



Rotterdam 2030

**Collective
space
is back**



POLITECNICO DI TORINO

A.A. 2020 - 2021

Corso di Laurea Magistrale in Architettura Costruzione Città

Tesi di Laurea Magistrale

ROTTERDAM 2030. COLLECTIVE SPACE IS BACK

Relatrice:

Prof.ssa Anna Maria
Cristina Bianchetti

Candidati:

Jacopo Bono
Mary Jane Marino Enaron

Correlatore:

Eloy Llevat Soy

INDICE

Premessa	11
----------	----

Introduzione:

01. Rotterdam: un laboratorio di sperimentazione dagli Anni '90	14
--	----

La tradizione olandese degli anni '90

La nuova Rotterdam

Dalla casa allo spazio aperto

Parte I:

02. Due visioni	26
------------------------	----

Inner City also City Lounge

Building blocks for a child friendly city

02.1 La struttura amministrativa	39
---	----

02.2 L'articolazione del processo	47
--	----

02.3 L'attenzione alla comunicazione	69
---	----

02.4 Le parole chiave	81
------------------------------	----

Parte II

03. Rotterdam a livello degli occhi 88

03.1 Inquadramento 89

03.2 Un esercizio decostruttivista 95

Strade principali e basamenti

Percorsi ciclabili, piazze principali, sponde fluviali

Frammenti di paesaggio: boulevards, sponde fluviali, parchi, parchetti e giardini

Playground

Percorsi a "misura di bambino" e barriere

Frammenti di paesaggio: boulevards, sponde fluviali, parchi, parchetti, giardini e il "verde giocabile"

04. Due materiali urbani 136

04.1 L'asse monumentale 139

"La densità del vuoto" come protagonista, per ordinare e unificare lo spazio

Sessant'anni dopo, riemerge a Rotterdam il dispositivo spaziale ottocentesco

Uno spazio "patrimonializzato" e di rappresentanza

Un'operazione di scavo, la città si sviluppa in orizzontale

04.2 I playground 163

Gli spazi aperti e liberi come strategia di rigenerazione urbana. L'esperienza di Van Eyck ad Amsterdam

Sessant'anni dopo, Rotterdam ripercorre gli stessi passi di Van Eyck

L'attenzione per il disegno di suolo

Da luogo di centralità a luogo specializzato e controllato

Conclusione:

05. Venti anni dopo *196*

Bibliografia *201*

Ringraziamenti *213*

La presente ricerca prende in esame la città di Rotterdam, molto importante nella costruzione delle nostre discipline e delle conoscenze urbanistiche lungo tutto il Novecento. L'indagine guarda a questa città e, nello specifico, ai nuovi strumenti di pianificazione per il 2030, osservando come all'interno di questi documenti sia molto chiaro uno spostamento concettuale che dalla centralità del tema della casa si muove verso una nuova centralità dello spazio aperto. Questa caratteristica dello spazio aperto contiene alcuni principi che si riconducono a quelli propri del disegno urbano della fine del XIX secolo.

PREMESSA

La ricerca si muove dall'idea che lo spazio aperto nella città contemporanea sia sempre meno coeso e compatto, articolato da un insieme di frammenti, collegati tra loro da spazi privi di un chiaro statuto¹. Si tratta di un pubblico provvisorio, situazionale, minore², abitato da gruppi molto differenti sotto un profilo sociale, economico e di provenienza geografica.

Di conseguenza **l'obiettivo di questa ricerca è indagare i modi con cui il progetto si confronta con questo nuovo statuto dello spazio aperto contemporaneo, sempre più frammentato.** Per quest'analisi abbiamo deciso di esaminare il caso di Rotterdam. La scelta di questa città deriva soprattutto dalla sua appartenenza a quell'ambiente architettonico olandese, che dagli anni Novanta continua ad essere un laboratorio oggetto di numerose sperimentazioni. Tuttavia, ad una distanza di venti anni, questa sperimentazione sembra aver preso una direzione opposta a quella tradizione olandese che tanto poneva l'accento sul tema della casa, riducendo al minimo il ruolo dello spazio pubblico. In particolare, con le due visioni analizzate, l'*Inner City also City Lounge* e il *Building blocks for a child friendly city*, l'attenzione sembra spostarsi verso lo spazio aperto e pubblico della città.

Il lavoro si articola principalmente in due parti. La prima (capitolo 2) è legata alla raccolta dei documenti che costituiscono lo sviluppo delle visioni nell'arco di dieci anni. La seconda si compone come un esercizio decostruttivista, la quale si organizza a sua volta in due fasi distinte (capitolo 3 e 4). Nella prima fase (capitolo 3), sono stati realizzati una serie di elaborati sotto forma di mappe, sezioni e assonometrie volte a spiegare, sul piano pratico, le principali strategie adottate da entrambe le visioni. L'indagine si focalizza

sul centro di Rotterdam e su alcuni quartieri limitrofi ad esso, tratti dai documenti analizzati. Gli elaborati prodotti sono il risultato ottenuto dal confronto delle mappe presenti all'interno delle visioni con la situazione attuale della città di Rotterdam. Tale confronto è stato possibile soprattutto grazie alle modalità offerte da Google Maps, che hanno permesso di verificare quali elementi sono stati effettivamente realizzati ad una distanza di circa dieci anni dalla pubblicazione delle visioni. Grazie a quest'indagine preliminare, è stato possibile individuare, nella seconda fase (capitolo 4), due materiali urbani di Rotterdam: la presenza di un "asse monumentale", che da un lato richiama la tradizione del boulevard ottocentesco, sia per forma che per dimensione, dall'altro è un dispositivo complesso che raccoglie al suo interno diverse attività lavorative, culturali, sociali, commerciali, ristorative, mediche e scolastiche; la realizzazione di nuovi playground che incoraggiano i bambini ad uscire dalle proprie case, fornendo loro un accesso più sicuro al gioco e facilitando le loro interazioni sociali e culturali. Entrambe le iniziative sono mosse dall'idea secondo cui gli incontri vivaci attivano lo spazio, il quartiere, la città e dunque rappresentano il mezzo di rigenerazione urbana che consente di creare destinazioni divertenti e vibranti.

Dunque, entrambi le visioni mostrano come Rotterdam stia prendendo sempre più le distanze dalla pianificazione modernista e da quella stagione olandese degli anni Novanta, spostando lo sguardo verso l'esterno. Attraverso l'*Inner City also City Lounge* e il *Building blocks for a child friendly city*, lo spazio aperto sembra essere un efficace dispositivo per tutti gli usi, utile per il lavoro, il gioco dei bambini, lo sport, i ritrovi sociali, lo stare a contatto con la natura, il respirare aria pulita, e così via. È uno spazio che cerca di rispondere alle nuove esigenze di una moderna metropoli interculturale, che accoglie al suo interno una grande diversità di culture e stili di vita.

NOTE

¹ Bernardo Secchi, *Il futuro si costruisce giorno per giorno*, Roma: Donzelli Editore, 2015, pp. 59-66.

² Cristina Bianchetti, *Il Novecento è davvero finito. Considerazioni sull'urbanistica*, Roma: Donzelli Editore, 2011.

Introduzione

01

Rotterdam: un
laboratorio di
sperimentazione
dagli anni '90

Fin dalla totale distruzione del centro storico da parte dei bombardamenti tedeschi nel 1940, le trasformazioni urbane di Rotterdam sono state frutto di chiare strategie di pianificazione, orientate alla progettazione di una metropoli. Nonostante questo evento catastrofico, l'amministrazione comunale, anziché ricostruire la struttura urbana originaria, ha deciso di rinnovarsi e migliorarsi. Attraverso le visioni per il futuro e i piani di attuazione, Rotterdam ha così trasformato la propria immagine in una grande metropoli globale, non più associata al porto, ma principalmente alla forma dominante del suo skyline moderno e unico nei Paesi Bassi¹.

L'immagine di una città poliedrica, che si sviluppa per frammenti, è il risultato della sperimentazione di grandi studi di architettura, principalmente olandesi, che hanno visto nello spirito innovatore di Rotterdam la possibilità di avere a disposizione uno stimolante playground. **La città, infatti, può considerarsi il manifesto del percorso di crescita e affermazione dei maggiori studi di progettazione olandesi**, quali OMA, MVRDV, NL Architects, KCAP, West 8, Mecanoo e tanti altri. Questi studi professionali si contraddistinguono dagli anni Novanta per una ricca sperimentazione architettonica sul tema della casa, che viene affrontato anche in virtù di una tradizione progettuale fortemente radicata². A favore di questa sperimentazione vi erano anche condizioni strutturali, come l'intensa produzione che ha creato nel paese una sorta di ottimismo sugli sviluppi dell'architettura, la presenza di contesti territoriali per lo più liberi intorno alle città e alle aree industriali esistenti e l'introduzione di nuove politiche volte alla costruzione di nuove abitazioni.

L'intensa produzione di questi anni ha permesso di individuare strategie ed approcci ricorrenti, come la sistemazione degli spazi comuni, le soglie, l'articolazione e la complessità degli ambienti interni.

Gli spazi comuni all'interno dei grandi blocchi residenziali sono oggetto di una particolare attenzione progettuale, che spesso viene

LA TRADIZIONE
OLANDESE DEGLI
ANNI '90

affidata alle competenze specifiche di un architetto paesaggista. La sistemazione di questi spazi tende così a diventare un tema di progetto autonomo, concepito soprattutto in funzione di una percezione visiva. Le composizioni sono dominate da un disegno delle superfici, che spesso è studiato per una visione privilegiata dall'alto, da un punto di vista che coincide con l'ambito privato delle unità abitative. L'attenzione posta a questi spazi fa da contrasto con il problematico rapporto tra la casa e il contesto. L'accuratezza delle sistemazioni esprime infatti la crisi degli spazi pubblici e la debolezza del rapporto tra spazio intimo, familiare, privato e spazio collettivo, pubblico, di tutti. Lo spazio pubblico si definisce nella forma di interni, semiprotetti e ad uso di pochi.

La sequenza di spazi che dalla strada conduce all'alloggio si articola, in corrispondenza degli accessi, in unità spaziali di dimensioni ridotte, dotate di un'identità riconoscibile. Si tratta di ambiti semiprivati di pertinenza di poche unità abitative, dove si stabilisce un rapporto informale tra singolo abitante e il piccolo gruppo. Questi spazi svolgono un ruolo importante nel passaggio dallo spazio pubblico allo spazio privato, un tema centrale per la cultura abitativa olandese, legato alla forte tradizione della casa a schiera con accesso diretto dalla strada. La necessità di costruire più densamente attraverso grandi blocchi residenziali, piuttosto che case singole, e di conservare allo stesso tempo un rapporto con la strada analogo alle case unifamiliari ha orientato la ricerca verso lo sviluppo di accessi indipendenti per le diverse unità che compongono l'edificio. Il sistema distributivo si articola così attraverso l'estensione dei corpi scala interni e il modello della casa unifamiliare viene riproposta anche in altezza.

Infine, la ricerca dell'articolazione tipologica all'interno dell'edificio riflette l'attenzione della cultura olandese alla dimensione individuale dell'abitare e l'acquisizione della diversità come dato del progetto. Questa differenziazione delle unità abitative all'interno dell'edificio, che va incontro a diverse esigenze spaziali e dimensionali, dimostra ancora una volta la consapevolezza, da parte di questa stagione olandese, del panorama sempre più vario di stili di vita e modi di abitare che si ha dall'inizio degli anni Novanta. La sfida di adeguare l'alloggio ai bisogni di un destinatario finale

esclusivamente anonimo ha orientato la ricerca verso un grado di flessibilità che favorisca usi diversi dello spazio.

Questi approcci conferiscono una forte identità formale al complesso abitativo, rendendolo riconoscibile nel contesto, spesso anonimo e monotono del suburbio olandese. Il crescente successo dell'architettura olandese nel circuito internazionale alla fine degli anni Novanta influenza l'approccio al tema residenziale, innescando anche in questi progetti una corsa alla proposta più provocatoria e spettacolare.

La tendenza ad un estremo riduzionismo formale ha così generato, in molti casi, edifici residenziali neutrali e ambigui, che comunicano un senso di estraneità rispetto al contesto in cui si collocano, mentre ad una scala più ampia si propongono come segnali urbani riconoscibili a distanza. Un altro dato che rende rappresentativo il caso olandese è la diffusione di una condizione abitativa in cui la dimensione spaziale si estende alla scala metropolitana, in virtù della forte urbanizzazione del territorio e della presenza di una rete infrastrutturale molto sviluppata. Queste caratteristiche facilitano lo spostamento da una città all'altra, determinando una sorta di indifferenza localizzativa a scala territoriale. Non a caso l'Olanda è stata spesso considerata come un'unica città policentrica, a causa dell'omogeneità del suo territorio e la presenza di centri urbani di piccole dimensioni fittamente interconnessi.

Il distacco dal contesto si riflette anche nella tendenza all'introversione del complesso abitativo, che si articola in modo da offrire agli abitanti uno stile di vita rassicurante e protetto. Nei progetti più riusciti, l'organismo abitativo diventa un micro-mondo articolato e complesso, dove i percorsi di distribuzione danno luogo ad una ricca sequenza spaziale, che da un lato richiama i caratteri dell'ambiente urbano, dall'altro favorisce l'incontro tra la dimensione individuale e quella collettiva.

A Rotterdam, questa complessità dello spazio abitativo si può trovare nel progetto di Landtong, realizzato tra il 1994 e il 1998 dal gruppo olandese Architeckten Cie, in cui convivono tipologie edilizie differenti. In questo esempio, *«ogni tipologia si mostra in*

maniera esplicita: le case a schiera ripropongono la scala della città antica, le case in linea la dimensione della città borghese, e le terrazze si aggiungono alle torri che, nel chiudere l'immagine delle grandi corti a Sud, rispondono invece a Nord alla dimensione territoriale di una delle aree metropolitane più vaste d'Europa»³. Inoltre, anche le diverse tipologie abitative e, soprattutto, le diverse idee di città a cui queste si riferiscono sono analiticamente scomponibili e leggibili.

Questa "mixité" tipologica, fatta di ibridazioni e montaggi sia alla scala urbana che alla scala del singolo edificio, era già stata introdotta da quel gruppo di architetti riuniti nel Team X contro lo schematismo dello zoning dei tardi CIAM e sperimentata durante gli anni della ricostruzione post-bellica in alcune parti di città, ancora una volta in Olanda, da Jaap Bakema e Aldo van Eyck. Le sperimentazioni olandesi sul tema della casa saranno profondamente influenzate dalle proposte progettuali e dalle riflessioni teoriche del gruppo, volte a ridefinire in maniera critica la questione dell'abitare nella città moderna.

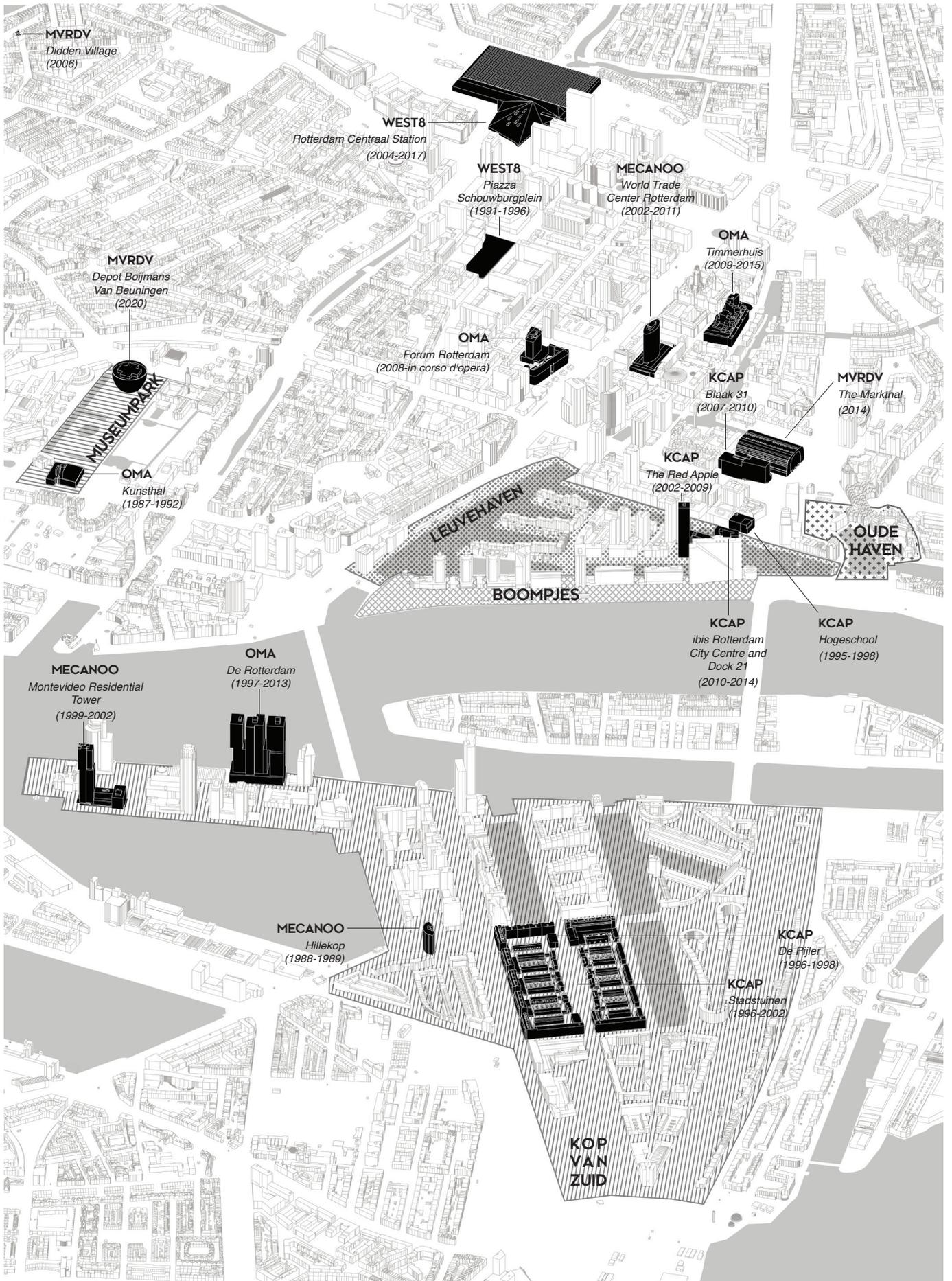
In quegli anni, il bisogno di costruire per il grande numero e i mutamenti strutturali delle città occidentali in forte espansione offrono le condizioni per una ridefinizione dei rapporti tra abitazione e spazio urbano. La necessità di soddisfare il grave fabbisogno abitativo impone infatti un salto di scala, che in molte città europee vengono collocati intorno al centro esistente come nuclei riconoscibili e collegati all'intera rete infrastrutturale. In questa condizione, il progetto dello spazio abitativo può vivere nella sua totalità, grazie alla diffusione dell'automobile come mezzo di trasporto privato. La diffusione della macchina ha un impatto profondo nella fruizione dello spazio urbano e nella sua nuova organizzazione per frammenti⁴.

In Europa, la concezione dello spazio abitativo cambia in relazione a questa nuova dimensione della città moderna e le ricerche progettuali si concentrano sul tema dell'infrastruttura e sugli elementi che possono svolgere un ruolo di connessione e di mediazione tra i diversi livelli della realtà urbana.

La sperimentazione sul tema della casa e la presenza di una rete infrastrutturale significativa hanno conferito a Rotterdam l'immagine di una città moderna, sempre più affermata nel panorama economico internazionale. Attenta ai cambiamenti delle altre città europee di quei anni, anche Rotterdam inizia a dotarsi di un nuovo tipo di infrastrutture, in grado di incentivare i momenti d'incontro sociale verso lo spazio aperto.

L'immagine di questa nuova Rotterdam prende forma soprattutto tra la fine degli Ottanta e la prima metà degli anni Novanta, attraverso il ridisegno delle aree del vecchio porto, Oude Haven e Leuvehaven, nella sistemazione degli storici Boompjes, nella grande piazza per eventi Schouwburgplein con il teatro Imax, nel Museumpark con la programmazione dell'Het Nieuwe Instituut e la realizzazione della Kunsthal. Ad affiancare questi significativi interventi di ricucitura e rifunzionalizzazione del centro urbano, nel 1987, viene prevista la riqualificazione dell'area sud di Kop van Zuid ad opera di Teun Koolhaas. Attraverso questo nuovo intervento, che rappresenta il primo progetto di recupero urbano per Rotterdam, l'ex area portuale viene concepita come una vera estensione della città, in cui il fiume Maas non viene concepito come una barriera, ma come un "boulevard liquido" ad ampio raggio ed un elemento di connessione tra le due rive urbane attraverso ponti, battelli e water-taxi. A sottolineare maggiormente questa volontà di cambiare la propria immagine, nel 1991, all'interno di questa grande area, sono stati realizzati alti grattacieli per uffici e residenze, che hanno dato all'intera città l'appellativo di "Manhattan on the Maas".

Da queste esperienze che la città ha saputo mettere in campo, Rotterdam non ha più smesso di rinnovarsi e di investire nella progettazione dei propri spazi come mezzo necessario a garantire un'elevata qualità di vita ai cittadini. La consapevolezza delle problematiche ancora presenti nel territorio, come la lotta ai cambiamenti climatici, i disagi sociali dovuti all'incremento della popolazione multietnica ed i forti contrasti nella governance della città generati dall'ambizione di essere al contempo potenza portuale e città vivibile ed attrattiva, fanno sì che Rotterdam sia ancora oggi una metropoli in divenire, che cambia aspetto rapidamente e continuamente, adattandosi alle nuove sfide che le pone il futuro.



