero progetto. E si denuncia, più in generale, quel sistema-parchi a doppio livello della metropoli, che ai parchi a gestione privata come il Central Park e appunto la High Line, più alla moda e gettonati, destinatari di cospicue risorse e donazioni, contrappone la precarietà di gestione e la scarsa sicurezza di molte aree verdi pubbliche semidimenticate dei quartieri periferici a basso reddito.

La privilegiata condizione socio-spaziale di cui gode l'imborghesita West Manhattan, anche per quanto riguarda l'accesso al verde, sta così suscitando malcontenti sino a livello politico. Un «more equitable approach» nella politica dei parchi, che non radicalizzi i divari socioeconomici della metropoli, è divenuto così un obiettivo della nuova amministrazione guidata, da gennaio 2014, dal sindaco democratico De Blasio: un impegno a far sì che tutti i parchi, pubblici o privati che siano, vengano gestiti con un approccio tanto imprenditoriale quanto equo, che ne mantenga condizioni di qualità e li renda effettivamente fruibili da parte di tutti i cittadini.¹⁸ In ogni caso, il successo ottenuto dalla High Line come *greenway* urbana ha fatto scuola e si è riverberato in progetti ed iniziative, non solo americani, mirati a realizzare corridoi verdi e percorsi sopraelevati sul modello della Line.

Nella stessa New York, per esempio, sta prendendo corpo l'idea, ancora solamente progettuale, del nuovo Terminal 5 dell'aeroporto JFK, un parco pensile poggiante sulla copertura del terminal, attrezzato a verde e comprendente un'area giochi per bambini e un percorso per cani, l'unico spazio open-air dell'intero aeroporto, dal quale osservare il distante *skyline* della città.¹⁹ Fra gli altri non pochi progetti statunitensi – come la Bloomingdale Line a Chicago e la 6th Street Enbankment di Jersey City – è particolarmente significativo il caso riguardante la conversione a parco del Viadotto Reading a Filadelfia, un tronco ferroviario del 1893 contiguo alla stazione centrale della città; tale progetto, sostenuto dal distretto locale e dall'amministrazione municipale ed energicamente sollecitato dalle influenti imprese private di costruzioni, viene invece contestato dalla stessa popolazione residente che, proprio in base alla lezione newyorchese, vede con ostilità le prevedibili ricadute di gentrificazione che ne conseguirebbero.²⁰

¹⁸ L. W. Foderaro, *New Parks Dept. Leader shares De Blasio's goal of addressing inequities*, «International New York Times», March 21, 2014.

¹⁹ P. McGeehan, *Terminal at J.F.K. could soon offer travelers a bit of the High Line*, «International New York Times», November 6, 2014.

²⁰ J. M. Broder, *Deconstructing New York City's High Line Park: the how, why and wherefore*, «Journal of Transportation Law, Logistic and Policy», 2012, p. 251.

Nella vecchia Europa, un progetto ancor più discusso, questa volta soprattutto in ragione dell'impegno finanziario richiesto, è quello che si sta cercando di realizzare a Londra: un nuovo ponte pedonale sul Tamigi (Garden Bridge, 370 metri di lunghezza, fra il Waterloo Bridge e il Blackfriars Bridge), quale struttura di collegamento fra gli opposti quartieri sul fiume nonché passeggiata ricreativa e attrazione turistica.²¹ Ma si tratta in questo caso di una costruzione ex-novo di *greenway* che smentisce la filosofia alla base del modello High Line, nato dalla volontà di conservazione e riuso di una esistente infrastruttura legata ad un passato di storia industriale.

Conclusioni

La trasformazione in parco pubblico della High Line di New York può essere letta da diverse angolature come una storia di successo, che ne ha fatto un modello per analoghe iniziative dentro e fuori il contesto statunitense. Il suo recupero ha permesso il salvataggio e una originale valorizzazione di un tratto della ferrovia quale eredità e testimonianza del passato industriale della città, mantenendone la memoria e fornendo nel contempo una modalità di fruizione lenta della città; ha dimostrato come un progetto di grande impegno tecnico e finanziario, originato con modalità *grassroots* dalla comunità locale ma capace di aggregare soggetti pubblici e privati, sia riuscita a conseguire risultati straordinari; ha messo in atto un funzionale modello di gestione privata e imprenditoriale di un bene pubblico; ha attratto investimenti immobiliari, attività commerciali e flussi turistici che hanno fatto del parco il fulcro di un travolgente processo di rigenerazione urbana, attivando un circuito virtuoso di sviluppo economico di crescente rilievo.

