



Università degli Studi
Mediterranea
di Reggio Calabria



Reggio Calabria
09-10-11
Novembre '05

*Rete nazionale interdottorato in Urbanistica, Pianificazione
Territoriale ed Ambientale*

DOTTORATI DI RICERCA A CONFRONTO

**La Ricerca In Europa E Nel Mediterraneo: Metodi Forme
Esperienze**

Titolo del'abstract: *La Randstad Holland*

Sessione: Mobilità: gerarchizzazione della rete e mutamento delle
forme

Autore: Maurizio Francesco ERRIGO, Dottorando di Ricerca in
Pianificazione Territoriale XVIII Ciclo Dipartimento di Scienze
Ambientali e Territoriali (DSAT) Università degli Studi
"Mediterranea" di Reggio Calabria

Indirizzo: Via Melissari Feo di Vito, 89124 Reggio Calabria

E-mail: maurizio.errigo@unirc.

Mutamenti territoriali e pianificazione spaziale

I Paesi Bassi, il più piccolo stato dell'Unione Europea con una superficie di appena 41.526 kmq è il paese più densamente popolato dell'Unione Europea con una popolazione di circa 15,7 milioni di abitanti ed una densità media di circa 463 ab/kmq; la popolazione è prevalentemente concentrata nelle città (89%), mentre solo l'11% risiede nelle zone rurali dove è dedicata all'agricoltura e all'allevamento. Circa la metà della popolazione è concentrata nella Randstad, dove sono localizzate le quattro più grandi città: Amsterdam, Rotterdam, Den Haag e Utrecht; qui risiedono quasi 7 milioni di abitanti, con una media di circa 1000 ab/kmq.

La Randstad consta di due conurbazioni, quella *settentrionale* costituita da Haarlem-Amsterdam-Utrecht e quella *meridionale* Den Haag-Rotterdam-Dordrecht; gli archi da esse disegnati sul territorio quasi si toccano con gli estremi, lasciando al centro il "Cuore Verde", un'area relativamente poco abitata e rurale.

L'aumento di popolazione richiede nuovi alloggi; un obiettivo della politica pianificatoria è di ridurre la mobilità con la politica della "città-compatta" e costruendo le maggiori aree residenziali ai margini delle città esistenti.

La nascita della pianificazione spaziale nei Paesi Bassi si può far risalire al 1901, anno in cui fu approvato *l'Housing Act* (Woningwet). Questo decreto designava la perimetrazione del territorio per la costruzione di strade, piazze e canali.

La pianificazione spaziale nei Paesi Bassi è eseguita su tre livelli amministrativi: nazionale, provinciale (ci sono 12 province) e locale (ci sono oltre 600 municipalità).

Nel 1965 fu approvato un nuovo atto: lo *Spatial Planning Act* (Wet op de Ruimtelijke Ordening) che fu designato per regolare la pianificazione spaziale e l'Agenzia per il Piano nazionale fu rinominata *Nazionale Planning Agency* (Rijksplanologische Dienst).

Fino al 1970 il dibattito urbanistico fu incentrato sull'urbanizzazione regionale; la pianificazione territoriale doveva svolgere una funzione di supporto della politica industriale e si doveva intervenire concretamente per frenare i movimenti di popolazione dalle zone periferiche del paese in direzione della conurbazione della Randstad.

Dopo il 1960 il problema principale dell'urbanistica olandese diventa il frazionamento della campagna a seguito del processo di urbanizzazione diffusa. Il Piano Territoriale del 1966 introduce il perseguimento di un modello di insediamento denominato "decentramento guidato" per contenere l'urbanizzazione; la nuova unità di base per la pianificazione diventa il comprensorio, costituito da un insieme di tipologie ambientali che si differenziano per l'ampiezza dell'insediamento, il livello dei servizi, i trasporti, la densità residenziale...

Intorno al 1975 fa la comparsa un nuovo modello urbanistico che diventerà noto con la denominazione di "città compatta", i cui obiettivi sono la conservazione e la riqualificazione della città da concretizzarsi attraverso la manutenzione ed il riuso degli edifici, una più intensiva utilizzazione del terreno, la priorità ai mezzi pubblici di trasporto e la rivalorizzazione delle funzioni economiche nei centri storici.

Bosch e Van Eych sono sostenitori dell'inserimento dell'edilizia nuova nel tessuto esistente in modo tale da rigenerarlo.

I più importanti strumenti di pianificazione spaziale sono i documenti politici che contengono i principali punti e principi della politica nazionale di pianificazione spaziale a medio e lungo termine.

La pianificazione spaziale nei Paesi Bassi dal 1930 ad oggi ha attraversato diverse fasi che possono essere riassunte nel seguente schema:

- 1934-1951: la futura città completa.
- 1951-1958: dalla città alla conurbazione.
- 1958-1973: espansione e cambiamenti.
- 1973-1976: la minaccia della suburbanizzazione.
- 1976-1987: concentrazione e conservazione.
- 1987-1990: la riscoperta della grande scala.