Negli ultimi quindici anni Rotterdam ha adottato una serie di visioni, che aspirano ad attrarre nuovi residenti, aziende e visitatori, al fine essere più attraente ed economicamente forte⁵. Su questi due pilastri si fonda l'*Urban Vision Rotterdam 2030*, una strategia di sviluppo spaziale approvata nel 2007, che descrive la visione futura della città fino al 2030. Per far fronte alla recessione economica globale del 2007, avvertita nei Paesi Bassi soltanto un anno dopo, Rotterdam mette in atto nel 2008 un programma di ristrutturazione del centro città, **Inner City also City Lounge**, in risposta all'*Urban Vision*⁶. In questa occasione, il Comune di Rotterdam ha designato quattordici aree in cui dovrà essere effettuata la ristrutturazione. Tra queste, quattro sono stati indicati come aree VIP, che, assieme, formano il cuore del centro di Rotterdam. Si tratta dei quartieri Lijnbaankwartier/ Coolsingel, Laurenskwartier, Erasmus MC/Hoboken e Centraal District Rotterdam. Così, mentre le altre città olandesi si stavano ancora espandendo, Rotterdam aspirava a diventare una città più compatta, focalizzando l'attenzione sul suo centro, sbarazzandosi dei distretti Vinex e attuando una politica di densificazione. L'*Inner City*, considera il centro come "city lounge", ovvero come «luogo in cui lavorare, vivere, rilassarsi, immergersi nella vera atmosfera del centro, incontrare persone ed essere sorpresi ancora e ancora»⁷. Da questa affermazione del comune di Rotterdam, si può intuire come lo spazio aperto, al quale la città aspira, sia, in realtà, appositamente progettato per il consumo e il tempo libero di una classe medio-alta, al fine di stimolare un'economia forte, basata sui consumi, in sostituzione a quella fordista dei decenni precedenti⁸.

Di conseguenza, per rendere la città più appetibile anche alle famiglie e le giovani coppie con una migliore istruzione e un reddito più elevato, che dall'inizio del secolo hanno iniziato a stabilirsi sempre più frequentemente nella periferia, in cerca di case più spaziose, Rotterdam si avvale di una strategia di pianificazione per una città a "misura di bambino", il **Building blocks for a child friendly city**. Attraverso questa visione molte abitazioni sono state sostituite da nuove, più grandi e più costose. Sono stati creati nuovi playground, aree verdi giocabili e spazi soglia per il gioco all'aperto, da localizzare soprattutto nelle adiacenze di edifici

sprovvisi di giardini o spazi aperti privati. Sono stati realizzati percorsi più sicuri, dove i bambini possono passare dalle proprie dimore ad un altro luogo in maniera indipendente e godere di ciò che la città ha da offrire in totale sicurezza. Tutte queste iniziative hanno così permesso di attirare nuovamente le famiglie nel centro città. Una città come Rotterdam, che ha sempre avuto un approccio favorevole al cambiamento fin dalla sua quasi totale distruzione dopo la Seconda Guerra Mondiale, non poteva che puntare sulla popolazione più giovane. L'investimento sui giovani è il punto di partenza per adattare la città ai rapidi cambiamenti della società moderna ed alle difficoltà che ne derivano. Inoltre, offrendo loro una buona istruzione e condizioni necessarie in cui possono sentirsi liberi e al sicuro, i bambini fin dalla tenera età possono rappresentare lo strumento per una città più attraente ed economicamente forte. I bambini forniscono l'energia e le idee per il domani di Rotterdam. Senza di essi la città non avrebbe un futuro. Approvato nel 2010, la visione urbana *Building blocks for a child friendly city*, in linea con i punti di partenza dell'*Urban Vision Rotterdam 2030* del 2007, mira contemporaneamente a valorizzare la città come luogo residenziale, mantenere le famiglie in città, rafforzare l'economia e migliorare la qualità della vita dei bambini da 0 a 18 anni. Inoltre, gli studi condotti su undici quartieri di Rotterdam hanno dimostrato che l'attenzione allo sviluppo urbano a favore delle esigenze dei bambini aiuta davvero a mantenere le famiglie in città. Attraverso un pacchetto base, su cui i quartieri possono essere testati, la visione cerca di rispondere alla domanda su quali elementi dovrebbero essere presenti in una città a misura di bambino. Questo approccio consente così di realizzare una chiara mappatura dei punti di forza e di debolezza di ogni quartiere, fornendo un quadro concreto a tutti coloro che sono coinvolti nella pianificazione urbana di dove potrebbero trovarsi le opportunità per la città.

Dunque, entrambe le visioni mostrano come l'amministrazione comunale di Rotterdam stia prendendo sempre più le distanze dalla pianificazione modernista e da quella stagione olandese degli anni Novanta, che è stata un laboratorio ricco di sperimentazioni sul tema della casa, riducendo ai minimi il ruolo dello spazio pubblico. Con l'*Inner City also City Lounge* e *Building blocks for a child*

friendly city l'attenzione si sposta verso l'esterno, dove lo spazio aperto sembra essere un efficace dispositivo per tutti gli usi, al fine di favorire uno sviluppo più accelerato della città, rafforzando la sua posizione competitiva e rendendola ancora più attraente, non solo ai visitatori, ma anche ai residenti attuali e alle società presenti.

NOTE

- 1 Patricia Van Ulzen, *Immagine a metropolis: Rotterdam's Creative Class 1970-2000*, in Nebojša Čamprag, *Urban identity in change: A comparison between Frankfurt and Rotterdam*, Darmstadt: Technische Universität Darmstadt, 2014, pp. 214-217.
- 2 La prima legge olandese sulla casa risale al 1901; in Milena Farina, *Spazi e figure dell'abitare. Il progetto della residenza contemporanea in Olanda*, Macerata: Quodlibet Studio, 2012, p. 9.
- 3 Orsina Simona Pierini, *Verso un'urbanità diffusa*, in Bruno Melotto, Orsina Simona Pierini, *Housing primer. Le forme della residenza nella città contemporanea*, Milano: Maggioli editore, 2012, p. 32.
- 4 La questione della percezione dell'automobile viene affrontata negli Sessanta da Kevin Lynch e dagli Smithsonian, che descrivono il nuovo modo di vivere lo spazio urbano legato alla macchina; in Milena Farina, *Spazi e figure dell'abitare. Il progetto della residenza contemporanea in Olanda*, Macerata: Quodlibet Studio, 2012, p. 15.
- 5 Sinem Akyüz Kürkçü, rel. J. G. Gomes, *De transformatie van de Binnenstad: Herontwikkelingsprojecten in Rotterdam*, Amsterdam: Universiteit van Amsterdam, 2013, pp. 15-17.
- 6 Sinem Akyüz Kürkçü, rel. J. G. Gomes, *De transformatie van de Binnenstad: Herontwikkelingsprojecten in Rotterdam*, Amsterdam: Universiteit van Amsterdam, 2013, pp. 4-6.
- 7 Gemeente Rotterdam, *Binnenstad als city lounge: Binnenstadsplan 2008-2020*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2008, p. 93.
- 8 Marguerite Van Den Berg, *Gender in the Post-Fordist Urban: The Gender Revolution on Planning and Public Policy*, Cham: Palgrave Macmillan, 2017, p. 53.

Parte I

02

Due visioni



BINNENSTAD ALS CITY LOUNGE

BINNENSTADSPLAN 2008 - 2020



Gemeente Rotterdam
Jeugd, Onderwijs en Samenleving

Bouwstenen



voor een
kindvriendelijk
Rotterdam

Stedenbouwkundige visie



Rotterdam ha subito una grande trasformazione negli ultimi trent'anni, soprattutto a causa della densificazione che ha interessato il suo centro città. Tale processo è in continua accelerazione e rafforzamento. A partire dal 2007, il Comune di Rotterdam, nello specifico il dipartimento per lo sviluppo urbano e l'edilizia abitativa (dS+V), ha iniziato a definire le linee guida per promuovere iniziative di qualità, necessarie in un centro città fortemente densificato. Il primo documento che attesta questa volontà è l'*Urban Vision 2030*. In questa visione, redatta il 29 Novembre, l'amministrazione comunale ha espresso l'ambizione di voler consentire alla città di crescere ulteriormente nei prossimi 25 anni. L'obiettivo è di migliorare l'attrattività della città per residenti, imprese e visitatori e rafforzare così la sua posizione competitiva sia a livello nazionale, che internazionale. Considerando inscindibile la separazione tra Rotterdam e il Randstad Holland¹, ovvero la conurbazione urbana metropolitana, di cui fa parte e compete per la supremazia.

È evidente come l'amministrazione comunale assume uno sguardo più ampio nei confronti di Rotterdam riportando al centro la città, **quale laboratorio d'idee per il futuro**. Tale atteggiamento è riscontrabile all'inizio del XXI secolo da parte di altre città europee, che si dotano di visioni urbane per competere al titolo di città globale e metropolitana. L'obiettivo dell'elaborazione delle visioni è uno sforzo immaginativo, che da un lato cerca di impostare un dibattito, per far fronte alle due grandi sfide della contemporaneità: la crescita economica e la coesione sociale; mentre dall'altro, realizza delle soluzioni concrete e importanti per la città e i suoi abitanti, in un'ottica a lungo termine. Un esempio è la visione del Grand Paris elaborata negli stessi anni (2007-2009), ad opera del presidente francese Nicolas Sarkozy per la capitale parigina. Il progetto del *Grand Paris* doveva rendere Parigi più attrattiva e competitiva per rispondere alle sfide della globalizzazione, ma al tempo stesso di modernizzarsi e di migliorare la qualità architettonica e urbana per far fronte agli stili di vita degli abitanti. Su questa traccia possono essere collocate altre città, che cercano all'inizio del secolo di acquisire il titolo di metropoli, come Mosca, Bruxelles, New York... e Rotterdam non è da meno.

Le principali linee guida della visione per Rotterdam, non sono altro

che le tematiche precedentemente affrontate, espresse con termini differenti: un'economia forte e un ambiente residenziale attraente. Entrambi gli obiettivi sono inestricabilmente legati. Per poter vivere in città, ci deve essere una buona vita e un lavoro adeguato. Nello specifico, Rotterdam si concentra in ambito economico, sull'incentivare e rafforzare l'economia della conoscenza e dei servizi, espressione coniata da Peter Drucker, con la quale si intende l'utilizzo delle informazioni per generare valore; mentre in ambito abitativo promuove interventi architettonici e urbanistici al fine di attrarre lavoratori altamente istruiti, creativi e aventi un reddito medio-alto. Questi due obiettivi principali, attraverso un attento monitoraggio e valutazione, possono essere raggiunti seguendo dieci punti chiave. Tre a livello economico: Rotterdam mira a diventare la città portuale più importante in Europa nel campo della conoscenza e dell'innovazione, sfrutta il tempo libero come motore per l'economia urbana e cerca di fare spazio agli imprenditori. Due a livello attrattivo-spaziale: la città costruisce nelle aree urbane esistenti per soddisfare le esigenze abitative e realizza ambienti che impediscono la migrazione selettiva. Cinque comuni ad entrambi i livelli, Rotterdam utilizza: lo spazio aperto e l'acqua come acceleratore di sviluppi spaziali previsti, l'infrastruttura per garantire la propria accessibilità in modo sostenibile, l'ambiente per realizzare in modo creativo approcci allo sviluppo spaziale, e infine il patrimonio culturale e l'architettura come forza di sviluppo².

La scelta dell'amministrazione di Rotterdam, di fronte a tali presupposti è di focalizzare l'attenzione all'interno del centro città. Poiché all'interno ci sono sufficienti punti di partenza per raggiungere e completare gli obiettivi prefigurati: il porto, i promettenti settori di crescita economica (medica, ricreativa e creativa), le PMI (piccole e medie imprese) come fonte di occupazione urbana, l'ampia gamma di istituti di istruzione, le popolari aree residenziali e il moderno centro città sul fiume. Questi sono gli elementi forti, con i quali gli interventi, proposti dalla visione, devono relazionarsi. Essi costituiscono la base per la strategia, definita "olievlewerking", in inglese "knock-on effect", letteralmente effetto a catena e consiste nel «*Rendere sempre più forte ciò che è forte. Ciò che è debole sarà invece influenzato da ciò che è forte*»³. L'attuazione della

visione per rafforzare la città ha portato all'individuazione di tredici, cosiddette aree VIP, di cui circa la metà (cinque) nel centro città*: Laurenskwartier*, Stationskwartier*, Lijnbaankwartier/Coolsingel*, Ahoy/Zuidplein/ VaanwegPleinweg, Stadionpark/Nieuwe Kuip, Erasmus MC-Hoboken*, Science & Businesspark Schieveen/Wegen Noordrand, Stadshavens, Maasvlakte 2, Hoeksche Waard, Woonmilieu Kop van Zuid*, Woonmilieu Groot-Hillegersberg, Oud Zuid.

Con l'*Urban Vision 2030*, l'amministrazione comunale ha stabilito una serie di obiettivi chiari e ha definito un programma con cui questi possono essere raggiunti. Identificando una direzione precisa per la città che nel corso del tempo deve essere garantita. Tale garanzia arriva un anno dopo, nel dicembre del 2008 con un'ulteriore visione, l'*Inner City Also City Lounge*.

La nuova visione rappresenta un approfondimento rispetto alla precedente, che assume la funzione di quadro di sviluppo globale per la città. Poiché si concentra sull'elaborazione degli ultimi cinque punti chiave (lo spazio aperto e l'acqua, l'infrastruttura, l'ambiente, il patrimonio culturale e l'architettura) legati al miglioramento di entrambi gli ambiti: quello economico e quello attrattivo-spaziale. Questa circoscrizione del campo d'indagine permette d'individuare il vero problema di Rotterdam, quello che la visione *Inner City* definisce «*il tallone d'Achille*»⁴ della città, la **scarsa qualità dello spazio aperto**. Questo comporta anche un'ulteriore delimitazione dell'area d'indagine, che si concentra sullo spazio caratterizzato da tale problema, **il centro città**. Andando a consolidare le cinque aree VIP individuate dall'*Urban Vision 2030** e definendo alcune nuove aree collocate nel centro cittadino: Lijnbaankwartier/Coolsingel*, Erasmus MC/Hoboken*, Laurenskwartier*, Centraal District Rotterdam (Stationskwartier)*, Oude Westen, Kop van Zuid*, Scheepvaarkwartie, Wijnhaveneiland/Oudehaven/Boompjes e Cool. Il quesito è dovuto alla noncuranza del vecchio processo di pianificazione realizzato dopo la ricostruzione, nel 1945, di stampo modernista, che ha plasmato le basi della Rotterdam odierna, ottenendo uno spazio vuoto e avverso, ma non solo⁵. Anche la ricostruzione incompleta del dopoguerra ha contribuito a determinare spazi urbani con una scarsa diversità funzionale,

con un'insufficiente qualità e una mancanza di aree ricreative. La conseguenza è una città "privata del suo cuore", che si presenta non abbastanza compatto, differenziato, prezioso e competitivo.

Attraverso questa descrizione è visibile come il problema sia radicato nel passato della città, tante che emerge già nel lontano 1968 mediante un sondaggio che ne è la prova. Lo studio, realizzato dal professor Rob Wentholt, analizzava l'opinione degli abitanti nei confronti del centro città. Il risultato è stato lo stesso che riemerge con forza all'inizio del XXI secolo. Rotterdam era una città fredda, cupa, professionale e poco accogliente. Grazie però al cambiamento della politica urbana che vede i suoi primi germogli nell'*Urban Vision 2030* e la sua pietra miliare nella visione *Inner City* è stato possibile un cambiamento di rotta. Tale affermazione è condivisibile grazie alla riproposizione del sondaggio realizzato nel 2016 per *Rotterdam viert de stad* e pubblicato sulla rivista *Vers Beton*. Lo studio condotto su centuno residenti è intitolato ironicamente "Rotterdam, the neverending story", letteralmente la "storia infinita", perché rappresenta una risposta a quello del '68. A differenza del precedente però la città assume connotazioni positive, perché emerge come i residenti sono orgogliosi del loro centro città, anche se è presente la consapevolezza che c'è ancora molto lavoro da fare⁶.

Tale conclusione si evince dal fatto che l'*Urban Vision 2030* ha prodotto ulteriori documenti, che possono essere messi in parallelo all'*Inner City also City Lounge*, ma che non possono essere comparati con esso, dal punto di vista della completezza e della longevità. Queste sono le ragioni per cui la nostra attenzione è stata indirizzata su questa seconda visione. Tuttavia non bisogna scordarsi che esistono, perché essi si collocano all'interno di quel cambiamento di mentalità da parte di Rotterdam all'inizio del XXI secolo. Di seguito è proposto un breve elenco di documenti, legati al rafforzare la politica di qualità spaziale introdotta nelle due visioni (*Urban Vision 2030* e *Inner City also City Lounge*).

Il *Rotterdam Style Handbook*, pubblicato nel 2009, in cui è concepita la politica volta a rendere uniformi e accattivanti gli standard qualitativi dello spazio esterno e dei relativi elementi

di arredo. Inoltre questa politica funge da quadro di valutazione all'interno del processo decisionale ed è quindi complementare alla politica del welfare.

Il memorandum *Architectuur en Rotterdam*, redatto il 26 Gennaio 2010 dal college van B&W che elabora il decimo punto chiave dell'*Urban Vision 2030* (il patrimonio culturale e l'architettura). Considerandoli come contributi importanti per stimolare forti e decisive iniziative per lo sviluppo della città. L'innovazione risiede nello spostare l'attenzione dai singoli edifici, considerati come elementi straordinari e sorprendenti, al tessuto urbano e all'implementare la sua coesione; rendendo la città un magnete in grado di attrarre a sé residenti e turisti.

Il *Welstandsnota Rotterdam*, elaborato nella sua seconda versione l'11 Ottobre 2012 (2004) dall'amministrazione comunale della città. Il memorandum sul benessere sottolinea l'importanza della qualità spaziale, raggiungibile secondo lo scritto, grazie alla politica del Welfare. Il Welfare a Rotterdam è estremamente legato a tre concetti "Clean, whole and safe". Un ambiente pulito, completo e sicuro contribuisce a un senso di sicurezza sociale tra i cittadini e le imprese. Al contrario, un ambiente disordinato può contribuire a sentimenti di insicurezza. Se tale atteggiamento permane, la qualità di un quartiere, distretto o strada sarà compromessa. La politica del welfare indica cosa è e cosa non è accettabile⁷.

BUILDING BLOCKS FOR A CHILD FRIENDLY CITY

Se l'*Inner City Also City Lounge* guarda alle grandi strategie con obiettivi urbani che pongono grande attenzione alla qualità dello spazio aperto del centro città, il *Building Blocks for a Child Friendly City* guarda all'abitare per fasce d'età. Rotterdam, infatti, è una città che ringiovanisce. Nel 2007 ospita circa 67.000 famiglie con figli fino a 18 anni. Alcuni scelgono consapevolmente di stabilirsi in città, in quanto offre maggiori probabilità di trovare un impiego, senza spendere molto tempo sul pendolarismo, ed è in grado di garantire, nelle immediate vicinanze, un'ampia scelta di strutture, negozi, servizi e mezzi pubblici. Ciò nonostante, uno studio del

2006 del Verwey Jonker Institute, un istituto olandese che dal 1993 conduce ricerche sulle questioni sociali, ha dimostrato come Rotterdam sia una delle peggiori città in cui crescere i bambini⁸. Dall'inizio del XXI secolo, infatti, una media di 1.200 famiglie lascia, ogni anno, la città per trasferirsi in periferia o in altre città, alla ricerca di case più grandi e spaziose, spesso dotate di giardino, in cui crescere i propri figli. Si tratta generalmente di famiglie con reddito medio-alto, le quali, non soddisfatte dei propri alloggi in città, spesso troppo piccoli, e delle strutture poco adatte ai bambini, lasciano Rotterdam.

Una città come Rotterdam, che mira ad essere più attraente e ad avere un'economia più forte, non può ignorare questa tendenza, in quanto le famiglie con bambini forniscono la resilienza sociale ed economica della città. È una questione di domanda e offerta: se un numero sempre più elevato di famiglie lasciasse la città, la domanda tenderebbe man mano a diminuire, e non solo si realizzerebbero meno strutture (scuole, assistenza all'infanzia, impianti sportivi, aree di gioco, ecc), ma si ridurrebbe anche il livello di comfort della città⁹. Una popolazione più giovane riesce maggiormente ad adattarsi ai rapidi cambiamenti della società moderna, a superare gli ostacoli e le difficoltà che questi mutamenti portano. Tutto ciò si riflette positivamente sulla città ed il suo futuro, influenzato direttamente dall'importanza data allo sviluppo dei bambini all'interno della società. Essi forniscono l'energia e le idee per il domani di Rotterdam. A partire dal 2006, creare un ambiente di vita per queste famiglie è diventato così uno degli obiettivi principali dell'amministrazione comunale di Rotterdam.

Nel 2006, il College van B&W (Consiglio del Sindaco e degli Assessori) ha delineato i punti di partenza di un programma, il *Child Friendly Neighborhoods Program*, per un periodo di quattro anni, compreso tra il 2006 e il 2010, affinché i piani esistenti per l'edilizia abitativa, il traffico, lo spazio esterno ed i servizi tenessero maggiormente conto dei desideri delle famiglie. L'11 Marzo del 2008, il College ha individuato sei temi politici¹⁰, incentrati sull'aumento della sicurezza nelle strade e nei parchi giochi, su una maggiore presenza di strutture e attività adeguate ai giovani da 0 a 18 anni, sul rendere l'ambiente più pulito, verde, dotato

di ampi marciapiedi e di una buona illuminazione stradale, sulla realizzazione di case unifamiliari e/o appartamenti di alta qualità per famiglie con spazio sufficiente per i bambini e il parcheggio, sul migliorare la coesione sociale con il vicinato e l'immagine del quartiere. A questo programma hanno aderito undici quartieri, facendo da esempio al resto della città. Si tratta dei quartieri Erasmus e Rottekwartier (Oude Noord), Oosterflank, Spangen, Feijenoord, Cool, Liskwartier, Beverwaard, Hordijkerveld e Reijeroord, Carnisse, Tarwewijk e Hoogvliet-Noord. Prestando una maggiore attenzione alle esigenze delle famiglie, gli undici quartieri hanno avviato molti progetti sia fisici, come ampi marciapiedi, sia sociali, come grandi scuole comunitarie, che potessero essere realizzati a breve termine e con limitate risorse aggiuntive. Sono stati realizzati diversi parchi giochi, aree sportive, giardini di quartiere e percorsi più sicuri. Inoltre, alcuni cortili scolastici sono stati convertiti in vere e proprie piazze di quartiere, aperti anche al di fuori dell'orario scolastico.