D'altra parte, innegabili criticità possono essere riconosciute in quel medesimo processo di gentrificazione elitaria che ha saputo riqualificare l'intero quartiere, a prezzo però di un'espulsione, sebbene forse difficilmente evitabile, di attività storiche e della comunità di residenti locali, sostituiti da nuovi soggetti e ceti sociali privilegiati – ricchi borghesi, professionisti, turisti – e da nuovi modelli di attività commerciali e ricreative di segmento elevato.

L'ulteriore lezione che si può ricavare dalla fortunata storia della High Line richiama allora l'esigenza che processi di rigenerazione urbana così imponenti

²¹ Il progetto, già autorizzato dal distretto di Lambeth, la località a sud del Tamigi interessata dalla nuova infrastruttura, ha ottenuto anche la concessione edilizia del Consiglio della città. Nel contempo, la neocostituita associazione The Garden Bridge ha lanciato una campagna di raccolta del poderoso finanziamento necessario: ben 175 milioni di sterline, un terzo del quale importo dovrebbe essere erogato, non senza accese critiche, dall'amministrazione della città e dal governo nazionale (www.gardenbridge.london).

siano accompagnati di pari passo da efficaci interventi di protezione del tessuto socio-economico locale; il che rimanda alla necessità di un solido e costante intervento pubblico, in grado di inquadrare il processo di cambiamento entro politiche urbanistiche e sociali tese a garantire uno sviluppo armonico, equo e non discriminante per l'intera comunità di cittadini.

Riferimenti bibliografici

- J. Ahern, *Greenways in the USA: theory, trends and prospects*, in *Ecological networks and greenways*, ed. by R. H. J. Jongman and Gloria Pungetti, Cambridge, Cambridge University Press, 2004, pp. 34-55.
- C. Alemani (ed.), *High Art: public art on the High Line*, New York, Skira/Rizzoli, 2015.
- F. Battigelli, «Getting involved». *Il ruolo del volontariato nella gestione dell'heritage statunitense*, in *Sguardi sul mondo. Letture di geografia sociale*, a cura di A. Bianchetti e A. Guaran, Bologna, Pàtron, 2014, pp. 201-213.
- J. M. Broder, *Deconstructing New York City's High Line Park: the how, why and wherefore*, «Journal of Transportation Law, Logistic and Policy», 2012, pp. 245-252.
- J. David, R. Hammond, *High Line: the inside story of New York City's Park in the Sky*, New York, Farrar, Straus and Giroux, 2011.
- D. L. Erickson, *Connecting corridors: implementing metropolitan greenway networks in North America*, in *Ecological networks and greenways*, ed. by R. H. J. Jongman and Gloria Pungetti, Cambridge, Cambridge University Press, 2004, pp. 200-221.
- L. W. Foderaro, *New Parks Dept. Leader shares De Blasio's goal of addressing inequities*, «International New York Times», March 21, 2014.
- L. W. Foderaro, *More New York City parks become retailers*, «International New York Times», December 18, 2014.
- T. Graziano, *Riconversione funzionale, verde urbano e gentrification: dalla Promenade Plantée di Parigi alla High Line di New York*, «Rivista Geografica Italiana», CXXI (2014), pp. 45-60.
- R. H. J. Jongman, G. Pungetti (eds.), *Ecological networks and greenways. Concept, design, implementation*, Cambridge, Cambridge University Press, 2004. <http://ebooks.cambridge.org/ebook.jsf?bid=CBO9780511606762>.
- K. Loughran, *Parks for profit: the High Line, growth machines and the uneven development of urban public spaces*, «City & Community», 13 (March 1, 2014), pp. 49-68.
- P. McGeehan, *The High Line isn't just a sight to see; it's also an economic dynamo*, «International New York Times», June 5, 2011.
- P. McGeehan, *Terminal at J.F.K. could soon offer travelers a bit of the High Line*, «International New York Times», November 6, 2014.
- New York City parks and its impact on residential property values*, «Economic Snapshot», New York City Economic Development Corporation, August 2011. <http://www.nycedc.com/economic-data/august-2011-economic-snapshot>.
- M. Zambelli, H. Pessoa Alves, *La High Line di New York. Un parco nel cielo*, Sesto San Giovanni, Mimesis, 2012.