I Documenti Nazionali di Pianificazione Spaziale

Il primo documento nazionale di pianificazione spaziale considerava il periodo 1960-66 ed aveva come obiettivo la distribuzione omogenea ed equilibrata della popolazione sull'intero territorio nazionale;

L'obiettivo di una distribuzione più equilibrata della popolazione sul territorio è stato abbandonato nel terzo documento di pianificazione spaziale 1973-79; la nuova priorità era il rinnovo delle grandi città.

Il quarto documento di pianificazione spaziale del 1988 ha come obiettivo la crescita economica attraverso il rafforzamento della posizione delle regioni centrali all'interno della competizione economica globale; in questo documento la pianificazione spaziale è diventata meno importante di quella economica..

Il 4° documento di pianificazione spaziale (VINO) aveva come obiettivo il miglioramento dell'attrattività delle città dal punto di vista della residenza, delle condizioni di vita, della presenza di servizi e dell'offerta di spazi per uffici.

Questo documento è stato modificato nel 1991 (Vierde Nota Extra-VINEX) per dedicare maggiore attenzione alla qualità dello spazio e per includere obiettivi di carattere ecologico. Lo sviluppo urbano non dovrebbe avvenire a spese del territorio agricolo e i nuovi sviluppi dovrebbero avvenire all'interno delle città esistenti e non dar luogo a forme incontrollate di sprawl urbano e di suburbanizzazione. Le costruzioni dovrebbero essere più compatte e concentrate per risparmiare spazio e ciò avrebbe dei vantaggi quali la riduzione della mobilità e dei consumi energetici.

Le stime per la richiesta di spazio presentano un'immagine di un paese che subirà cambiamenti radicali; fino al 2030 ¼ della superficie olandese cambierà destinazione d'uso; la domanda extra di spazio richiesto fino al 2030 è stimata tra 39.000 e 85.000 ettari per l'uso residenziale; la domanda per nuove infrastrutture sarà di 26.000 ettari, lo spazio per attività sportive e di ricreazione sarà di 144.000 ettari mentre quello per natura e paesaggio sarà di 333.000 ettari. L'agricoltura subirà una riduzione tra 175.000 e 475.000 ettari di spazio a lei destinato.

Il quinto Documento denominato "centralizzare dove necessario, decentralizzare dove possibile" contiene le decisioni di pianificazione spaziale del Governo olandese per le prossime decadi.

Rotterdam e la *Kop Van Zuid* nel modello reticolare olandese

Il processo di urbanizzazione ebbe inizio alla fine del XIX secolo; l'elemento portante della rete di trasporto via terra è rappresentato dalla

rete autostradale che collega la riva meridionale a quella settentrionale e la regione di Rotterdam al suo hinterland; anche il porto rientra nella “macchina del traffico”, il suo sviluppo ha attraversato diverse fasi, durante le quali è mutata notevolmente la proporzione fra acqua e terraferma nonché la collocazione del porto stesso all’interno della struttura urbana e del paesaggio.

Con il *Basisplan*, redatto nel 1940 dopo i bombardamenti bellici, venne proposta una rete di strade principali, parallele al fiume, al fine di collegare tra loro i vari “ventagli” dell’anteguerra, e una rete perpendicolare al fiume per stabilire un legame fra le aree interne ed esterne agli argini e per dare alla città uno sbocco sul fiume. Alla demolizione seguì la grande opera di rinnovamento urbano; i rapporti tra centro e periferia risultarono però problematici; il nuovo centro della città non è diventato parte integrante di una nuova struttura urbana, ma è divenuto la risultante di una serie spesso contraddittoria di tentativi derivati da diverse concezioni urbanistiche. Non si è fatto altro che aggiungere un nuovo frammento alla città eterogenea; paradossalmente questo nuovo frammento ha un influsso fortemente significativo sulla città nel suo complesso poiché consiste di edifici moderni a più piani e costituisce un elemento di orientamento assai importante.

Lo skyline rafforza l’identità della città intera, non per continuità di struttura, ma per contrasto di immagine.

“Rotterdam è attualmente in Olanda la città con maggiore disponibilità di aree strategicamente collocate, ricche di tali e tante potenzialità da metterla al primo posto per le cose da fare. Il fiume, il porto, il suo spostamento verso occidente sono elementi significativi e di grande importanza per questa possibile trasformazione”. Così Mrs Bakker, direttore dell’Ufficio di Piano di Rotterdam, definisce l’importanza per Rotterdam delle aree dimesse sorte dal progressivo avvicinamento del porto al mare e della progressiva perdita di significato dei magazzini attrezzati per lo stoccaggio delle merci.

In particolare l’area di maggior interesse per lo sviluppo futuro di Rotterdam è rappresentata dalla zona portuale prospiciente il fiume Mosa, chiamata *Kop van Zuid*, area di circa cento ettari di estensione, collocata sulla riva sinistra, opposta al centro, ma in prossimità di questo.

L'urbanizzazione della riva sinistra del Mosa inizia nel 1862 con il progetto presentato dall'allora capo dell'ufficio dei lavori pubblici Rose, il quale prevedeva la realizzazione nell'area di bacini portuali, banchine di scarico, magazzini e di un quartiere per 50.000 abitanti.