Il successo di sette quartieri pilota (Cool, Liskwartier, Erasmusbuurt, Oosterflank, Tarwewijk, Carnisse e Hordijkerveld/Reijeroord), che con l'avvio del programma sono diventati visibilmente più a misura di bambino, ha fornito le basi per lo sviluppo di una visione urbana, il *Building Blocks for a Child Friendly City*, istituita nel 2010 dal comune di Rotterdam. In linea con i punti di partenza dell'*Urban Vision 2030* del 2007, che aspira a rendere la città più attraente ed economicamente forte, la visione si rivolge a due specifici gruppi target: le famiglie con bambini da 0 a 18 anni e le giovani coppie, entrambi appartenenti alla classe media.

Per tenere o attirare nuovamente le famiglie in città, è necessario molto di più di un'area giochi o di un luogo di ritrovo. La città deve essere in grado di offrire una vita ed un ambiente completo, dotata di grandi alloggi superiori a 85 mq, aree verdi giocabili, parchi giochi piacevoli, percorsi sicuri, spazi pubblici attraenti e ampie strutture per l'istruzione, l'incontro e l'accoglienza¹¹. Il *Building Blocks for a Child Friendly City* nasce quindi dal desiderio di rispondere alla domanda su quali siano gli elementi urbani che dovrebbero essere presenti in una città, affinché diventi un ambiente favorevole alla vita dei bambini, in particolare dal punto di vista degli alloggi, dello

spazio esterno, dei servizi e dei percorsi. La visione può essere integrata a tre livelli di politica: in contesti urbani, in visioni di area e nelle visioni di quartiere. Ad esempio, può essere applicata come politica strutturale in quadri urbani esistenti come l'*Urban Vision*, l'*Housing Vision* e la *Rotterdam Style*¹². Analizzando i quartieri in base ai quattro elementi costitutivi - alloggio, spazio aperto, servizi e percorsi - il *Building Blocks for a Child Friendly City* fornisce, da una parte una chiara mappatura dei punti di forza e di debolezza di ciascun quartiere analizzato, dall'altra un quadro concreto di dove si trovano le opportunità per rendere Rotterdam una città per i bambini, dove possono crescere in modo piacevole, responsabile, sicuro e dinamico.

Alla conclusione del *Child Friendly Neighborhoods Program* (di seguito, politica KIWI), nell'Ottobre del 2011, il College van B&W ha concordato attraverso le mozioni Kinderschouw e Buckhove che tale programma venisse attuato nelle politiche esistenti, sulla base dei risultati ottenuti. Nelle mozioni, il consiglio chiedeva all'esecutivo comunale di riferire annualmente i progressi compiuti e di migliorare gli strumenti politici a disposizione - come il monitoraggio dei quartieri a misura di bambino, la scansione di quartiere, la visione pedagogica del vicinato - attraverso l'implementazione di misure concrete¹³. Tuttavia, nell'aprile del 2013, entrambe le due mozioni sono state formalmente respinte. Di conseguenza, dal completamento del programma, gli strumenti politici adottati, così come le risorse disponibili per orientare l'attuazione di tale politica all'interno di quelle esistenti, risultano tutt'ora inadeguati. Inoltre, la mancanza di un idoneo controllo urbano e di risorse finanziarie spiegano lo scarso utilizzo da parte dei quartieri di Rotterdam degli strumenti politici a misura di bambino, attuati dal *Child Friendly Neighborhoods Program*. Ad esempio, il Consiglio dei Conti mostra, all'interno del libro *Kind van de rekening onderzoek naar borging beleid kindvriendelijke wijken*, pubblicato nel 2014, come l'uso di questi strumenti non sia sufficientemente finanziato dalla città. Ciò spiega, almeno in parte, i motivi per cui, dopo le tredici scansioni di quartiere condotte tra il 2011 e il 2012, i distretti difficilmente vengano sottoposti a nuove scansioni. Le nuove scansioni, infatti, a differenza delle prime tredici, che sono state gratuitamente offerte

dal Comune di Rotterdam a scopo introduttivo dello strumento, sarebbero state direttamente a carico dei distretti. Alla mancanza di un budget adeguato, si aggiunge l'incapacità di questi strumenti di rispondere alle esigenze dei distretti. Gli strumenti adottati dal programma, come il *Building Blocks for a Child Friendly City*, il *Child Friendly Neighbourhoods Monitor* e la *Neighborhood Scan*, sono principalmente finalizzate all'analisi dei problemi fisico-spaziali nei quartieri. Diversi distretti intervistati hanno invece indicato che i problemi legati all'accoglienza dei bambini nei quartieri sono principalmente di natura sociale. Di conseguenza, essi ritengono di non avere bisogno di queste analisi, in quanto sostengono di avere già una visione sufficiente dei problemi presenti nel proprio quartiere e attribuiscono una maggiore importanza al contributo dei residenti per mappare le diverse problematiche¹⁴.

Nonostante questi strumenti risultino ancora delle strategie di pianificazione per una futura Rotterdam a misura di bambino e non dei veri e propri piani attuativi, mostrano come l'amministrazione stia prendendo sempre più le distanze dalla pianificazione modernista e da quella stagione olandese degli anni '90, che sembrava voler progettare la città riducendo ai minimi il ruolo dello spazio pubblico. L'interesse rivolto al tema della casa adesso si sposta verso l'esterno, andando a ridefinire non solo le qualità fisiche-spaziali della città, ma anche quelle sociali. Attraverso il *Building Blocks for a Child Friendly City*, Rotterdam incoraggia i bambini ad uscire dalle proprie case, fornendo loro un accesso più sicuro al gioco, all'istruzione e facilitando le loro interazioni sociali e culturali. In questa visione, l'intero tessuto urbano viene rivisto in scala ridotta e secondo i ritmi dei bambini, essendo in grado di offrire loro una varietà d'uso di spazi, strutture e servizi, perlopiù vicini alle proprie dimore e facilmente accessibili, dove possono gradualmente acquisire la propria indipendenza e godere di ciò che la città ha da offrire. Questo approccio, in linea con i principi dell'*Urban Vision 2030*, che cerca di favorire la creazione di un ambiente urbano attraente, sostiene dunque un uso multifunzionale dello spazio, che fa dell'interazione "giocosa" la propria forza. Gli incontri vivaci attivano lo spazio, il quartiere, la città e dunque rappresentano il mezzo di rigenerazione urbana che consente di

creare destinazioni divertenti e vibranti. Ambienti e percorsi sicuri, piacevoli e interessanti - come una rete di infrastrutture adibite a verde, piste ciclabili, marciapiedi protetti, parchi, piazze, giardini, orti, aree per il gioco e lo sport, ecc - tra i complessi residenziali e commerciali, rafforzano il legame con la natura¹⁵ e promuovono interazioni che alimentano la fiducia col vicinato. Vivace e attraente sono le due parole chiave su cui Rotterdam sta lavorando per creare una sfera pubblica più piacevole in termini di vita quotidiana, lavorativa e del tempo libero, al fine di attirare sempre più abitanti e visitatori nel centro città.

NOTE

- 1 Randstad Holland, letteralmente "Città Anello" è la conurbazione urbana metropolitana sviluppatasi nei Paesi Bassi dopo la Seconda guerra mondiale, su una rete urbana di 17 città, i cui poli principali sono rappresentati da: Amsterdam (funzioni finanziarie), Rotterdam (funzioni industriali e portuali), L'Aia (funzioni governative e amministrative) e Utrecht (funzioni culturali), e città secondarie come Haarlem, Leida, Delft e Dordrecht.
- 2 Gemeente Rotterdam, *Stadsvisie Rotterdam: Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie 2030*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam (dS+V), 2007
- 3 Gemeente Rotterdam, *Stadsvisie Rotterdam: Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie 2030*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam (dS+V), 2007, pp. 40-92.
- 4 Gemeente Rotterdam, *Stadsvisie Rotterdam: Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie 2030*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam (dS+V), 2007, p. 44.
- 5 Gemeente Rotterdam, *Binnenstad Als City Lounge: Binnenstadsplan 2008-2020*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam (dS+V), 2008, p. 8.
- 6 OBR & DS+V, *Het besluitvormingsmodel ruimtelijke plannen Rotterdam*, Rotterdam: OBR & DS+V, 2004, pp. 11-12.
- 7 De Gast, N., rel. Dekker, E., *Iconic Rotterdam: a Marketed City*, Rotterdam: Erasmus Universiteit Rotterdam, 2016, p. 34.
- 8 Rekenkamer Rotterdam, *Kind van de rekening onderzoek naar borging beleid kindvriendelijke wijken*, Rotterdam: Rekenkamer Rotterdam, 2014, pp. 9-11.

- 9 Gemeente Rotterdam, *Bouwstenen: Voor een kindvriendelijk Rotterdam. Stedenbouwkundige visie*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2010, pp. 13-18.
- 10 I sei temi politici individuati dal College van B&W sono: sicurezza stradale, strutture e attività destinate ai giovani, fattori ambientali, alloggi, coesione sociale e immagine del quartiere.
- 11 Gemeente Rotterdam, *Bouwstenen: Voor een kindvriendelijk Rotterdam. Stedenbouwkundige visie*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2010, p. 9.
- 12 Gemeente Rotterdam, *Bouwstenen: Voor een kindvriendelijk Rotterdam. Stedenbouwkundige visie*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2010, p. 10.
- 13 Rekenkamer Rotterdam, *Kind van de rekening onderzoek naar borging beleid kindvriendelijke wijken*, Rotterdam: Rekenkamer Rotterdam, 2014, pp. 12-13.
- 14 Rekenkamer Rotterdam, *Kind van de rekening onderzoek naar borging beleid kindvriendelijke wijken*, Rotterdam: Rekenkamer Rotterdam, 2014, pp. 87-94.
- 15 Le analisi presentate nel rapporto *Groenonderzoek 2008 (Green Research 2008)* hanno confermato che si desidera più spazio verde nel centro di Rotterdam, così come una maggiore diversità di questi spazi, una migliore qualità del design e della gestione del verde. Per accogliere un numero sempre maggiore di abitanti e visitatori, occorre infatti più verde urbano e di migliore qualità. Una città più verde è un'ambiente più sostenibile e pulito in cui trascorrere in modo piacevole le giornate lavorative, di vita quotidiana e del tempo libero. In Nico Tillie, Duzan Doepel, Lloyd Stenhuijs, et al, *Rotterdam. People make the inner city: densification + greenification = sustainable city*, Rotterdam: Mediacenter Rotterdam, 2012, pp. 43-79.

02.1

LA STRUTTURA AMMINISTRATIVA

La collaborazione di diverse figure professionali rendono entrambi i processi di pianificazione un percorso affollato. Generalmente, i consigli comunali di Rotterdam svolgono un ruolo importante nella definizione e nell'attuazione delle politiche. Quando si tratta di attività di programmazione, il Comune di Rotterdam è di solito il principale.

Il più alto organo amministrativo del Comune di Rotterdam è il Consiglio comunale, composto da quarantacinque membri¹. Ciascun membro, a sua volta, appartiene ad un partito o ad un gruppo politico e viene eletto direttamente dai residenti aventi diritto di voto. Il Consiglio comunale rappresenta quindi il popolo di Rotterdam, delinea le principali linee politiche della città e supervisiona il Collage van Burgemeester en Wethouders (Consiglio del Sindaco e degli Assessori). Il contenuto delle decisioni del Consiglio viene preparato in varie commissioni, durante le quali i consiglieri pongono al Consiglio domande sull'attualità della città.

Il Sindaco è il presidente sia del Consiglio comunale sia del College van B&W. Egli assume tale carica per sei anni. Terminato il periodo, può essere riconfermato per un mandato successivo o può essere avviata una procedura di selezione per un nuovo candidato.

Il Consiglio comunale di Rotterdam è composto da tredici gruppi politici, riportati nella tabella che segue coi rispettivi posti a sedere². La dimensione di ciascun gruppo dipende dal numero di voti ricevuti da un partito politico durante le elezioni municipali. Il più grande è Leefbaar Rotterdam con undici posti a sedere.

Gruppo	Numero di posti a sedere
<i>Leefbaar Rotterdam</i>	11 posti
VVD	5 posti
D66	5 posti
<i>GroenLinks</i>	5 posti
PvdA	5 posti
DENK	4 posti
<i>NIDA Rotterdam</i>	2 posti
SP	2 posti
CDA	2 posti
PVV	1 posto
<i>Partij voor de Dieren</i>	1 posto
50PLUS	1 posto
<i>ChristenUnie-SGP</i>	1 posto

Il 7 Marzo 2002 è stato introdotto il dualismo in tutti i Comuni dei Paesi Bassi. Nel dualismo, sia il Consiglio comunale che il Collage van B&W hanno un proprio ruolo. Il Consiglio comunale costituisce l'amministrazione generale ed è il massimo organo amministrativo del Comune. Il Collage van B&W forma invece il Comitato esecutivo e attua i quadri stabiliti dal Consiglio comunale. Il Consiglio comunale ha il potere di emanare regolamenti, che sono norme alle quali tutti i cittadini devono attenersi. Inoltre, stabilisce il budget, i conti annuali e determina il livello delle tariffe e delle tasse comunali, come le tariffe dei parcheggi, le tasse per

lo smaltimento dei rifiuti e l'imposta sugli immobili (OZB). Per svolgere il suo ruolo di revisore dei conti, il Consiglio dispone dei seguenti strumenti: il diritto di iniziativa (un assessore può portare i soggetti in consiglio), il diritto di emendamento (un assessore può chiedere di cambiare soggetti), il diritto di interrogazione (un consigliere può porre domande sia orali che scritte), il diritto di interpellazione (un consigliere può chiedere al consiglio se può porre domande su una questione che non è all'ordine del giorno del Consiglio) e per finire il diritto all'informazione (il Collage van B&W ha un dovere attivo e passivo di informazione nei confronti del Consiglio)³. Un altro diritto che il Consiglio può esercitare è il diritto di indagare. Ciò è simile al diritto di un sondaggio tra i deputati della Camera bassa. Inoltre, il Consiglio può utilizzare il diritto di indagare per esaminare la politica perseguita dal Collage van B&W, ma non gli è concesso di interrogare sotto giuramento. Ciò è consentito soltanto ai membri della Camera dei rappresentanti.

Il Consiglio comunale di Rotterdam ha istituito sei Comitati del Consiglio per il mandato del consiglio 2018-2022. Il loro compito è quello di preparare il processo decisionale del Consiglio attraverso la discussione degli argomenti di propria competenza durante le riunioni delle commissioni. Inoltre, i membri del comitato si informano attraverso visite di lavoro in città o audizioni con esperti e stakeholders. I sei Comitati del Consiglio sono: il Comitato per l'edilizia, lo spazio abitativo ed esterno (BWB), il Comitato per la transizione energetica, la sostenibilità, l'economia e la mobilità (EDEM), il Comitato per i progetti, l'organizzazione e le finanze (MPOF), il Comitato per la sicurezza e la governance (VB), il Comitato per l'occupazione, il reddito, l'integrazione, la gestione del debito e la riduzione della povertà (WIISA) ed infine il Comitato per l'assistenza, l'istruzione, la cultura e lo sport (ZOCS). Inoltre, è stata istituita una Commissione d'inchiesta sul conto (COR).

Il diagramma che segue mostra l'organizzazione comunale della città di Rotterdam, così come è stato precedentemente descritto.

Comitati di gestione e di consulenza

- Il Consiglio della gioventù di Rotterdam (RJR)
- Consiglio per l'arte e la cultura di Rotterdam (RRKC)
- Consiglio per lo sviluppo economico di Rotterdam (EDBR)

Comitato per l'edilizia, lo spazio abitativo ed esterno (BWB)

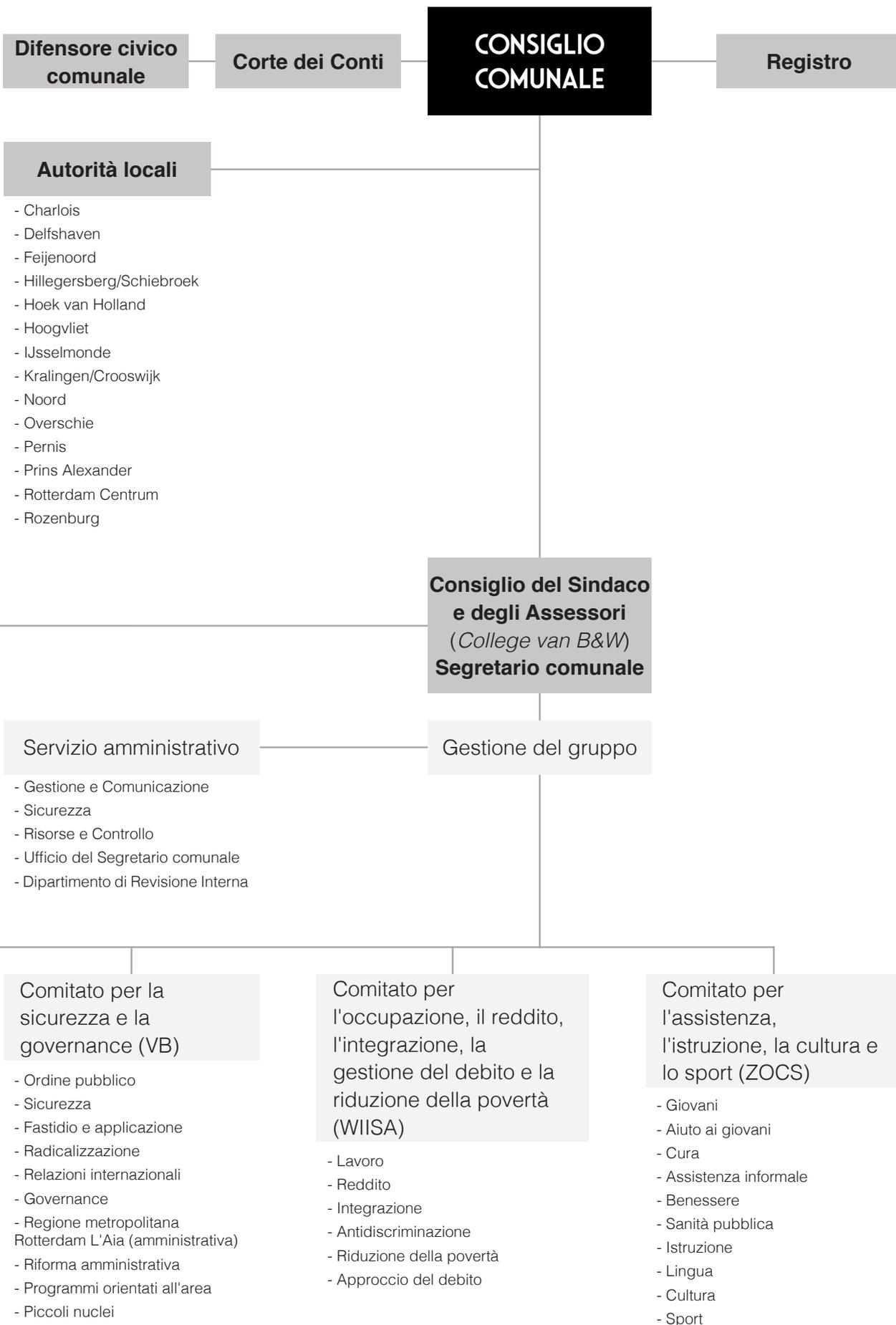
- Costruzioni
- Alloggi
- Pianificazione territoriale
- Diritto ambientale
- Politica fondiaria
- Proprietà
- Ricchezza e monumenti
- Area esterna
- Rifiuti
- Acqua
- Benessere degli animali

Comitato per la transizione energetica, la sostenibilità, l'economia e la mobilità (EDEM)

- Metropolis Regio Rotterdam L'Aia (MRDH)
- Economia
- Industria
- Turismo
- Eventi
- Mobilità
- Parcheggio
- Sicurezza stradale
- Transizione energetica
- Sostenibilità
- Aeroporto

Comitato per i progetti, l'organizzazione e le finanze (MPOF)

- Organizzazione
- Servizio
- Finanza
- Partecipazioni
- Partecipazione azionaria
- Programma nazionale Rotterdam Sud (NPRZ)
- Feijenoord City
- Coolsingel
- Maastunnel



Questa organizzazione del comune è riscontrabile già all'interno dei documenti dell'*Inner City also City Lounge*. Infatti la visione vede al centro della sua organizzazione il Comune e il Collage van B&W. Essi, insieme alle figure appartenenti ai differenti comitati, definiscono le linee guida del processo di pianificazione per il centro città. A differenza dello schema precedente, i nomi hanno subito nel corso di dieci anni alcune variazioni, ciò che però è importante è il consolidamento del loro campo d'indagine. Tale campo risulta essere il più ampio possibile, affinché il cuore di Rotterdam diventi attraente ed economicamente forte. Si possono così individuare le rispettive aree di lavoro: lo sviluppo urbano (Urban Development), la gestione della città (City Management), i servizi (Services), la gestione dei servizi (Service organization), lo sviluppo sociale (Social Development), il lavoro e il reddito (Work and Income).

Inoltre sono stati interpellati all'interno del processo anche i singoli cittadini appartenenti ai comuni distrettuali (come Rotterdam Centrum, Hoboken, Laurenskwartier, Libaaniawartier, Oude Westen, Kop van zuid e Cool).

Nel processo di pianificazione per una città a misura di bambino, le parti dell'organizzazione comunale ad essere più coinvolte sono riportate nella panoramica che segue. La tabella, tratta dal documento *Beweegvriendelijke omgeving* pubblicato nel 2013 dal Comune di Rotterdam, mostra quale direzione (con il nome attuale e quello precedente) è responsabile di quali compiti al fine di realizzare, programmare e gestire un ambiente favorevole ai bambini.

	Funzione	Compiti
Urban Development/ Department Space & Living (ex dS+V)	Politica territoriale, consulenza e progettazione.	Si occupa della progettazione urbana della città.
Urban Development/ Area Development (ex OBR)	Gestione degli sviluppi orientati all'area.	Si occupa dello sviluppo integrale dell'area.
Urban Development/ Real estate (SO VG, Ex OBR)	Sviluppo e gestione delle strutture.	Si occupa della realizzazione e della gestione di immobili sociali, compresi gli impianti sportivi comunali.
City Management (SB, ex <i>Municipal Works</i>)	Responsabile della gestione tecnica degli spazi pubblici.	Fornisce consulenza sui compiti di progettazione, in particolare sulle conseguenze di gestione.
Social Development, Sports & Culture (ex <i>Sports and Recreation</i>)	Responsabile della politica sportiva urbana e della gestione degli impianti sportivi.	Si occupa della politica sportiva urbana, delle condizioni spaziali per l'esercizio fisico nello spazio esterno e della politica relativa agli impianti sportivi. Inoltre, gestisce gli impianti sportivi ed effettua la programmazione sportiva per conto dei comuni.
Social Development, Public Health and Care Directorate (PG&Z, ex GGD)	Responsabile della politica sanitaria.	Public Health and Care Directorate è responsabile del programma " <i>Working Together for Good Health</i> " con l'obiettivo principale di migliorare la salute percepita. Tale programma si concentra anche sullo stile di vita (ad esempio l'esercizio fisico) e sull'ambiente di vita.
Social Development, Youth and Education (ex <i>Youth, Education and Society</i>)	Responsabile della politica per la gioventù e l'istruzione.	In base alla sua responsabilità per le politiche giovanili, MO/J&O è anche responsabile del progetto " <i>Quartieri a misura di bambino</i> ".

Oltre a queste organizzazioni, sono stati coinvolti anche i comuni distrettuali (come Delfshaven, Noord, Centrumraad, Prins Alexander, Feijenoord, Charlois, IJsselmonde, Hoogvliet), che hanno scelto i quartieri su cui applicare tale politica. Inoltre, anche i soggetti esterni, come le società immobiliari, i promotori immobiliari e gli investitori, hanno svolto un ruolo fondamentale. È importante infatti che le società immobiliari, nella formulazione dell'incarico per i progetti, includano la visione come documento guida standard, al fine di realizzare alloggi e spazi esterni in cui le famiglie con bambini vorrebbero vivere.

NOTE

- 1 Gemeente Rotterdam, *Gemeenteraad Rotterdam. Factsheetmaart 2020*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2020.
- 2 *Fracties, raadsleden en burgerleden*. Gemeente Rotterdam, <<https://www.rotterdam.nl/gemeenteraad/fracties-en-raadsleden/>>, consultato il 28 Dicembre 2020.
- 3 *Taken, bevoegdheden en instrumenten van de Raad*. Gemeente Rotterdam, <<https://www.rotterdam.nl/gemeenteraad/taken-bevoegdheden-gemeenteraad/>>, consultato il 28 Dicembre 2020.

02.2

L'ARTICOLAZIONE DEL PROCESSO

Entrambe le visioni si organizzano attraverso un insieme di documenti, pubblicati in momenti diversi nell'arco di dieci anni. Questi testi si articolano principalmente su quattro livelli, ovvero:

1. la **messa a punto di un'idea**, che avviene con la definizione di una visione, realizzata un anno dopo l'introduzione dei primi segni di cambiamento nelle politiche urbane di Rotterdam. Nel caso del percorso *Inner City* è una risposta ad una visione precedente, mentre per il *Building Blocks* rappresenta un consolidamento dei risultati ottenuti da una prima valutazione;
2. la **valutazione** dei risultati mediante il monitoraggio e la scansione di quartiere, che viene effettuata con una sorta di regolarità, autoimposta dall'amministrazione comunale, per verificare gli esiti della visione. Nel caso dell'*Inner City* è realizzata ogni tre anni e si concentra sulle tematiche introdotte. Nel *Building Blocks* è realizzata ogni due anni e si focalizza principalmente sulle aree di quartiere individuate dalla visione;
3. l'**affinamento** di eventuali tematiche, che vengono sviluppati in ulteriori documenti di approfondimento con l'intento di specifiche tematiche introdotte dalle visioni, spesso ritenute fondamentali per la loro attuazione;
4. la raccomandazione di **strumenti** che aiutino a **concretizzare** questi spazi. I documenti analizzati, infatti, non sono altro che delle visioni future, volte a spiegare su quali strategie aspira la città di Rotterdam nei prossimi anni. Di conseguenza, sono necessari dei documenti che aiutino a concretizzare in risultati gli argomenti introdotti dalle visioni stesse.

Gemeente Rotterdam

**Programmaplan
Binnenstad 2010-2014**

Binnenstad als Citylounge

Gemeente Rotterdam

**Binnenstads-
monitor
2011** De staat van de
Rotterdamse binnenstad

Centrum van Onderzoek en Statistiek

Gemeente Rotterdam

**Binnenstads-
monitor
2013** De staat van de
Rotterdamse binnenstad

Onderzoek en Business Intelligence

**ANALYSEBOEK
PLINTENSTRATEGIE**

De Rotterdamse Plintenstrategie

**BINNESTAD
op
OOGHOOGTE**

De Rotterdamse Plintenstrategie

**City Centre Rotterdam
THE CITY
LOUNGE**

De Rotterdamse Plintenstrategie

Rotterdamse Sijl
Hoofdstuk Openbare Ruimte

2

Hoofdstructuur

2010

2011

2013

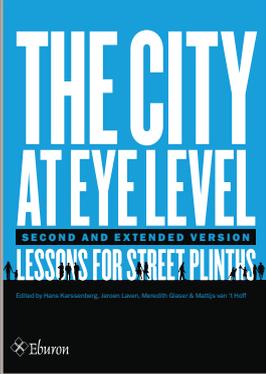




La messa a punto di un'idea



La valutazione



L'affinamento dell'idea



Gli strumenti

2014

2015

2016



2017

2018



Nel percorso *Inner City also City Lounge*, la messa a punto di un'idea avviene un anno dopo il cambiamento introdotto dall'*Urban Vision 2030*. Questo atteggiamento di rinnovamento si concentra su una domanda: come è possibile migliorare lo spazio aperto?

Una prima risposta, anche se timida, nasce all'interno dell'*Urban Vision 2030* dove il cambiamento dello spazio aperto è appena accennato. All'interno della visione, si afferma come il rinnovamento dello spazio aperto può avvenire solo se viene considerato come un vettore per l'economia urbana e per la localizzazione di gruppi target specifici, come residenti e imprese¹. Sarà nel 2008, con la visione *Inner City also City Lounge*, il luogo in cui poter approfondire tale quesito.

La visione, che abbiamo visto delimitare il campo d'indagine, sposta con maggior forza l'attenzione dallo spazio per ..., allo spazio tra ..., rispetto alla precedente. Inoltre, questo provoca un cambio di mentalità, dove al centro si colloca la qualità dello spazio disponibile, rispetto alla necessità a disporne dell'ulteriore. Lo spazio aperto e la sua qualità assumono così un ruolo predominante all'interno della visione, che emerge fin da subito grazie al titolo. Infatti, il titolo introduce qual è lo spazio aperto desiderato dalla città, attraverso l'uso di una nuova metafora, il concetto di **"City Lounge"**. Il termine rappresenta letteralmente la volontà di «sviluppare il centro città come un luogo di qualità vitale per meeting, soggiorni e intrattenimento al fine di dare un contributo essenziale alla qualità della vita di Rotterdam»². Tale concezione per essere attuata necessita che sia elaborata attraverso l'impiego di sei strategie: "Smart Economy, Center Living, Culture and Leisure Groundscraper, River City e Connected City".

Le strategie sono la base del nuovo atteggiamento di pianificazione adottato dal comune per la città. All'interno della visione vengono descritte minuziosamente, individuando le misure principali che possono contribuire alla loro definizione. La "Smart Economy" vede il miglioramento della qualità dello spazio necessario per rafforzare la posizione di Rotterdam come città di servizio internazionale legata a reti economiche (della conoscenza e delle attività). La "Center Living" considera l'attenzione allo spazio necessaria per attrarre target specifici che vorrebbero vivere nel centro città.

Distinguendo stili di vita differenti che a loro volta necessitano di servizi specifici, legati al lavoro e all'intrattenimento. Il "Culture and Leisure" vede come prerogativa l'interconnessione tra lo spazio e le strutture culturali e ricreative. Tali sono importanti tanto per l'urbanità e la qualità della vita quanto per l'economia, per questo motivo devono essere rafforzate e migliorate. Il "Groundscraper" individua come spazio di successo per il raggiungimento delle ambizioni, quello percepito a livello degli occhi, delle strade, delle piazze e dei basamenti. «*Dove la vita privata e pubblica non si escludono a vicenda. Dove gli edifici comunicano con i cittadini*»³. Il "River City" individua un ulteriore spazio d'intervento, quello generato dall'unicità di Rotterdam, la sua collocazione geografica sul delta del Reno, della Mosa e della Schelda, che le hanno permesso nei secoli di affermarsi come città portuale. Lo spazio fluviale diventa così il secondo dispositivo spaziale su cui intervenire, attribuendo nuovi significati nell'uso del fiume e delle sue banchine. Infine il "Connected City" considera l'accessibilità e i collegamenti prerogative fondamentali per realizzare questa nuova qualità dello spazio aperto⁴.

Nel corso del tempo, la messa a punto di un'idea è ripresa in successivi documenti che tentano di effettuare un aggiornamento temporale delle strategie, senza però modificarne l'obiettivo finale. Inoltre è possibile riscontrare un cambiamento di sintassi nella loro definizione, ma la semantica rimane inalterata. Il primo documento che si colloca su questa scia è l'*Inner City Program Plan 2010-2014* elaborato nel 2010. All'interno del documento le strategie vengono riproposte con un differente lessico: "Busy City (Smart Economy), Hospitable City (Center Living), Lively City (Culture and Leisure), City center to live in (Groundscraper e River City) e Connected City (uguale)". La successiva versione, *Inner City Also City Lounge 2014-2018* sviluppata nel 2014, tenta di riaffermare la metafora del "City Lounge" rimasta sullo sfondo, introducendola fin da subito all'interno del titolo del documento. Invece le sei strategie ritornano ad essere trattate in maniera concettuale, riprendendo quelle del 2008. Infine il documento conclusivo è l'*Inner City Pocket Edition 2018-2022* redatto nel 2018. Rispetto ai precedenti scritti, è un libro tascabile, che cerca di chiarire e dare risposta agli argomenti

2. VALUTARE IL CENTRO CITTÀ

che erano stati trattati in modo minore. Le strategie si connotano con altri termini che ne permettono la riformulazione in: “Robust Inner City (Smart Economy), Densification (Center Living), Meeting (Culture and Leisure), Healthy (Groundscraper e River City), Moving through (Connected City), e Urban Identity (racchiude entrambe le ambizioni)”.

Ad ogni singola fase, attribuibile alla messa a punto dell'idea, è possibile affiancare un documento che riguarda il suo monitoraggio e valutazione. Ad occuparsi di questo è il Center for Research and Statistics (COS) interpellato dalla sezione di sviluppo urbanistico del Comune. Tali valutazioni prendono il nome d'*Inner City Monitor* e sono realizzate a partire dal 2009 con una cadenza biennale per le versioni successive. I "Monitor" riprendono i pilastri dei documenti, elaborati nei rispettivi anni precedenti. Per questo motivo il monitor subisce nel corso del tempo alcune piccole variazioni.

Ad ogni strategia vengono associati degli indicatori, che permettono di valutare il raggiungimento degli effetti previsti per il centro città. Gli indicatori sono valutati dal COS, mediante la rielaborazione di dati oggettivi, ricavati grazie alla definizione di processi statistici, elaborati da altri enti presenti a Rotterdam. I principali sono: il Municipal personal records database (GBA), il quale contiene i dati personali dei residenti nei Paesi Bassi, il Business Register South Holland, che rappresenta la Camera di Commercio olandese, l'Administrative service (BSD), il servizio amministrativo del Comune, il ContinuousVacationResearch (CVR), che tiene traccia delle vacanze intraprese dagli olandesi, il Rotterdam Marketing, valuta l'immagine della città, lo Statistics Netherlands (CBS), fornisce informazioni riguardanti aspetti sociali e il DS+V, il dipartimento di sviluppo urbano ed edilizia abitativa del Comune.

Ove non è possibile, gli indici fanno riferimento a sondaggi che prendono il nome di “Omnibus”, dalla strategia adottata. La rilevazione avviene mediante l'elaborazione delle risposte date dai cittadini attraverso la compilazione di questionari. I risultati, vengono restituiti mediante una scala di valori predefiniti, che di norma va da 1 a 10, dove 10 corrisponde al punteggio migliore. Gli enti

che si occupano di queste particolari elaborazioni sono il Comune, con la supervisione del Research and Business Intelligence (OBI). Entrambe le categorie di dati, oggettivi e soggettivi, vengono circoscritti al centro città di Rotterdam, a livello dei singoli quartieri che lo compongono, essenzialmente nove: Centraal District, Oude Westen, Lijnbaankwartier/Coolsingel, Laurenskwartier, Hoboken, Cool Zuid, Wijnhaveneiland/Oude haven/Boompjes, Scheepvaartkwartier e Kop van Zuid. Capita però, per alcuni indici, che sia necessario confrontare i dati del centro città con campioni più grandi, come la città stessa o le principali città dei Paesi Bassi: Amsterdam, Utrecht e The Hague⁵. Infine, i risultati oltre ad essere riportati in forma scritta, attraverso lo strumento matematico della percentuale (%), sono restituiti mediante l'uso di elaborati grafici, come: diagrammi cartesiani, istogrammi, areogrammi e cartogrammi.

Successivamente alcuni scritti si concentrano su una specifica tematica, attraverso l'affinamento dell'idea introdotta. Il primo documento collocabile in questa tipologia è *l'Inner City Concept Traffic Plan for City Lounge* sviluppato nel 2009. Lo scritto è essenzialmente un piano del traffico, che si concentra sulla strategia della "Connected City". Il documento prevede un miglioramento dell'accessibilità del centro città, che influisce direttamente sul "City Lounge" e la relativa qualità dello spazio aperto. L'accessibilità è minacciata dall'incremento del flusso automobilistico, che nel vecchio processo di pianificazione ha caratterizzato il layout dello spazio aperto con la propria infrastruttura, impoverendolo. Perché se da un lato l'infrastruttura è un elemento di accessibilità per l'automobile, dall'altro è un dispositivo che definisce limitazioni e delle vere e proprie barriere all'interno della città.

In un secondo tempo, nel 2011, sono stati realizzati tre documenti, tra di loro interconnessi, che si concentrano sull'approfondire la strategia del "Groundscraper". Il primo è *l'Inspiration Book*, una raccolta dei principali approcci realizzati da esperti, interni ed esterni alla città, per comprendere la metodologia da adottare per attuare correttamente la strategia. Il secondo è *l'Analysis Book*, un documento che mette in evidenza gli elementi e i passaggi fondamentali per attuarla e completarla con successo. La

3. RIMARCARE LE STRATEGIE IMPORTANTI: "GROUNDSCRAPER E CONNECTED CITY"

premessa ipotizzata è che la città è ampiamente vissuta a livello degli occhi. Infatti una strada suggestiva è caratterizzata da un buon arredamento, un attento programma di sviluppo al piano terra e permette all'utente di vivere un'esperienza piacevole. Con questa affermazione emerge una relazione tra la pianificazione del territorio e il potenziale programmatico di una strada, sintetizzato nelle parole dell'antropologa e urbanista Jane Jacobs: «*Mostrami le tue strade e benedirò la tua città*»⁶. Grazie alla presenza di una buona strategia a livello stradale, è possibile contribuire a rendere il centro città attrattivo e vivibile. Per raggiungere la strategia del "Groundscraper" i tre elementi ritenuti importanti sono: il contesto che rappresenta il livello generale, la strada quello intermedio e il basamento quello specifico. Per ogni singolo elemento sono individuate le linee guida necessarie a compiere la metafora del "City Lounge". Il terzo è il *Map Atlas*, il quale si differenzia dagli scritti precedenti, perché illustra graficamente l'analisi spaziale compiuta, mappandola e realizzando così un atlante degli interventi.

Nell'elaborazione di questi documenti emerge affiancata al comune di Rotterdam, la figura di STIPO, un'agenzia indipendente con sede a Rotterdam, Amsterdam e Atene, che si occupa di sviluppo urbano. Tale interesse da parte di STIPO è dovuto alla realizzazione di alcuni pessimi e scorretti interventi per migliorare la qualità spaziale definita "at Eye Level", ovvero a livello degli occhi. Questo è stato il motivo per cui è nato nel 2012 la prima edizione di *City at eye level*, un libro che nel 2016 con la sua seconda versione più aggiornata, è diventato un vero e proprio programma internazionale. La pubblicazione rispetto ai primi tre documenti elaborati in collaborazione con il comune assume uno sguardo più ampio. Fornendo lezioni, approcci e pratiche ispirate ai tre elementi, introdotti nei precedenti documenti, "*The context, the street and the plinth*", non delimitandosi ai confini di Rotterdam, ma guardando anche all'intero territorio olandese. All'interno di questo passaggio, contrassegnato da un ampliamento dell'orizzonte si colloca un ulteriore documento, il *City Center Rotterdam, The City Lounge* realizzato nel 2013. Lo scritto confronta e sviluppa le pratiche delle città olandesi associabili al concetto del "City Lounge", per poter ricavare delle lezioni d'attuare nel cuore di Rotterdam. Le tematiche

da affrontate sono la leggibilità, l'uso temporaneo e i processi di partecipazione e condivisione per intervenire sullo spazio aperto.

Su questi ultimi termini è stilato nel 2017, *Places for People*, che si occupa di approfondire nuovamente le due strategie, "Groundscraper e Connected City", oggetto d'indagine dei documenti precedenti. Per migliorare la qualità dello spazio aperto, risulta importante tener conto dei soggetti che ne usufruiscono e dell'attuazione degli interventi. Nello specifico, di quelli definiti "Tactical", cioè "a breve termine", ma che possiedono una rilevanza "a lungo termine". Quest'ultimi sono i più significativi, perché consentono all'utente di visualizzare differenti e possibili modi di usufruire lo spazio, incoraggiando nuove idee e sottolineando come Rotterdam sia una città dinamica.

Infine questo processo di pianificazione porta a definire degli strumenti pratici per passare dal concetto alla realtà, mediante l'elaborazione di norme e indicazioni di natura prescrittiva. I documenti, assimilabili a questa necessità, sono racchiusi all'interno di un filone che prende il nome di Rotterdam Stijl. Lo stile di Rotterdam è sviluppato per individuare le azioni pratiche da adottare per le due principali strategie fortemente analizzate nell'affinamento dell'idea, il "Groundscraper" e la "Connected City". Al centro delle riflessioni, ancora una volta, è collocato lo spazio aperto, in un'ottica realizzativa, dove lo stile di Rotterdam si assume il compito di renderlo più unitario, continuo e con una maggiore identità. Al fine di raggiungere gli obiettivi desiderati sono stati pubblicati tre documenti: il *Tree structure vision* nel 2009, l'*Handbook Public Space* tra il 2010-2014 e *Lighting plan* nel 2011.

L'*Handbook* è il documento più rilevante e si articola in quattro sezioni: "Vision, Main structure, District structure and Toolkit". Nella visione si riprendono le considerazioni effettuate dal *Inner City Also City Lounge* sulla carente qualità dello spazio aperto, con un approfondimento rivolto alla sua natura frammentaria. Affermando come i numerosi interventi hanno trasformato il layout dello spazio in un "Patchwork", un insieme di pezzi differenti, che non hanno alcuna relazione tra loro. Per intervenire, il manuale, analizza e classifica la struttura principale dello spazio, indagandolo

4. REGOLE PER INTERVENIRE
SULLO SPAZIO APERTO?

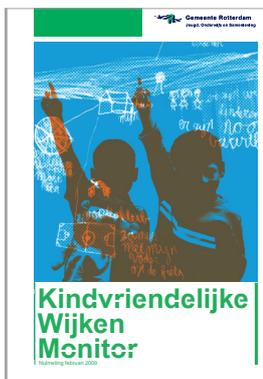
attraverso tre concetti base: la scala, le unità spaziali e gli “accenti” speciali. La scala permette di individuare tre strutture differenti, da quella generale, la struttura principale, a quella intermedia, la struttura del distretto e infine al livello più basso, la struttura del quartiere. La struttura principale suddivide la città mediante le aree funzionali: residenziali, lavorative, infrastrutturali e il centro città. A partire da questa è elaborata la struttura del distretto che suddivide ulteriormente Rotterdam in tre parti differenti. All'interno delle strutture è possibile compiere un'ulteriore suddivisione per indagare lo spazio aperto, grazie, alle unità spaziali che lo costituiscono: “Lines, areas and places”. Le linee rappresentano gli spazi di collegamento tra la città e il paesaggio, sono gli elementi più utilizzati all'interno di Rotterdam, come le strade e gli elementi fluviali: canali e banchine. Le aree si riferiscono alla suddivisione funzionale, effettuata in precedenza con la definizione della struttura principale, considerando solamente quelle adibite a destinazione residenziale. A loro volta, le aree residenziali sono categorizzate in base alla loro tipologia e periodo di costruzione. I luoghi sono i punti focali della vita urbana della città e ne determinano la sua immagine. La diversità e l'uso di questi spazi sono preliminari per realizzare uno spazio aperto di successo. La loro suddivisione avviene in: spiagge, parchi, piazze e nodi/giunzioni. Per ognuna delle tre unità spaziali, sono realizzate delle linee guida generali, dimensionali e materiche che vengono adottate per qualsiasi intervento di nuova costruzione e ricostruzione che interviene sullo spazio aperto. L'ultima suddivisione dello spazio aperto è legata ai caratteri speciali di Rotterdam, ovvero tutti quelli strati di natura storico-paesaggistica, che consentono alla città di mantenere una propria riconoscibilità e identità⁷.

Tutta quest'analisi così dettagliata e articolata, che occupa il cuore del documento, è realizzata per poter redigere norme e linee guida attendibili, da poter attuare immediatamente, senza comportare alcun peggioramento delle condizioni dello spazio aperto. Nella parte finale, questa volontà, è affermata con la realizzazione di un vero e proprio catalogo dei materiali e dell'arredo urbano. Il catalogo ha una natura tabellare e al suo interno sono individuati ulteriori criteri da rispettare, per garantire un'adeguata funzionalità, qualità e durabilità degli elementi che lo costituiscono.