La ricostruzione dopo la seconda guerra mondiale porta ad un potenziamento ed ampliamento del porto, spostando verso la periferia gli insediamenti residenziali.

Nel 1960 e 1970 le tradizionali aree portuali nelle città europee gradualmente persero le loro funzioni; il piano Kop van Zuid nasce per il rinnovo dell'area portuale ed è posizionato nell'area centrale, sulla sponda sinistra del fiume Mosa.

Nel 1981 fu indetto un concorso per la ristrutturazione della vecchia zona portuale a sud della città, il Kop van Zuid, al quale furono invitati Aldo Rossi, Mathias Ungers, Derek Walzer e Josef Paul Kleihues.

Il rinnovo urbano è il risultato di un piano strategico e di una nuova politica sociale ed economica che vuole creare "The New Rotterdam".

Il progetto definitivo fu redatto da Teun Koolhaas nel 1987.

Nel Master Plan ritroviamo la figura centrale del planner, senza il quale è impossibile attuare il processo di sviluppo; il planner ha il ruolo primario di coordinare i vari attori della progettazione.

La caratteristica principale del progetto, redatto da Teun Koolhaas nel 1987, è di puntare alla rivitalizzazione delle aree valorizzandone le specifiche qualità attraverso una implosione del luogo, creando, cioè, una espansione all'interno della città costruita ed una modificazione delle destinazioni d'uso, fino a creare una situazione di saturazione dell'area che pone l'accento sul progetto come sistema di relazioni. In primo luogo ciò è ottenuto creando un'area facilmente accessibile a poca distanza dall'attuale centro; in secondo luogo costruendo un'immagine forte di frontalità-continuità tra nord e sud del fiume, collocando lungo il waterfront tutte quelle attività di servizio in grado di combinarsi con attività turistiche commerciali inserite in complessi residenziali.

Il progetto prevede la costruzione di 6500 abitazioni e 325.000 mq di aree da adibire ad uffici. E' stato messo a punto un programma espressamente per il waterfront che prevede la realizzazione di 1000 abitazioni e di 210.000 mq per aree da adibire ad uffici, 45.000 mq per attività ricreative e per lo sviluppo urbano con aree di parcheggio e 30.000 mq di aree per affari. E' prevista una grande piazza ai piedi del

nuovo ponte; nella zona retrostante vi è un'area di 170.000 mq da adibire ad uffici e che ospiterà il palazzo di giustizia.

L'altezza degli edifici non è mai inferiore agli otto piani e questa tipologia degli edifici forma la base delle torri di 20/25 piani; la densità edilizia è alta, l'indice è di circa 6mc/mq.

Nell'area, che deve diventare un'estensione altamente qualitativa del centro città e che deve contribuire a stimolare lo sviluppo socioeconomico di Rotterdam sud è prevista la creazione di 397.000 mq di uffici, 5300 unità di alloggi, 35.000 mq di negozi, 45.000 mq di funzioni speciali e 30.000 mq di servizi.

Inoltre sono stati rafforzati i collegamenti tra centro e periferia, il progetto allevia e mitiga l'isolamento grazie ad una serie di collegamenti infrastrutturali con la creazione di una nuova stazione della metropolitana, di un nuovo ponte, con un viadotto e con la migliore efficienza dei ferryboat.

Invece di essere visto come un ostacolo tra la città e la parte sud, il fiume è percepito come il geografico e mentale centro della città.

Nel Master Plan il fiume è attraversato tre volte; la prima è la connessione tramite il ponte esistente lungo il ponte Willem, la seconda è attraverso il nuovo ponte che collega Coolingsingel alle nuove localizzazioni per i servizi nazionali ed internazionali; la terza connessione è nella parte est, dove un ferryboat crea il collegamento tra il distretto della città museo e la punta di Wilhelmina Pier.

La struttura complessiva che ne deriva è coerente, non frammentaria, e dimostra un rinnovato interesse di colloquio con l'esistente, sia ambientale, che morfologico e tipologico.

“Nel rispondere all'acqua, Kop van Zuid fa qualcosa di intrigante, cioè crea uno scenario alla Manhattan”.

1. Meyer Han, *City and Port. Urban Planning as cultural venture in London , Barcelona, New York and Rotterdam: changing relations between public urban space and large scale infrastructure*, International Books, Utrecht 1999
2. Parkinson M., Bianchini F., Dawson J., Evans R., Hanrdling A., “Urbanization and the functions of the cities in the European communities”, European Institute of Urban Affairs, Liverpool, John Moore University, 1992.
3. Zaffagnini M., (a cura di), *Progettare nel tessuto urbano*, Alinea editrice, Firenze 1993.
4. Brian R., *New movement in cities*, Studio Vista, London 1966; *Città futura e traffico urbano*, trad. It. Di Mariolina Toniolo, Marsilio, Padova 1969.
5. Buchanan C., et alii, *Traffic in towns: a study of the Long Term Problem of Traffic in Urban Areas*, Reports of the Steering Group and Working Group appointed by the Minister of Transport, Her Majesty’s Office (H.M.S.O.), London 1963.