BUILDING BLOCKS FOR A CHILD FRIENDLY CITY



La messa a punto di un'idea



La valutazione



L'affinamento dell'idea

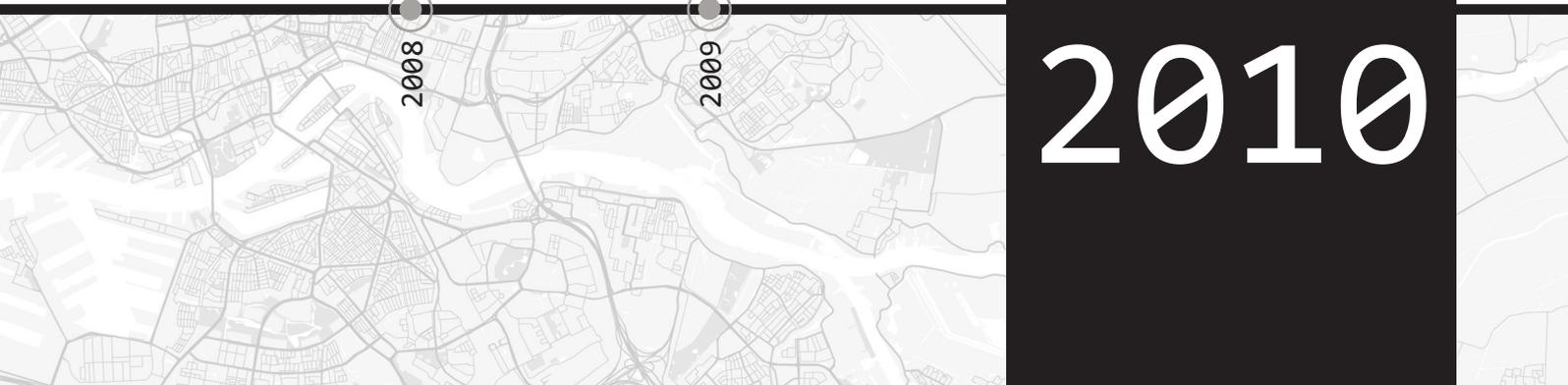


Gli strumenti

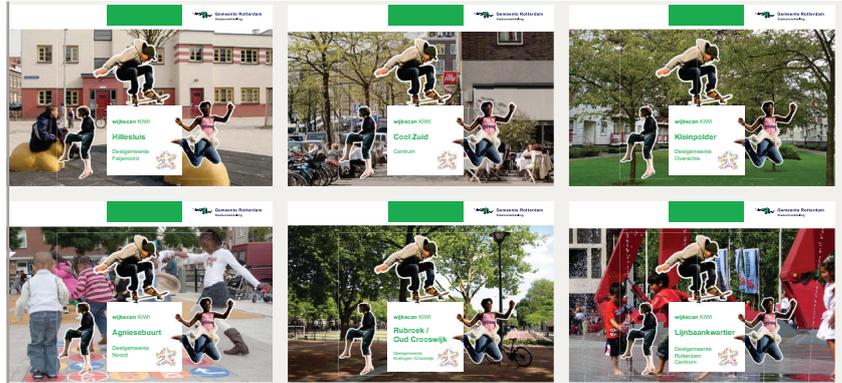
2008

2009

2010



La messa a punto di un'idea



La valutazione

L'affinamento dell'idea

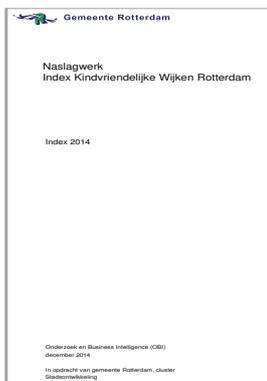
Gli strumenti

2011



2012

La messa a punto di un'idea



La valutazione



L'affinamento dell'idea

Gli strumenti

2014

2016

Nel *Building Blocks for a Child Friendly City*, al contrario dell'*Inner City*, la messa a punto della visione si ha soltanto un anno più tardi dalla pubblicazione della versione sperimentale del *Child Friendly Neighbourhoods Monitor* del 2009, il quale ha fornito una prima valutazione dei risultati ottenuti in undici quartieri di Rotterdam, in seguito all'avvio del *Child Friendly Neighborhoods Program*, delineato nel 2006 dal College van B&W. Questa sperimentazione del monitor è riuscito a mostrare come il programma a misura di bambino abbia avuto un buon successo in sette quartieri di Rotterdam. Si tratta dei quartieri Cool, Liskwartier, Erasmusbuurt, Oosterflank, Tarwewijk, Carnisse e Hordijkerveld/Reijeroord, che sono riusciti a dimostrare come l'impegno per una maggiore attenzione alle esigenze dei bambini aiuti realmente a mantenere le famiglie della classe medio-alta in città.

Gli esiti positivi hanno così permesso, nel 2010, di delineare i principi chiave di una visione urbana che consenta di costruire i "blocchi" necessari per una Rotterdam a misura di bambino, il *Building Blocks for a Child Friendly Rotterdam*. La visione cerca di rispondere alla domanda su quali elementi urbani dovrebbero essere minimamente presenti in una città a misura di bambino e in che misura. Al centro di questa visione è presente un unico pacchetto base con precondizioni per una città residenziale a misura di bambino. È costituito da una serie di elementi costitutivi su cui i quartieri possono essere testati e con cui l'incarico e le opportunità possono essere nominati per ogni distretto. Ciò consente una chiara mappatura dei punti di forza e di debolezza in ogni quartiere di Rotterdam. Analizzando nove quartieri di Rotterdam (Laurenskwartier, Oude Noorden, Tarwewijk, Kralingen West, Molenlaankwartier, Groenenhagen-Tuinenhoven, Nieuw Crooswijk, Zevenkamp, Parkstad / Afrikaanderwijk), la visione fornisce un quadro concreto di dove si trovano le opportunità per la città, i comuni, e tutti coloro che sono coinvolti nello sviluppo del progetto. Il pacchetto base, che dovrebbe essere presente in ogni quartiere, è formato da quattro elementi costitutivi⁸: alloggio, spazio aperto, servizi e percorsi. Ogni blocco di costruzione è stato reso concreto, descrivendo i requisiti minimi, sia quantitativamente sia qualitativamente, che consentono la propria realizzazione. Per

le residenze, la visione prevede la creazione di alloggi ad uso di famiglie e bambini, con una superficie superiore a 85 mq, una diretta correlazione tra strada pubblica ed ingresso privato, la presenza di un ascensore, di almeno una camera per ogni bambino presente e di aree attrezzate per il gioco all'esterno. Per lo spazio aperto è invece auspicata la creazione di playground, aree verdi giocabili e spazi soglia per il gioco all'aperto, da localizzare soprattutto nelle adiacenze di edifici sprovvisti di giardini o spazi aperti privati e muniti di una ricca piantumazione di essenze arboree e arbustive, che possano essere utilizzate in piena sicurezza dai bambini. Per quanto riguarda le strutture, è necessaria la presenza di almeno una scuola per quartiere, che consenta l'ingresso anche al di fuori dell'orario scolastico per attività integrative (sportive, ludiche, ecc.). La presenza di un ambiente scolastico sicuro, sia per l'accessibilità che nella fruizione, e di aree verdi per almeno la metà della superficie costruita sono i requisiti fondamentali per la realizzazione di una struttura a misura di bambino. Da questi quattro blocchi emerge come la presenza del verde sia una tematica ripercorrente per creare un ambiente vivace, attraente e sano. È stato dimostrato infatti che il verde incoraggia il movimento, stimola la comprensione, lo sviluppo sociale e la salute. Per questo, il verde in una città a misura di bambino non dovrebbe mancare. Da queste considerazioni nasce il termine di "verde giocabile", uno spazio costituito da una vegetazione che favorisce il gioco e il benessere dei bambini, senza arbusti o cespugli di spine. Appartengono a questa categoria prati, viali alberati, piante forestali con uno strato di erbe o un substrato naturale, tutti i tipi di vegetazione erbosa, percorsi all'interno di una ricca vegetazione, fossati erbosi, sponde naturali robuste e verticali, aree semi-pavimentate e terrazze. Sovrapponendo abilmente i quattro blocchi di costruzione, si viene a creare una città in cui i genitori e i propri figli amano vivere e dove i bambini più piccoli possono fare un uso indipendente e in piena sicurezza di piazze, parchi, aree da gioco e percorsi ciclopedonali. Nel caso di nuovi progetti di costruzione o di ristrutturazione, il pacchetto base favorisce lo sviluppo di progetti a misura di bambino, mentre nei quartieri esistenti, aiuta ad avere un quadro chiaro delle sfide e delle opportunità per rendere il quartiere adatto ai bambini.

La delineaazione di questa visione è affiancata da una seconda versione del *Child Friendly Neighbourhoods Monitor*, la quale mostra una valutazione più aggiornata dei risultati ottenuti negli undici quartieri pilota. Per capire se un quartiere sia o meno a misura di bambino, il Monitor fa uso di specifici indicatori che consentono di mappare i punti di forza e di debolezza del quartiere analizzato. Si tratta principalmente dei sei temi politici, che sono stati individuati nel 2008 dal Collage van B&W, ovvero la sicurezza stradale, le strutture e le attività destinate ai giovani, i fattori ambientali, gli alloggi, la coesione sociale e l'immagine del quartiere. L'*Index Child Friendly Neighbourhoods* del 2014 mostra come ad ogni indicatore venga assegnato un punteggio oggettivo, basato sulle registrazioni, ed un punteggio soggettivo, basato sulle opinioni dei sondaggi. Il punteggio oggettivo è costituito da indicatori derivanti da operazioni di diverse registrazioni, come la presenza e l'opportunità dei loro coetanei nel distretto e la vicinanza e la scelta dei parchi giochi. Il punteggio soggettivo, invece, è costituito da indicatori di domande di indagine, in cui sono state poste opinioni e valutazioni, come l'idoneità del distretto per i bambini di diverse fasce d'età e l'attrattiva del gioco, degli sport e dei luoghi di incontro nel distretto. Come per il *Social Index*⁹, sono state lavorate cinque categorie: molto debole, problematico, vulnerabile/moderato, sufficiente e buono/molto buono. Il livello dei punteggi si determina, dove è possibile, mediante il confronto con casi nazionali o quelli presenti nei comuni del G4¹⁰. Qualora ciò non fosse possibile, il consiglio comunale ha stabilito una normativa sulla base di una valutazione di esperti. Per essere considerato un miglioramento accertato, l'esito deve essere di almeno di 0,2 punti, mentre i cambiamenti compresi tra -0.2 e +0.2 non sono presi in considerazione, in quanto possono anche essere basati sul caso¹¹. Al monitoraggio dei quartieri si aggiunge un altro strumento di valutazione, la *Neighborhood Scan*. Ai distretti interessati, infatti, il Comune di Rotterdam, tra il 2011 e il 2012, ha offerto un budget per l'elaborazione di almeno una scansione di un quartiere a propria scelta a scopo introduttivo dello strumento. A questa iniziativa hanno partecipato i seguenti distretti: Centrum (Lijnbaankwartier, Cool Zuid e Oude Westen), Feijenoord (Hillesluis), Noord (Agniessebuurt), Kralingen/Crooswijk (Rubroek/Oud Crooswijk), Delfshaven

(Nieuwe Westen), IJsselmonde (Lombardijen), Charlois (Zuidwijk), Hoogvliet (Hoogvliet Zuid), Overschie (Kleinpolder), Pernis (Pernis) e Prins Alexander (Ommoord). Queste scansioni offrono una bella sezione trasversale dello stato delle cose e riflettono visivamente su dove trovare i compiti più importanti, le sfide e le opportunità. L'implementazione di aree verdi, la maggiore differenziazione degli spazi, la combinazione di spazi soglia e le misure di controllo del traffico con i punti di attraversamento dei bambini rappresentano le principali tematiche analizzate da queste scansioni. Inoltre, per un quartiere familiare più attraente, viene posto un occhio di riguardo anche alle scuole e agli alloggi¹².

Successivamente, alcune tematiche presenti nella visione sono state sviluppate con più accuratezza in altri documenti. Ad esempio, il progetto *Green School Squares*, pubblicato nel 2012, dimostra ancora una volta quanto sia importante per la città la realizzazione di uno spazio di gioco verde all'interno dei cortili scolastici. L'iniziativa è nata dal fatto che molti bambini dei quartieri più svantaggiati di Rotterdam spesso non avevano l'opportunità di interagire con la natura. Dodici cortili scolastici sono stati così dotati di spazi verdi per il gioco, all'interno dei distretti di Charlois, Delfshaven, Feijenoord e Noord. Con la visione integrata, *The Rotterdam integrated vision of playing, sports, exercise and meeting*, pubblicata nel 2016, invece, continua l'approccio utilizzato nel *Rotterdam Standard for outdoor play area* e nel *Building Blocks for a Child Friendly*. Attraverso una maggiore varietà e qualità nella progettazione di piazze, parchi, playground e luoghi sportivi, il Comune di Rotterdam incoraggia i propri abitanti e i nuovi visitatori ad uscire sempre più spesso dalle proprie dimore, per praticare nei luoghi pubblici attività ludiche, sportive e sociali. Un buon spazio aperto favorisce infatti a rendere la città più attraente, sicura e sana per bambini, adulti e anziani. La visione collega i quadri comunali esistenti e i settori politici nei settori dello sport, della salute e degli spazi esterni. La presenza di diverse discipline professionali, sia sociali che fisiche, ha così permesso di creare una base fertile per stimolare il gioco, lo sport, l'esercizio e l'incontro negli spazi pubblici di Rotterdam.

Infine questo processo di pianificazione si avvale di alcuni strumenti per concretizzare la creazione di questi spazi. Il più importante è il

Rotterdam Standard for outdoor play area, al quale fanno spesso riferimento molti dei documenti citati, tra cui il *Building Blocks for a Child Friendly Rotterdam*. Stabilito nel 2008 dal College van B&W, lo Standard definisce quanto spazio esterno dovrebbe essere presente in un quartiere e come dovrebbero essere progettati, in modo che i bambini ed i giovani abbiano lo spazio sufficiente vicino a casa per giocare e fare sport. Non stabilisce nulla a proposito del design di questi spazi. Secondo il *Rotterdam Standard for outdoor play area*, tutto lo spazio esterno pubblico, come campi da gioco, parchi giochi, giardini, piazze, cortili delle scuole e così via, rappresenta un potenziale spazio di gioco all'aperto. Per un bambino, infatti, l'intero quartiere è un parco giochi e non solo quelli formali. L'obiettivo principale dello Standard è quello di garantire che i piani includano uno spazio sufficiente per il gioco e lo sport dei bambini. Nelle aree in cui non sono presenti piani, può essere utilizzato come strumento di valutazione per determinare se nella zona sia sufficiente o meno lo spazio all'aperto per i bambini. Generalmente, questo strumento viene applicato nelle aree residenziali. Nel centro città, invece, vale solo nei quartieri di Oude Westen, Cool (a sud del Westblaak), Nieuwe Werk e Stadsdriehoek (a est della ferrovia)¹³.

NOTE

- 1 OBR & dS+V, *Het besluitvormingsmodel ruimtelijke plannen Rotterdam*, Rotterdam: OBR & dS+V, 2004, pp. 11-12
- 2 De Gast, N., rel. Dekker, E., *Iconic Rotterdam, a Marketed City*, Rotterdam: Erasmus Universiteit Rotterdam, 2016, p. 34
- 3 Gemeente Rotterdam, *Stadsvisie Rotterdam 2030*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2007, p. 28
- 4 Gemeente Rotterdam, *Binnenstad als city lounge: Binnenstadsplan 2008-2020*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2008, p. 5
- 5 Gemeente Rotterdam, *Binnenstad als city lounge: Binnenstadsplan 2008-2020*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2008, p. 10

- 6 Gemeente Rotterdam, *Binnenstad als city lounge: Binnenstadsplan 2008-2020*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2008, p. 23
- 7 Gemeente Rotterdam, *Binnenstad als city lounge: Binnenstadsplan 2008-2020*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2008, p. 42
- 8 Gemeente Rotterdam, *Bouwstenen: Voor een kindvriendelijk Rotterdam. Stedenbouwkundige visie*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2010, pp. 19-24.
- 9 Il *Social Index* è uno strumento importante per l'amministrazione urbana e subcomunale per orientare la politica sociale. Il *Social Development involved* è coinvolto nello sviluppo e nell'attuazione della politica sociale, oltre che nell'amministrazione urbana e subcomunale. Questa organizzazione comunale è composta dai servizi *Youth Education and Society* (JOS), *Art and Culture* (dKC), *Social Affairs and Employment* (SoZaWe), *Sports and Recreation* (SenR) e il *Municipal Health Service Rotterdam-Rijnmond* (GGD). La frequenza di pubblicazione dell'indice sociale è cambiata. L'indice sociale è stato pubblicato ogni anno dal 2008 al 2010. A partire dal 2010, la frequenza di pubblicazione è stata ridotta a ogni due anni. Pertanto, nel 2011 non è stato pubblicato alcun indice sociale.
- 10 Per G4 si intende l'insieme dei quattro comuni più grandi dei Paesi Bassi: Amsterdam, Rotterdam, L'Aia e Utrecht.
- 11 Gemeente Rotterdam, *Kindvriendelijke Wijken Monitor*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2010, pp. 5-10.
- 12 Gemeente Rotterdam, *Samenvatting. Wijkscans. Kindvriendelijke Wijken*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2012, pp. 7-13.
- 13 Gemeente Rotterdam, *Beweegvriendelijke omgeving*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2013, p. 26.

02.3

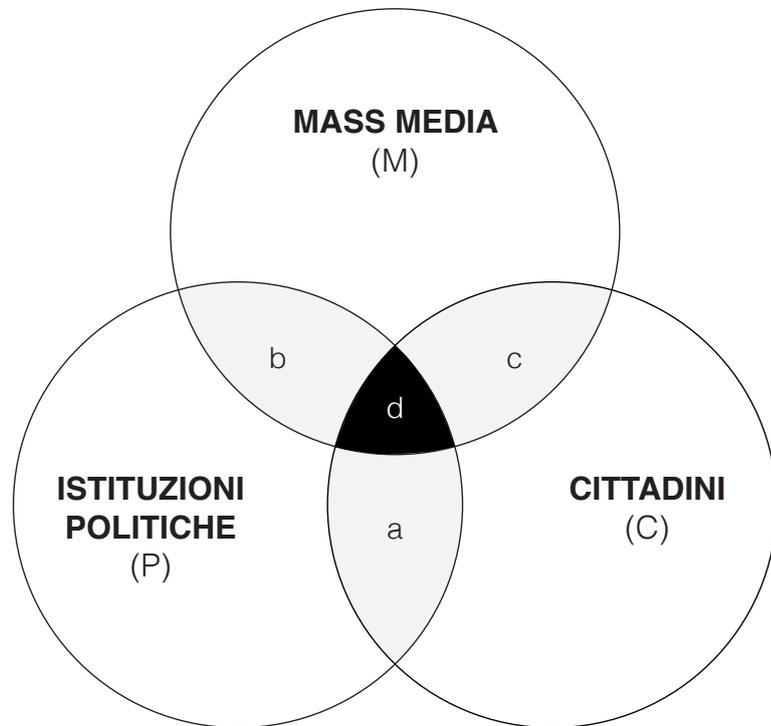
L'ATTENZIONE ALLA COMUNICAZIONE

In conclusione possiamo affermare come entrambe le visioni politiche rappresentino un importante canale di comunicazione. Perlopiù in forma digitale, i documenti redatti dal Comune di Rotterdam sono facilmente accessibili ai cittadini e a tutti coloro che sono coinvolti nella pianificazione degli sviluppi. Molti documenti analizzati sono scritti principalmente in lingua olandese ed utilizzano un linguaggio semplice, composto da parole chiave, diagrammi, simboli, mappe e immagini scelte con estrema accuratezza, al fine di catturare l'attenzione del lettore.

La politica, come afferma Gianpietro Mazzoleni in *La comunicazione politica*, ha sempre avuto una dimensione simbolica e comunicativa, ma con l'avvento dei mass media è difficile immaginare una politica che non sia anche mediatica. La natura dello spazio pubblico si è così trasformata da luogo del dialogo a luogo del consumo, del tempo libero, dello svago di una società medio-alta. La comunicazione politica ha un carattere interdisciplinare, dove confluiscono ed interagiscono diverse discipline come la scienza politica, sociologia della comunicazione, psicologia sociale, scienze del linguaggio, ecc.

La comunicazione politica, nello spazio pubblico moderno, si inquadra in un contesto dinamico, dove interagiscono tre ambiti all'interno di uno schema ben preciso: le istituzioni politiche, i mass media e i cittadini.

DAL MODELLO
PUBBLICISTICO-DIALOGICO
AL MODELLO MEDIATICO



Questi tre ambiti contribuiscono a creare lo spazio pubblico attraverso la propria azione dialogica. Le istituzioni politiche (P) interagiscono con i cittadini (C) e viceversa. Dalla comunicazione immediata P/C nasce uno spazio condiviso (a). Gli attori politici intrattengono rapporti di comunicazione anche con i mass media (M) e viceversa, dando origine ad uno spazio comunicativo (b). I media, a loro volta, si relazionano anche con i cittadini, utilizzando un tipo di comunicazione prevalentemente a senso unico, che dà vita ad uno spazio comunicativo di tipo informativo (c). I tre spazi comunicativi a,b,c, costituiscono una rete di scambi di natura politica, definita comunicazione politica. Lo spazio (d), che a,b,c creano sovrapponendosi, rappresenta la comunicazione politica-mediatica, che avviene nel momento in cui lo scambio comunicativo coinvolge tutti e tre gli attori della scena politica.

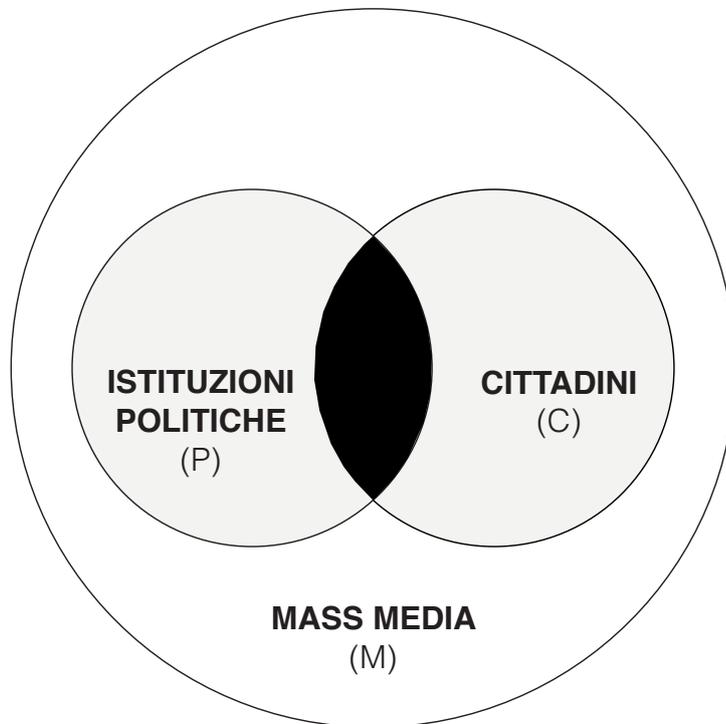
Questo primo modello può essere definito come "pubblicistico-

dialogico” perché colloca la comunicazione politica all'interno di un più ampio processo di interazioni discorsive tra tutte le componenti dello spazio pubblico politico, mediatico e civile. Tuttavia, il modello pubblicistico non è l'unico modello ad essere presente nella comunicazione politica.

Con l'accelerazione dell'innovazione tecnologica e la diffusione di internet, si è passati ad una sempre più mediatizzazione della politica. I media, che per molto tempo hanno affiancato gli altri due attori, hanno assunto ora un ruolo centrale all'interno della nostra società. Così l'azione politica avviene in tutto o in parte all'interno dello spazio mediale. Questa prospettiva si innesta in due diverse scuole di pensiero politologico: la concezione competitiva e di mercato, in cui hanno luogo lo scambio e i rapporti di forza tra i due attori¹ e la democrazia del pubblico, secondo la quale, a fronte di una vasta crisi della politica e dei partiti, il nuovo foro della deliberazione e della rappresentanza politica sono i media, i sondaggi d'opinione e l'immagine².

Il secondo modello nasce soprattutto da questa seconda corrente di pensiero. Le istituzioni politiche (P) comunicano tra di loro e con i cittadini (C) e viceversa, all'interno di un contesto mediale (M). In questo secondo modello, che possiamo definire mediale, la comunicazione o l'interazione politica che avviene tra i tre attori si verifica all'interno dello spazio pubblico mediatizzato. I media diventano i canali tra gli attori P e C, fungono da ribalta dell'azione politica, e al contempo, sono interlocutori di entrambi gli attori, condizionano la natura dei loro rapporti, obbligano le istituzioni, i partiti, i leader, i cittadini ad adattarsi alle logiche che governano le comunicazioni di massa.

Rispetto al modello precedente, in cui i media sono uno degli attori dello spazio pubblico, nel modello mediatico essi si identificano largamente con lo spazio pubblico. Per questo la comunicazione politica appare il prodotto dell'interazione e della competizione tra i diversi attori nello spazio pubblico mediatizzato. La mediatizzazione della politica non è solo ricorso massiccio ai media, ma è un processo che modifica le forme e la sostanza della comunicazione tra i tre attori.



LA COMMERCIALIZZAZIONE
DELLA POLITICA

Prima dei mass media il discorso politico era un processo comunicativo a circuito chiuso tra élites politiche. Poi con la nascita di una sfera pubblica borghese, l'aumento della scolarizzazione e l'estensione del suffragio universale, il circuito si è aperto ad input esterni. Il XIX secolo segna il passaggio dalla politica delle élite alla democrazia di massa. Nella seconda metà del secolo, le masse vengono organizzate dai primi partiti operai e socialisti che attuano un'opera di formazione politica utilizzando gli strumenti di comunicazione allora disponibili: stampe, manifesti, giornali, bollettini. Con la televisione, poi, si introduce una sintassi completamente diversa che finisce per annullare la distanza tra pubblico e attore. La comunicazione politica è obbligata ad adattarsi alla naturalezza del linguaggio televisivo e ad adottare i codici e le convenzioni di questo mezzo. Si arriva così ad una commercializzazione della politica, al fine di dimostrare che la comunicazione politica non è solo trasferire informazioni o

persuadere l'opinione pubblica, ma anche catturare l'immagine popolare, dare importanza simbolica alle azioni e alle idee.

Quando si parla di sistema mediale in relazione al sistema politico non si fa riferimento soltanto ad un insieme di tecnologie. Infatti, i mass media si costituiscono, a loro volta, come istituzioni distinte³, nelle quali specifiche élites professionali determinano le possibilità del mezzo tecnologico rispetto ad un proprio insieme di criteri e finalità⁴. Seguendo la ricostruzione di Altheide e Snow, in *Media Logic*, sono le élites mediali a stabilire i formati dei loro media di competenza, attraverso i quali viene concretamente strutturato il flusso comunicativo. Si genera così una cultura della produzione e della ricezione mediale in cui i formati funzionano come norme comunicative condivise, che contribuiscono a selezionare cosa è significativo e il modo in cui significa. Dunque, secondo Altheide e Snow, i formati influiscono sulla comunicazione, tanto nel contenuto quanto nella forma.

Le istituzioni mediali, costituiscono così i presupposti della sfera pubblica democratica. Ciò che determina la razionalità del loro agire, non può che perseguire finalità differenti rispetto a quelle della politica, riassumibili nelle categorie dello spettacolo o dell'intrattenimento⁵. Per attirare l'attenzione dei propri spettatori, le istituzioni mediali cercano sistematicamente di soddisfare i gusti e le abitudini di consumo che loro stesse hanno contribuito a creare e che dunque sanno maneggiare e prevedere. Ne consegue così che le singole élites mediali svolgano la propria attività dovendo conciliare la deontologia e le tecniche professionali con una più generale e pervasiva logica commerciale.

Al crescere della rilevanza culturale delle istituzioni mediali anche la politica è diventata sempre più mediatizzata⁶, in cui i suoi attori tendono a conformare la propria azione comunicativa ai formati e alla logica del sistema mediale di riferimento. Tale fenomeno si riflette nella maggior parte dei documenti analizzati, dove l'attività politica si è ormai adattata a un sistema in cui gli obiettivi sono sempre più commerciali e dove bisogna soddisfare la richiesta di contenuti politici attraenti, divertenti e sensazionali.

Da un punto di vista linguistico, la politica mediatizzata abbandona il proprio linguaggio tecnico-istituzionale⁷ per poter parlare la lingua del consumo mediale, per certi versi più semplice e colloquiale, al fine di intercettare fasce di popolazione diverse rispetto ai mezzi tradizionali. Le scelte linguistiche, come afferma Maria Vittoria Dell'Anna in *Lingua italiana e politica*, non riguardano tanto il contenuto del messaggio, quanto, piuttosto, le modalità con cui esso si presenta. Sono quindi importanti il contesto in cui la comunicazione avviene e il rapporto tra i soggetti coinvolti (emittente-destinatario). Il linguaggio politico è fortemente orientato sul destinatario. Esso si basa su un'adeguata conoscenza di quest'ultimo, del contesto socio-ambientale in cui vive, del suo sistema culturale di riferimento e della sua competenza nella comprensione dei messaggi.

Inoltre, con la divulgazione del mondo virtuale di internet e dei nuovi Social Network non esiste più una direzione unica e univoca fra fonte e ricettore, bensì uno scambio continuo, che spesso viene percepito come uno scambio allo stesso livello. Attraverso i nuovi canali di comunicazione, infatti, sembra esserci una forma di comunicazione disintermediata, in cui non si frappone alcun agente terzo tra chi parla e chi riceve (immediatezza) e tanto meno alcun discrimine rigido tra parlanti e spettatori (orizzontalità)⁸. Potenzialmente tutti possono parlare direttamente a tutti di tutto e in qualunque modo, senza dover più dover accedere ai formati prodotti e codificati dalle élites massmediali.

In questo modo, Rotterdam mette a disposizione un grande archivio di documenti digitalizzati, facilmente scaricabili dal sito ufficiale del Comune, tra cui la maggior parte delle fonti analizzate, che mirano ad informare direttamente i propri cittadini, in particolare coloro che sono coinvolti nella pianificazione degli sviluppi, delle strategie politiche attuate o, come nel nostro caso, da adottare. Così, *l'Inner City also City Lounge* e il *Building Blocks for a Child Friendly City*, attraverso un linguaggio semplice, ricco di parole chiave, diagrammi ed un ampio apparato iconografico che illustrano il metodo utilizzato, espongono al pubblico la volontà di Rotterdam di diventare una città più legata al consumo, al tempo libero di una società medio-alta e nello stesso tempo capace di rispondere alle

esigenze dei giovani di tutte le età.

In un'era sempre più "digitalizzata", la quantità di informazioni reperibili è aumentata esponenzialmente, in cui internet rappresenta la quintessenza di quest'accesso. In questo mondo virtuale, ovunque si è circondati da immagini. Basti pensare ai nuovi Social Network, come Instagram, Facebook, Pinterest e molti altri, dove le foto, i video, le immagini sono alla base del loro successo. Viviamo ormai in una società in cui la comunicazione non verbale sembra aver acquistato più importanza di quella verbale: è più veloce e al tempo stesso più efficace. Le immagini sono entrate a pieno titolo in tutte le strategie di marketing, prima offline, attraverso locandine e cartelloni pubblicitari, e poi online, a supporto di articoli sui blog e di post pubblicati sui social. Le immagini quanto più riescono ad attirare la nostra attenzione, tanto più sapranno influenzare le nostre scelte.

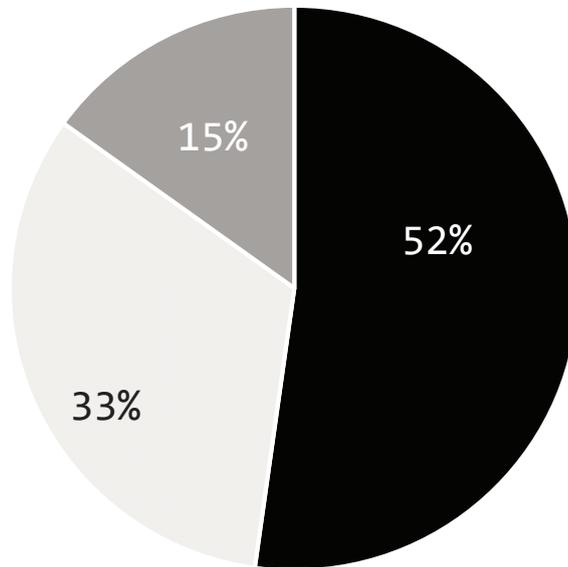
L'IMPORTANZA DELLE
IMMAGINI

Così, anche l'*Inner City also City Lounge* e il *Building Blocks for a Child Friendly City* fanno uso di ampio apparato iconografico che accompagna le parole allo scopo di guidare, chiarire meglio determinati concetti, provocare e suscitare emozioni a chi legge. Tale approccio non è altro che il frutto di una strategia di marketing ben studiata, che mira ad attirare l'attenzione dei propri lettori, facendolo credere di essere parte attiva di un processo decisionale. Attraverso immagini scelte con estrema accuratezza, il Comune di Rotterdam cerca di evocare il desiderio, la convinzione che ciò che sta proponendo rappresenti una soluzione valida e desiderabile, probabilmente la migliore delle soluzioni possibili. Come una vera e propria propaganda pubblicitaria, le due visioni hanno lo scopo di creare attenzione, attraverso la combinazione di diversi fattori, come la scelta del tipo di illustrazione, l'uso del colore, la scelta della forma, l'armonia dell'illustrazione con la scritta.

Dai due diagrammi a torta, riportati in seguito, emerge infatti come, in entrambi i documenti, l'apparato iconografico rappresenti più del 50% del proprio contenuto. L'uso di bande colorate, invece, consente una gerarchizzazione del testo e delle immagini, a seconda della loro importanza. Entrambe le visioni, mostrano diverse fotografie di come appare ora lo spazio aperto di Rotterdam

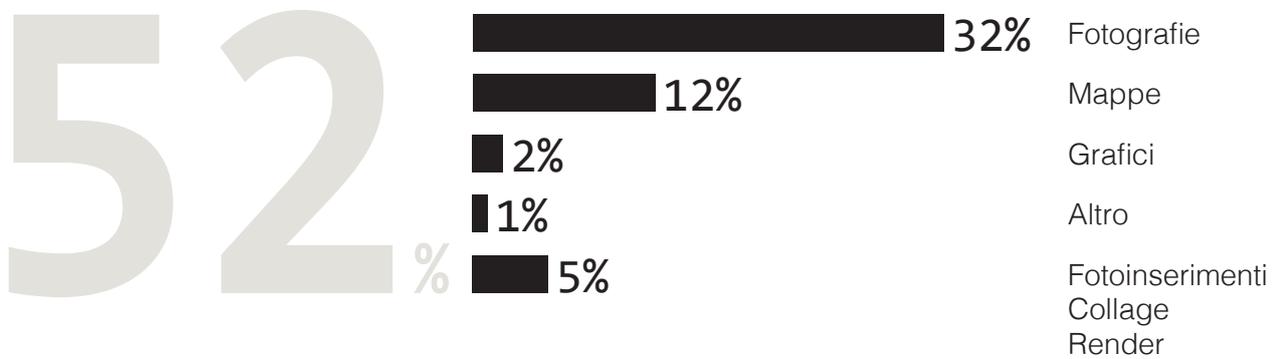
e immagini più astratte, come diagrammi o mappe, oppure più visionarie, come render o fotoinserimenti, che descrivono come la città apparirà nel caso in cui venissero attuate le strategie proposte.

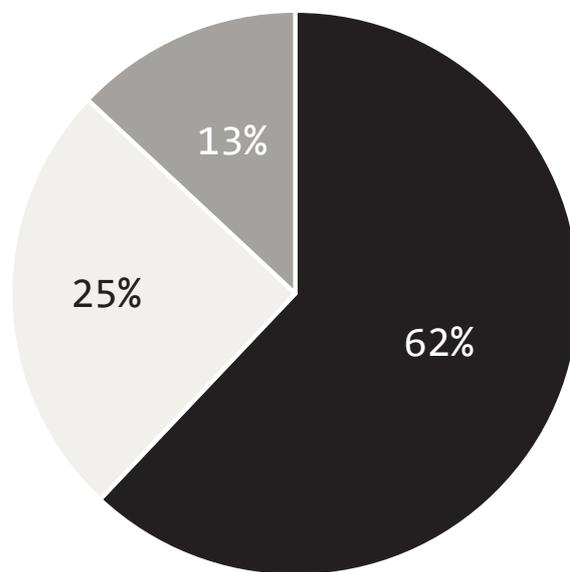
UN LINGUAGGIO SEMPRE PIÙ
ATTENTO AI NUOVI SOCIAL
NETWORK



*Inner City also
City Lounge:*

52% IMMAGINI
33% TESTO
**15% BANDE
COLORATE**

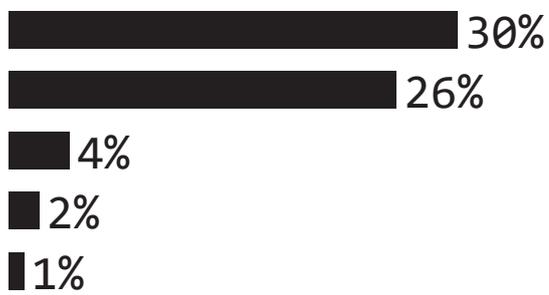




Building Blocks for a Child Friendly City:

62% IMMAGINI
25% TESTO
13% BANDE COLORATE

62%



Fotografie
 Mappe
 Grafici
 Altro
 Fotoinserimenti
 Collage
 Render

Nell'*Inner City also City Louge*, le immagini possono essere analizzate in due gruppi principali attraverso la loro finalità, ma anche alla loro impostazione e inquadratura. Il primo gruppo ha come obiettivo quello di voler mostrare ed enfatizzare i concetti esposti all'interno delle sei ambizioni, che hanno a cuore le qualità spaziali della città. Per far ciò, le immagini hanno un taglio dal basso verso l'alto e individuano quella che precedentemente è stata chiamata la "City at eye level", dal punto di vista dei soggetti che vivono e usano lo spazio della città, le persone. Tale atteggiamento è affiancato nella parte centrale del documento da planimetrie che cercano di individuare e delimitare le aree legate alle ambizioni. Inoltre per poter definire delle indicazioni più concrete vengono realizzati semplici schizzi o fotoinserti. Tali disegni sono essenziali e con pochi elementi, in quanto cercano di non opporsi al concetto di visione, in cui il documento che abbiamo visto può essere collocato. Ovvero, quello di dare delle indicazioni di larga massima sulla città, in modo da definire un ampio dibattito al suo interno. Il secondo ha come intento quello di rappresentare le aree mappate e dove è auspicabile la priorità degli interventi. Questo gruppo d'immagini si colloca al fondo del documento rappresentando una sorta di apparato iconografico della visione. Le immagini sono caratterizzate da un allargamento dell'inquadratura che hanno come punto di vista non più l'osservatore, ma la città stessa. Queste fotografie inquadrano, a volo d'uccello, prospettive di strade e intere parti di Rotterdam.

Nel *Building Blocks for a Child Friendly City*, le prime immagini raffigurano spesso bambini in primo piano che giocano all'interno di spazi reali, come playground, cortili scolastici, spazi verdi e marciapiedi, sparsi per la città di Rotterdam. Spesso, queste prime immagini descrivono la scarsa qualità di questi luoghi o la quasi totale mancanza di spazi dedicati ai bambini. Nella seconda parte della visione, invece, troviamo una raccolta di indagini, attraverso una serie di mappe, che offrono una bella sezione trasversale dello stato attuale di alcuni quartieri di Rotterdam e riflettono visivamente su dove trovare i compiti più importanti, le sfide e le opportunità per una città più a misura di bambino. Infine, nell'ultima parte, il *Building Blocks for a Child Friendly City*, propone alcuni casi, spesso reali,

alla quale esso aspira per rendere i propri spazi più adatti al gioco dei bambini, e dunque più attraenti e appetibili per le famiglie.

NOTE

- 1 Anthony Downs, *An Economic Theory of Political Action in a Democracy*, in "Journal of Political Economy", vol. 65, n. 2, aprile 1957, pp. 135-150.
- 2 Bernard Manin, *Principes du gouvernement représentatif*, Paris: Calmann-Levy, 1995.
- 3 Stig Hjarvard, *The Mediatization of Society. A theory of the media as agents of social and cultural change*, in "Nordicom Review", n. 29, 2008, p. 115.
- 4 Frank Esser, *Mediatization as a challenge: media logic versus political logic*, in Hanspeter Kriesi, Sandra Lavenex, Frank Esser, Jörg Matthes, Marc Bühlmann, Daniel Bochsler, *Democracy in the age of globalization and mediatization*, Basingstoke: Palgrave and Macmillan, 2013, p. 160.
- 5 David L. Altheide, Robert P. Snow, *Media Logic*, Beverly Hills: Sage, 1979; trad. it. Rolando Marini (a cura di), *Media Logic. La logica dei media*, Roma: Armando Editore, Roma, 2017, pp. 104-105.
- 6 Gianpietro Mazzoleni, Winfried Schulz, "Mediatization" of Politics: a challenge for democracy?, in "Political Communication", vol.16, n.3, 1999, p. 251.
- 7 Maria Vittoria Dell'Anna, *Lingua italiana e politica*, Roma: Carocci, 2010.
- 8 Andrea Ferretti, *I social: una nuova mediatizzazione della politica? Il caso @matteosalviniofficial su Instagram*, in "ECHO, Interdisciplinary Journal of Communication.Languages, Cultures, Societies", n. 1, 2019, 127-142.

02.4

PAROLE CHIAVE

L'Inner City also City Lounge e il Building Blocks for a Child Friendly City orientano le loro parole alla tematica dello spazio aperto, legandole a concetti per il suo miglioramento e qualità, oppure facendo riferimento ad elementi presenti all'interno della città. Entrambe le visioni partono dalla prerogativa che Rotterdam è un diamante grezzo che necessita di essere raffinato. Le basi per il suo raffinamento sono presenti negli elementi che la connotano e la definiscono distinguendola dalle altre città. Questa categorizzazione emerge con forza attraverso l'analisi delle parole chiave, in cui si distinguono due categorie: i termini legati alla qualità spaziale e quelli che si riferiscono agli elementi urbani necessari per raggiungerla.

L'*Inner City also City Lounge* descrive uno spazio aperto che si sviluppa nella città in modo orizzontale, rispetto al metodo classico, in verticale. Dove il soggetto è qualsiasi individuo che si immerge nello spazio della città, e il campo d'indagine è delimitato dal suo campo visivo. Se non fosse che è stato realizzato prima, sembra essere una risposta ironica al *Building Blocks for a Child Friendly City*. Se quest'ultima visione vede i bambini come elemento chiave, l'*Inner City* vuole ricordare che prima o poi tutti cresciamo.

Non definendo un gruppo specifico, lo spazio aperto a cui la visione fa riferimento è uno spazio che acquisisce differenti connotazioni. Tali tratti distintivi sono dovuti ad una differente fascia di età e stile di vita di coloro che abitano o si recano in città. Quest'ultimo è ritenuto significativo e importante per comprendere le connotazioni che lo spazio deve assumere. Ed è per tale motivo che la città di Rotterdam ha realizzato una sintesi degli stili di vita, raggruppandoli in tre categorie: vita cittadina, vita lungo le sponde fluviali e vita informale/creativa. Lo spazio aperto per rispondere a questi differenti stili di vita si dota da un lato di differenti strutture funzionali, ma cerca dall'altro di mantenere un carattere di unitarietà e continuità. A questo difficile compito se ne aggiunge un ulteriore, ovvero quello d'intervenire sugli elementi fondativi di Rotterdam: i basamenti (edifici), le piazze, strade, piste ciclabili (percorsi), il fiume e le sue sponde (elemento idrografico caratteristico).

SPAZIO ALL'APERTO

QUALITÀ

ATTRAENTE

A LIVELLO DEGLI OCCHI

CONNESSO

VIVACE

SOSTENIBILE

SICURO

FIUME/BANCHINE

CICLOPEDONALI

AREE VERDI/PARCHI

STRADE

BASAMENTI

PERCORSI

PIAZZE

BUITENRUIMTE

KWALITEIT

AANTREKKELIJK

LOUNGE/GROUNDSCRAPER

VERBONDEN

LEVENDING

DUURZAME

ZEKER

RIVIER/KADE

VOETGANGERS-GEBIEDEN/FIETSER-PAD

GROEN/PARKEN

STRATEN

PLINTEN

ROUTES/PADEN

PLEINEN

Le qualità dello spazio

I materiali urbani

140 parole

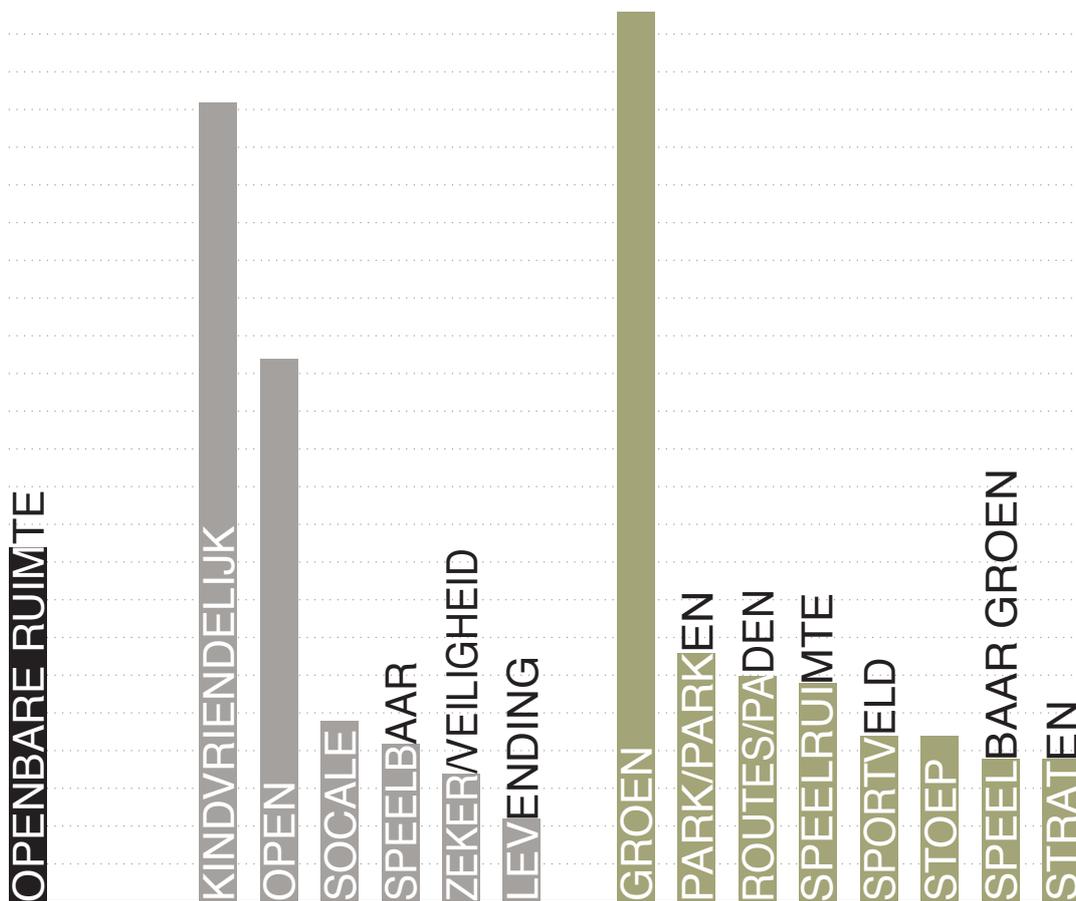
5 parole

Con il *Building Blocks for a Child Friendly City*, l'interesse è sempre rivolto alla creazione di un ambiente urbano attraente, ma, al contrario dell'*Inner City also City Lounge*, cerca di soddisfare le esigenze di uno specifico gruppo target: le famiglie con bambini da 0 a 18 anni.

In questo modo, lo spazio a cui questa strategia politica aspira è uno spazio che sia nello stesso tempo all'aperto e adatto ai bambini. Ciò significa, che tale spazio dovrà essere in grado di fornire loro un accesso più sicuro al gioco, all'istruzione e facilitare le loro interazioni sociali e culturali. In questa visione, l'intero tessuto urbano viene dunque rivisto in scala ridotta e secondo i ritmi dei bambini, in grado di offrire loro una varietà d'uso di spazi, strutture e servizi, perlopiù vicini alle proprie dimore e facilmente accessibili, dove possono gradualmente acquisire la propria indipendenza e godere di ciò che la città ha da offrire.

Nel *Building Blocks for a Child Friendly City* emerge dunque un uso multifunzionale dello spazio, che fa dell'interazione "giocosa" la propria forza. Gli incontri vivaci, infatti, hanno la capacità di attivare uno spazio, un quartiere, o addirittura una città intera. Rappresentano dunque il mezzo di rigenerazione urbana che consente di creare destinazioni divertenti e vibranti. Di conseguenza, ambienti e percorsi sicuri, piacevoli e interessanti - come una rete di infrastrutture adibite a verde, marciapiedi protetti, parchi, piazze, giardini, orti, aree per il gioco e lo sport, ecc - tra i complessi residenziali e commerciali, sono i principali materiali urbani di cui la visione si occupa, al fine di creare uno spazio aperto, che rafforzi il legame con la natura e promuove le interazioni sociali che alimentano la fiducia col vicinato.

In conclusione, si può affermare come **ATTRAENTE, VIVACE e SICURO** sono le parole chiave su cui Rotterdam sta lavorando per creare una sfera pubblica più piacevole in termini di vita quotidiana, lavorativa e del tempo libero, al fine di attirare sempre più abitanti e visitatori nel centro città.



Le qualità dello spazio

I materiali urbani

5 parole

SPAZIO APERTO

A MISURA DI BAMBINO

APERTO

SOCIALE

GIOCABILE

SICURO/SICUREZZA

VIVACE

VERDE

PARCO/PARCHI

PERCORSI

SPAZIO DA GIOCO

CAMPO SPORTIVO

MARCIAPIEDE

VERDE GIOCABILE

STRADE

Parte II

03

Rotterdam a
livello degli
occhi

03.1

INQUADRAMENTO

Attraverso la realizzazione di mappe, sezioni e assonometrie, il terzo capitolo mostra, a livello pratico, le principali strategie adottate dall'*Inner City also City Lounge* e dal *Building Blocks for a Child Friendly City*, già introdotte nei capitoli precedenti.

Gli elaborati prodotti sono il risultato ottenuto dal confronto delle mappe presenti all'interno delle visioni con la situazione attuale della città di Rotterdam. Tale confronto è stato possibile soprattutto grazie alle modalità offerte da Google Maps, che hanno permesso di verificare quali elementi sono stati effettivamente realizzati ad una distanza di circa dieci anni dalla pubblicazione delle visioni.

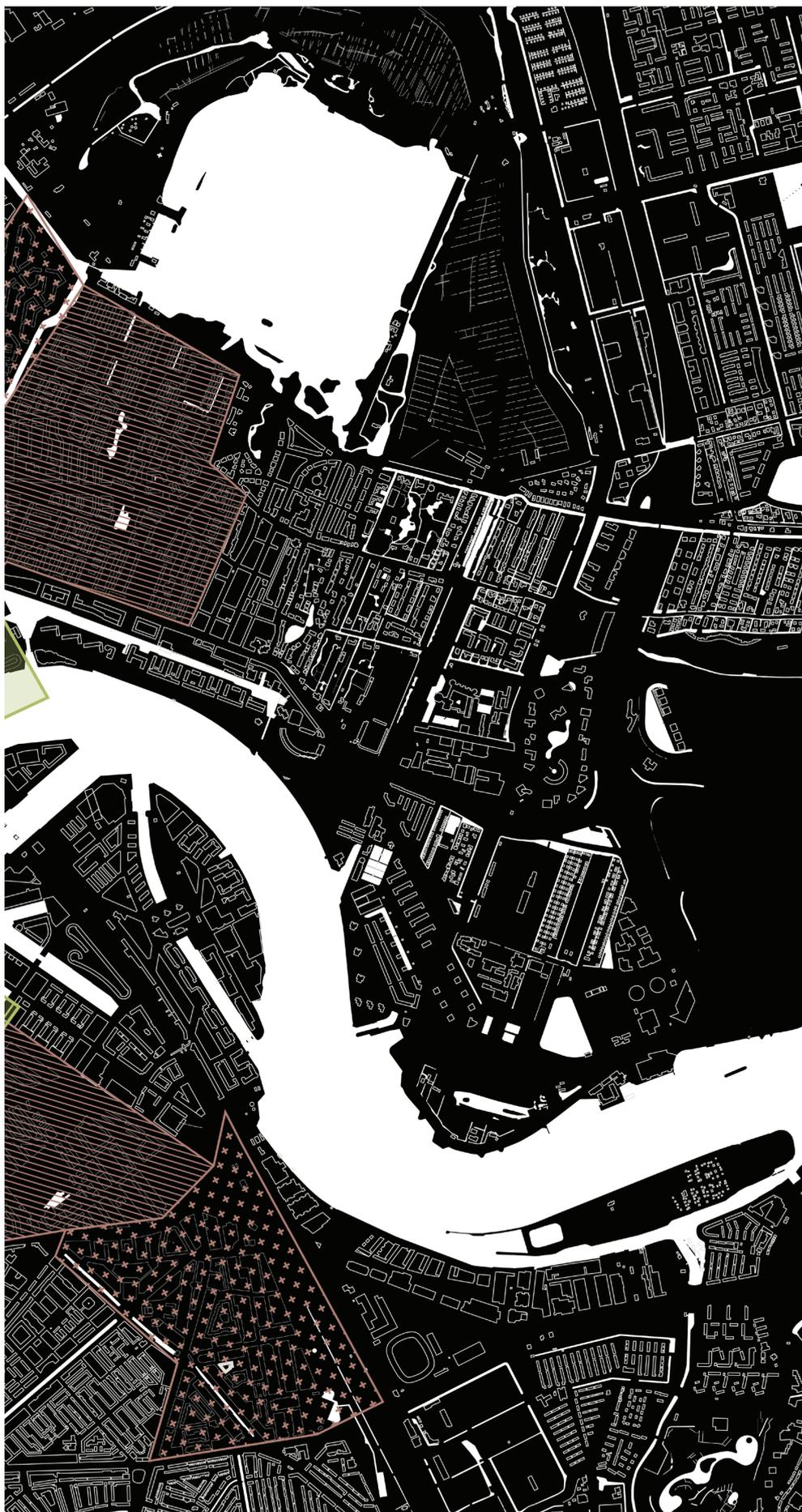
Nella prima parte, con l'*Inner City also City Lounge*, l'attenzione è rivolta al centro di Rotterdam, in particolare sul Central District Rotterdam, Oude Westen, EMC/Hoboken, Cool, Scheepvaartkwartier, Laurenskwartier, Oude Haven e Kop van Zuid.

Nella seconda parte, con il *Building Blocks for a Child Friendly City*, l'attenzione si sposta verso i quartieri limitrofi del centro di Rotterdam, dove si distribuiscono maggiormente i complessi residenziali, come Oude Noorden, Kralingen West, Afrikaanderwijk, Tarwewijk, Agniesebuurt, Oud Crooswijk, Rubroek, Nieuwe Westen e Hillesluis. I quartieri Oude Westen e Cool, invece, appartengono al centro città e consentono un confronto diretto con le strategie adottate dall'*Inner City also City Lounge*.









 Quartieri del centro città di Rotterdam, tratti dalla *Vision Inner City* also *City Lounge*

 Quartieri del centro città di Rotterdam, tratti dalla *Vision Building Blocks* for a child friendly city

 Quartieri tratti dal documento *Neighborhood scans*

03.2

UN ESERCIZIO DECOSTRUTTIVISTA

Attraverso un processo di ricomposizione, di assemblaggio e di confronto dei materiali estrapolati dai diversi documenti analizzati, è stato possibile individuare le principali strategie per la Rotterdam del 2030.

Nella prima parte, l'attenzione si focalizza sulla rielaborazione delle indagini estrapolate dal documento *Inner City also City Lounge*. Per lo spazio aperto la visione individua tre principali requisiti: la definizione di "una città a livello degli occhi" attraverso interventi sulle strade principali e sui relativi basamenti; la presenza di percorsi secondari, dedicati alla mobilità dolce, lungo le strade, piazze e sponde fluviali incentrati sulla mobilità integrata e la sostenibilità; ed infine la realizzazione di spazi verdi, che favoriscano l'aggregazione sociale e il benessere dei cittadini.

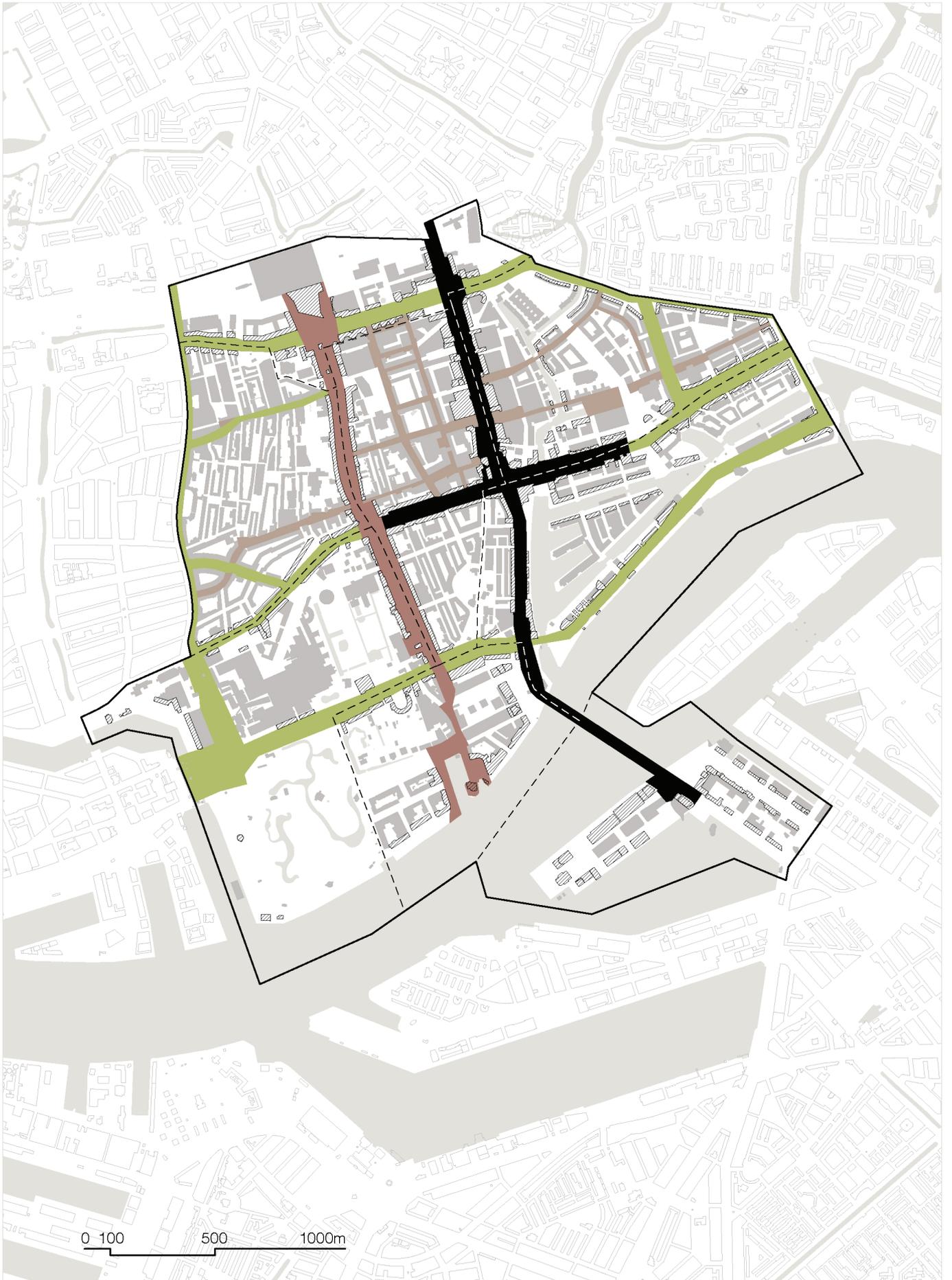
Una volta individuate le strategie principali ad una scala più ampia della città, l'attenzione si è focalizzato sullo sviluppo di alcuni materiali urbani, per noi più interessanti di altri. Dal generale si è così passati al particolare, attraverso l'elaborazione di piante concettuali, che mostrano la viabilità e l'accessibilità degli spazi analizzati, assonometrie e sezioni. Questi disegni sono accompagnati da uno studio dei materiali di cui sono costituiti questi spazi urbani. Ciò dimostra una particolare cura e attenzione al disegno di suolo.

LE STRADE PRINCIPALI E I BASAMENTI

L'*Inner City also City Lounge* sposta il suo sguardo dallo skyline di Rotterdam alla "città a livello degli occhi", focalizzando l'attenzione sulle strade e i basamenti degli edifici. Tale scelta è giustificata dal fatto che, per molti anni, i basamenti sono stati privi di funzione e di qualità. Di conseguenza, con questa visione Rotterdam sta lavorando affinché questi elementi vengano migliorati sia a livello estetico, sia a livello funzionale, introducendo al loro interno attività molteplici legate al lavoro, allo studio, alla sanità, al benessere, alla cultura, al fine di favorire le interazioni sociali all'interno della città.

In particolare, a seconda delle attività presenti all'interno dei basamenti, la visione individua quattro tipi di strade: l'**asse Nord-Sud**, su cui si focalizzano tutte le attività, che spesso, in altri casi, risultano sparse e diradate nel tessuto urbano (abitative, lavorative, commerciali, culturali, sociali, ristorative e mediche); l'**asse culturale** su cui si concentrano le attività culturali e gli spazi dedicati al tempo libero. Al fondo dell'asse è situato l'unico

grande parco della città, il Museumpark. Tale appellativo gli è stato attribuito perché rappresenta il centro nevralgico della cultura per la città. Su questa area verde si affacciano i principali cinque musei della città: Museum Boijmans Van Beuningen (museo municipale), Kunsthal (palazzo della cultura), NAI (Netherlands architecture institute), Natuurmuseum Rotterdam (museo di storia naturale), Museo Chabot (museo di storia dell'arte). Inoltre non bisogna scordare come Rotterdam è conosciuta a livello nazionale come la città dei festival; le **strade commerciali**, che rappresentano delle vere e proprie arterie legate al consumo e al ristoro. Rotterdam è la zona commerciale più efficiente dell'Olanda con più di novecento negozi. Nonostante ciò, il sistema commerciale presenta alcuni punti deboli come la necessità di differenziare le attività, rendendole più mutevoli e distinte; i **boulevards**, che rappresentano le strade più diffuse all'interno del tessuto urbano, caratterizzate da grandi viali alberati e da ampie corsie.





	Central D. Rotterdam	45.501 m ²	19.467 m ²	32.047 m ²	62.777 m ²	2.812 m ²	162.604 m ²	
	Oude Westen	21.036 m ²	0	17.194 m ²	76.969 m ²	33.628 m ²	148.827 m ²	
	EMC/Hoboken	29.400 m ²	0	27.316 m ²	129.287 m ²	0	186.003 m ²	
	Cool	49.606 m ²	54.553 m ²	40.998 m ²	8.645 m ²	57.242 m ²	211.044 m ²	
	Scheepvaartkwartier	38.779 m ²	7.865 m ²	38.862 m ²	24.966 m ²	0	110.472 m ²	
	Laurenskwartier	48.407 m ²	41.447 m ²	0	69.736 m ²	48.849 m ²	208.439 m ²	
	Oude Haven	56.907 m ²	59.892 m ²	0	103.855 m ²	0	220.654 m ²	
	Kop van Zuid	44.223 m ²	28.087 m ²	0	0	0	72.310 m ²	
TOTALE		333.859 m ²	211.311 m ²	156.417 m ²	476.235 m ²	142.531 m ²	1.320.353 m ²	

PERCORSI
CICLABILI,
PIAZZE
PRINCIPALI,
SPONDE
FLUVIALI

L'Inner City also City Lounge, oltre alle strade e i basamenti, prevede il miglioramento sia dei percorsi legati alla mobilità dolce, sia quelli d'acqua dei canali. Favorendo in questo modo la realizzazione di una vera e propria mobilità integrata, in cui si attesta un nuovo equilibrio tra i diversi tipi di traffico (auto, trasporti pubblici, biciclette e pedoni). Al centro, ancora una volta, è portata l'attenzione, in termini di qualità e accessibilità, sullo spazio aperto inteso come infrastruttura.

Con i percorsi della mobilità dolce l'amministrazione comunale di Rotterdam intraprende due tipologie di interventi: la prima riguarda la realizzazione di una vera e propria rete, optando per la creazione di nuove piste ciclabili; la seconda si occupa delle strutture ad essa annesse.

I percorsi ciclabili rientrano tra le prime sperimentazioni condotte in territorio olandese. Infatti la bicicletta rappresenta il principale strumento utilizzato nello sviluppo della mobilità dolce ed assume sempre più un ruolo rilevante nel contesto cittadino, perché è «*un mezzo di trasporto economico, veloce, sano ed ecologico*»¹. L'utilizzo e il relativo sviluppo delle reti ciclabili ha portato ad avere una percezione e un uso differente dello spazio, modificando

anche il suo disegno². Per rispondere a questa situazione, la città di Rotterdam cerca di definire delle linee chiare per i propri interventi, andando a distinguere attraverso l'utilizzo di diversi materiali i differenti percorsi presenti in della città. Nel centro città, le piste ciclabili risultano prevalentemente realizzate con i materiali tipici delle carreggiate del cuore di Rotterdam, realizzate in mattoni rossi, cambiandone però l'inclinazione. Invece lungo gli assi stradali principali, i boulevard risultano essere realizzati con l'asfalto avente al suo interno aggregati rossi.

Le strutture dedicate al deposito delle bici sono collocate all'interno delle principali piazze, essenzialmente tre, e devono rispondere a requisiti economici "*free*", di comodità e di sicurezza.

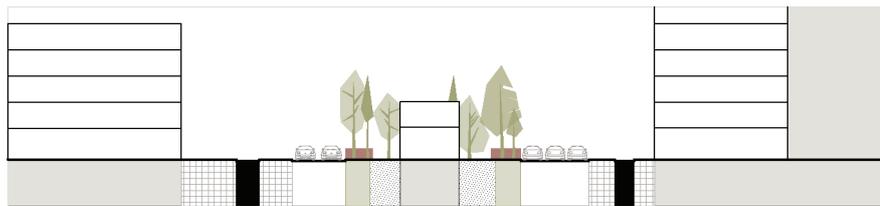
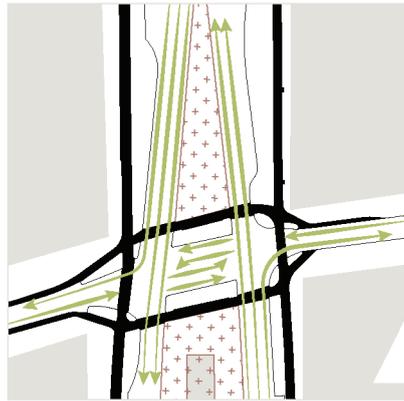
Non bisogna però scordare che nonostante i cittadini utilizzino uno strumento specifico della mobilità dolce per raggiungere il centro città, ogni utente è prima di tutto un pedone che deve beneficiare dell'attraente spazio aperto di Rotterdam. Di fronte a questa prerogativa, l'interesse si concentra sui percorsi d'acqua, punto di forza della città . Essi si dividono in: principale, rappresentato dal fiume Maas, dove si insediano gli spazi di aggregazione; secondari, gli affluenti del fiume, che si diramano all'interno della città.





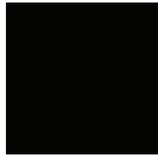
	Central D. Rotterdam	0	8.854 m ²	883 m ²	22.370 m ²	0	0	32.107 m ²
	Oude Westen	2.361 m ²	7.787m ²	0	0	0	0	10.148 m ²
	EMC/Hoboken	2.301 m ²	17.732 m ²	1.889 m ²	0	18.479 m ²	23.380 m ²	63.781 m ²
	Cool	1.759 m ²	4.755 m ²	13.733 m ²	15.217 m ²	0	0	35.464 m ²
	Scheepvaartkwartier	2.498 m ²	2.011 m ²	0	0	22.665 m ²	0	27.174 m ²
	Laurenskwartier	2.654 m ²	8.421 m ²	11.182 m ²	90.383 m ²	0	22.587 m ²	135.227 m ²
	Oude Haven	5.240 m ²	13.451 m ²	4.329 m ²	0	47.017 m ²	53.580 m ²	123.617 m ²
	Kop van Zuid	0	8.776 m ²	0	0	28.280 m ²	26.177 m ²	63.233 m ²
TOTALE		16.813 m ²	71.787 m ²	32.016 m ²	127.970 m ²	116.441 m ²	125.724 m ²	490.751 m ²

VIABILITÀ

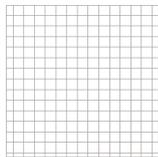


Verde Boulevard 
Recinzioni 

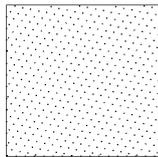
MATERIALI



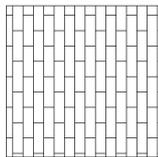
Pavimentazione
in asfalto con
aggregati rossi
dei percorsi
ciclabili



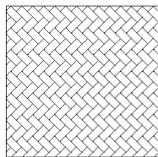
Pavimentazione
in blocchi di
pietra quadrati
dei marciapiedi



Pavimentazione
in asfalto
colato per le
isole pedonali
al centro del
boulevard



Pavimentazione
in pietra dei
marciapiedi



Pavimentazione
in mattone delle
carreggiate per
la circolazione
dei veicoli



Vegetazione
del boulevard

FRAMMENTI DI PAESAGGIO:

BOULEVARDS,
SPONDE FLUVIALI,
PARCHI, PARCHETTI
E GIARDINI

Con la visione *Inner City also City Lounge*, Rotterdam mira a trasformare lo spazio aperto in un "biglietto da visita" della città, progettandolo, gestendolo e realizzando così uno spazio di qualità. La definizione di un'immagine chiara di tale spazio è costruita attraverso la presenza di elementi d'arredo e l'uso di materiali, dove il verde è il principale.

Grazie all'utilizzo del verde, lungo i boulevard, le sponde fluviali e all'interno di parchi, playground e giardini, lo spazio del centro città combatte il proprio caos, il proprio disordine e non solo. Il verde rappresenta un elemento in cui è possibile compiere i bisogni sociali dell'individuo: rilassarsi, riposarsi, incontrarsi, scontrarsi e riflettere.

La visione utilizza il verde attraverso due connotazioni, tra loro contrapposte. La prima consiste nell'avvalersi del verde per attribuire al luogo, una sorta di naturalità. La seconda consiste nell'impiego del verde, negando la sua natura e utilizzandolo come elemento antropizzato. In entrambi, è un materiale che ha bisogno di essere trattato e curato ripetutamente, affinché possa compiere

il ruolo che gli è stato attribuito dalla città.

In conclusione si può affermare come Rotterdam consideri il verde come un materiale che viene messo a disposizione dei progettisti per la costruzione della città. Il concetto di verde come materiale si rispecchia nella definizione di materiale urbano di Bernardo Secchi, secondo cui «*i frammenti della città contemporanea sono i materiali di un sistema aperto. Disponibili alla ripetizione, alla connessione e composizione, essi si propongono allo studio ed alla sperimentazione in quanto materiali urbani. [...] Benché tutti siano esito di un dispositivo progettuale più o meno evidente, alcuni hanno assunto forme aggressive e chiaramente riconoscibili, mentre altri stentano spesso ad assumere una propria chiara identità nella quale si riconoscano specifici, stili di vita, ruoli e caratteri formali*»³.

Secondo Secchi quindi il materiale urbano rappresenta tutti gli elementi che concorrono alla costruzione della città e che si ripetono, si combinano e si compongono come frammenti di un sistema aperto di cui la città stessa è un deposito in continua trasformazione.

A Rotterdam la forma del boulevard risulta essere la più frequente tipologia di strada. Questa volontà riporta alla memoria, anche se dopo un secolo circa, la Parigi di Haussmann dove: «*nello spazio dei boulevard, tutto è sfumato, la città diventa sequenza, successione di edifici; i filari alberati sottolineano la direzione e danno continuità al percorso*»⁴.

Ritorna ad essere predominante all'interno della città contemporanea il rapporto tra la strada e la sistemazione a verde che dalle Promenades parigine di fine Ottocento è divenuto tema ineludibile della progettazione viaria ed urbana. La strada, a Rotterdam, cerca di diventare un vero e proprio sistema del verde che non rimane isolato, ma è collegato saldamente ad un più ampio progetto di risistemazione degli spazi di relazione (argini fluviali, parchi, piazze e playground). Il boulevard assume così la connotazione di "un progetto urbano lineare" dove la progettazione sia delle aree di bordo, sia della sezione viaria muta ripetutamente per permettere alla nuova strada di relazionarsi ai differenti contesti urbani che incontra⁴. Infatti, ogni boulevard individuato in planimetria sia nel centro città che al suo esterno assume connotazioni proprie.

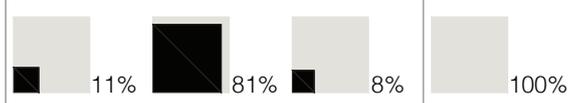
Il paesaggio fluviale ha da sempre segnato la città, con i porti e gli estuari di Schie e Rotte lungo il fiume Mass. Ed è proprio grazie a tale elemento che Rotterdam dimostra ciò che era, ciò che è e ciò che vuole essere: «*una metropoli moderna e dinamica, intimamente connessa all'acqua*»⁵. Per questo motivo entrambe le visioni considerano l'acqua un importante strumento su cui dover lavorare per contraddistinguere dal punto di vista urbano, la città dal resto delle città del contesto europeo. Se in passato l'acqua ricopriva un ruolo produttivo per Rotterdam, in quanto le ha permesso di diventare la città portuale più importante d'Europa tra il 1962 e il 2002. Oggi l'elemento fluviale tenta di ricoprire un differente ruolo, quello di essere un importante spazio pubblico e come tale deve essere organizzato e migliorato.

Nella visione *Inner City also City Lounge* il ruolo predominante di questa trasformazione è assunto dall'utilizzo del verde, come «*componente di qualità nel caos di una grande città*»⁶. Il verde sembra assumere due connotazioni diverse: più organizzato lungo le sponde principali e più naturalistico, seppur molto curato, lungo gli argini secondarie.

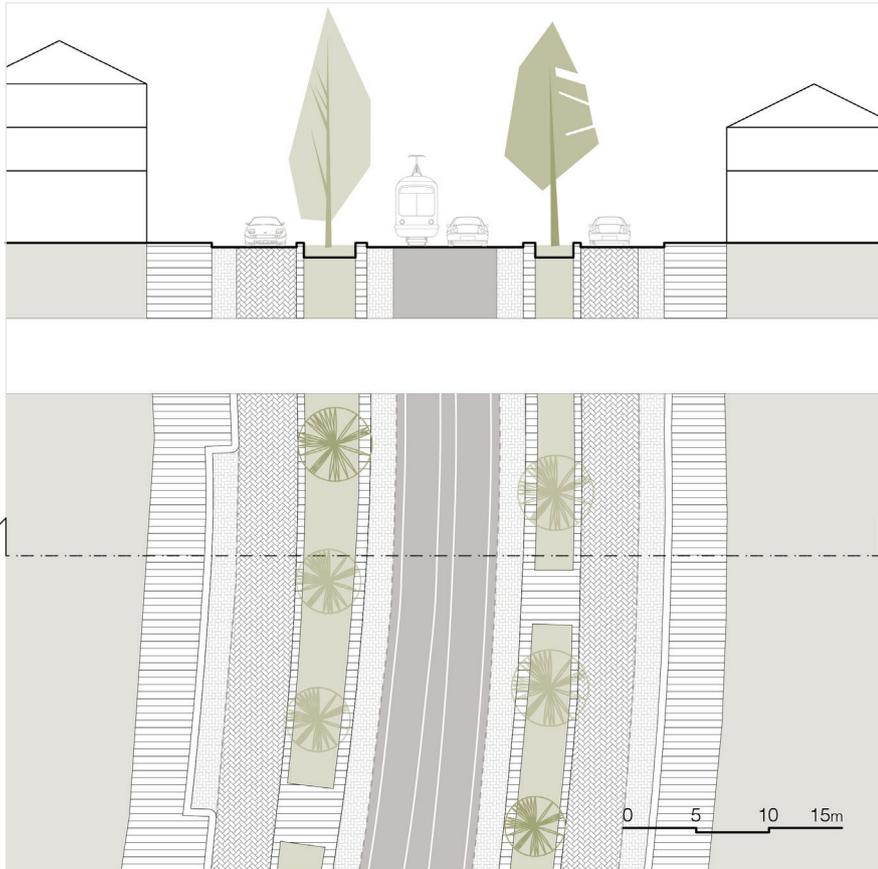




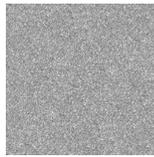
	Central D. Rotterdam	0	13.553 m ²	1.229 m ²	14.782 m ²
	Oude Westen	3.444 m ²	10.352 m ²	11.893 m ²	25.689 m ²
	EMC/Hoboken	13.276 m ²	266.059 m ²	0	279.335 m ²
	Cool	13.411 m ²	7.031 m ²	15.607 m ²	36.049 m ²
	Scheepvaartkwartier	5.573 m ²	64.907 m ²	405 m ²	70.885 m ²
	Laurenskwartier	0	24.096 m ²	10.839 m ²	34.935 m ²
	Oude Haven	9.385 m ²	0	0	9.385 m ²
	Kop van Zuid	7.480 m ²	4.000 m ²	360 m ²	11.840 m ²
TOTALE		52.569 m ²	389.998 m ²	40.333 m ²	482.900 m ²



VIABILITÀ  



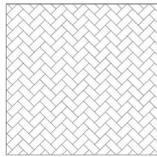
MATERIALI



Carreggiata
asfaltata a
doppio senso
di marcia



Pavimentazione
in mattone dei
parcheggi



Pavimentazione
in mattone a
spina di pesce
dei controviali

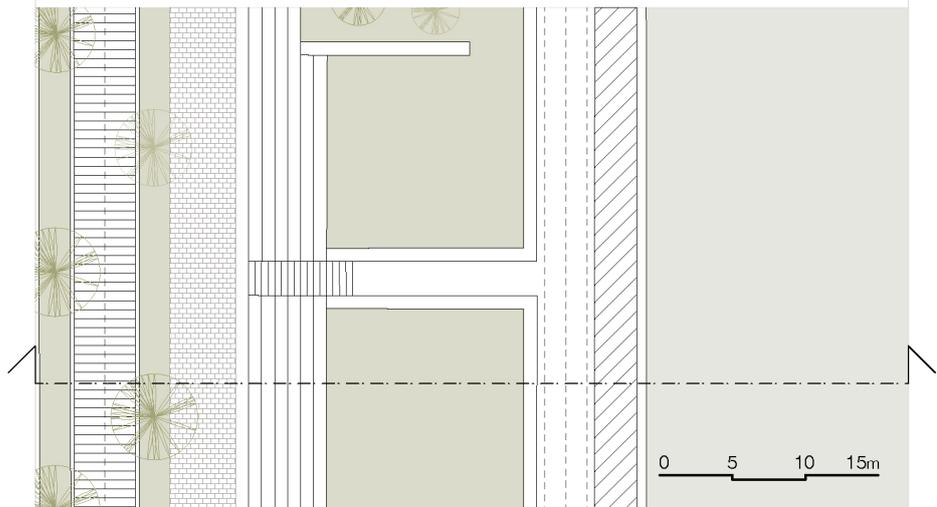
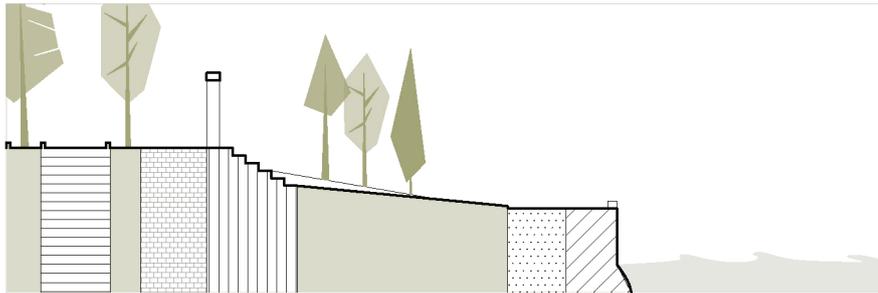
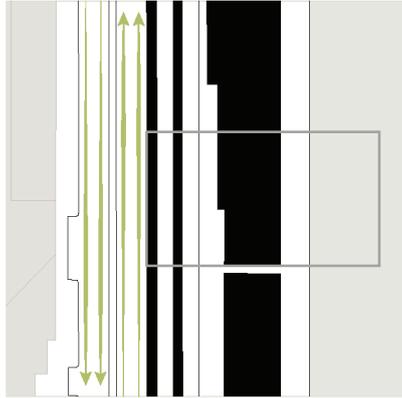


Pavimentazione
in pietra dei
marciapiedi



Vegetazione

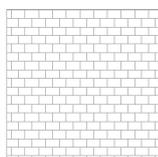
VIABILITÀ 



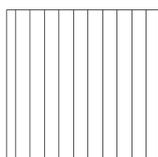
MATERIALI



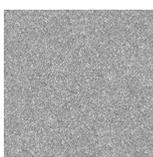
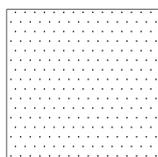
Pavimentazione
in asfalto con
aggregati rossi
dei percorsi
ciclabili



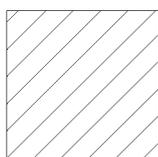
Pavimentazione
in pietra dei
marciapiedi



Gradonate in
lastre di pietra



Pavimentazione
in asfalto
dei percorsi
ciclabili



Pavimentazione
in porfido



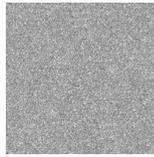
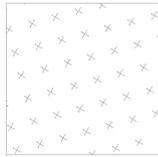
Vegetazione
delle sponde
fluviali

VIABILITÀ  

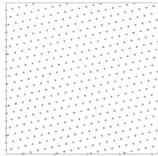


Recinzioni 

MATERIALI



Pavimentazione
in asfalto
dei percorsi
pedonali che
costeggia la
sponda fluviale



Pavimentazione
in asfalto con
aggregati rossi
dei percorsi
ciclabili



Pavimentazione
in pietra dei
marciapiedi



Vegetazione
delle sponde
fluviali

Nella seconda parte, invece, l'attenzione si focalizza sulla rielaborazione delle indagini estrapolate dal documento *Building Blocks for a Child Friendly City*.

Attraverso le scansioni, sotto forma di mappe, di nove quartieri di Rotterdam (Laurenskwartier, Oude Noorden, Tarwewijk, Kralingen West, Molenlaankwartier, Groenenhagen-Tuinenhoven, Nieuw Crooswijk, Zevenkamp, Parkstad/Afrikaanderwijk), la visione individua, nella seconda sezione del documento, quali sono gli elementi urbani che dovrebbero essere minimamente presenti in una città, affinché diventi un ambiente favorevole alla vita dei bambini da 0 a 18 anni.

Per lo spazio aperto, la visione individua tre principali requisiti: la creazione di aree attrezzate per il gioco all'aperto; la presenza di percorsi ampi e sicuri, che consentono ai bambini di girare per la città in piena sicurezza; ed infine la realizzazione di spazi verdi, che favoriscano il gioco e il benessere dei bambini.

Questi tre requisiti, introdotti dalla visione, sono stati poi rielaborati, confrontando le mappe dei diversi documenti analizzati con la situazione attuale dei quartieri di Rotterdam, attraverso la visione satellitare e fotografica di Google Maps. Da questa indagine si basano le mappe riportate in seguito, le quali mostrano non solo la quantità e la distribuzione di questi spazi, dedicati al gioco, alla mobilità dei bambini e al "verde giocabile", ma anche la loro conformazione rispetto alle diverse parti della città.

AREE ATTREZZATE PER IL GIOCO DEI BAMBINI

La mappa, riportata in seguito, mostra come i playground si collocano all'interno di un tessuto urbano fortemente costruito, in cui prevalgono più le forme massicce ed irregolari dei grandi complessi privati, piuttosto quello degli spazi vuoti che si vengono a generare tra un edificio e l'altro. Attraverso la realizzazione di aree attrezzate per il gioco dei bambini, Rotterdam lavora con le cose che ha a disposizione, capovolgendole, ricomponendole in maniera diversa e ricercando nuove coerenze attraverso l'assemblaggio di parti esistenti per raccontare nuove storie.

I playground si collocano così all'interno di spazi esistenti e "disponibili" appartenenti a quella sfera pubblica, il cui ruolo è stato ridotto al minimo con le sperimentazioni sul tema della casa degli anni '90. Le aree attrezzate per il gioco dei bambini si collocano per lo più nelle vicinanze o in corrispondenza degli ingressi delle scuole primarie della città, nelle piazze, nei parchi, nei marciapiedi ampi e negli spazi interstiziali tra le diverse parti di costruito.

I playground fanno dell'interazione "giocosa" la propria forza. Forniscono ai bambini uno spazio attrezzato e sicuro al gioco, facilmente accessibili e non troppo distante dalle proprie dimore, dove possono interagire con i coetanei del proprio vicinato ed acquistare gradualmente la propria indipendenza.





- Fiumi e canali
- Isolati
- Scuole primarie
- Cortili scolastici ad uso pubblico
- Piazze
- Parchi, parchetti, giardini, prati
- Playground pubblici
- Campi sportivi
- Quartieri
- Centro di Rotterdam



	Oude Noorden	2.337 m ²	14.741 m ²	4.882 m ²	21.960 m ²
	Agniesebuurt	0	5.708 m ²	1.242 m ²	6.950 m ²
	Oud Crooswijk	0	11.245 m ²	10.462 m ²	21.707 m ²
	Rubroek	1.958 m ²	2.557 m ²	1.378 m ²	5.893 m ²
	Kralingen West	1.800 m ²	7.366 m ²	3.760 m ²	12.926 m ²
	Nieuwe Westen	1.177 m ²	5.972 m ²	28.877 m ²	36.026 m ²
	Oude Westen	832 m ²	9.466 m ²	2.164 m ²	12.462 m ²
	Cool	7.375 m ²	8.241 m ²	1.109 m ²	16.725 m ²
	Tarwewijk	1.006 m ²	9.704 m ²	5.799 m ²	16.509 m ²
	Afrikaanderwijk	1.265 m ²	5.865 m ²	4.960 m ²	12.090 m ²
	Hillesluis	2.537 m ²	13.495 m ²	3.384 m ²	19.416 m ²
TOTALE		20.287 m ²	94.360 m ²	68.017 m ²	182.664 m ²



PERCORSI A "MISURA DI BAMBINO" E BARRIERE

I percorsi ampi e sicuri, sono un altro elemento che non dovrebbero mancare in una città a misura di bambino.

Col termine "percorsi a misura di bambino", il *Building Blocks for a Child Friendly City* si riferisce a tutti i percorsi pedonali, come i marciapiedi superiori o uguali a 3 m. Tutti gli altri percorsi che non possiedono nessuno di queste caratteristiche sono considerati delle barriere o degli ostacoli da evitare, dalle quali il bambino deve essere tutelato e protetto. Appartengono a questa categoria le strade trafficate, i boulevards, le linee dei tram e i canali d'acqua.

Grazie a percorsi più sicuri e ad una migliore gestione del traffico, i bambini sono liberi di uscire dalle proprie dimore in piena autonomia e sicurezza verso le aree attrezzate per il gioco e le strutture dedicate all'istruzione, senza la supervisione degli adulti.

Inoltre, come si vedrà meglio in seguito, gli ampi marciapiedi non consentono soltanto di spostarsi da una zona all'altra della città, ma sono in grado anche di offrire spazi informali per il gioco ai bambini.

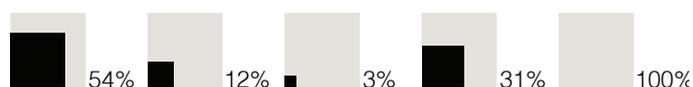




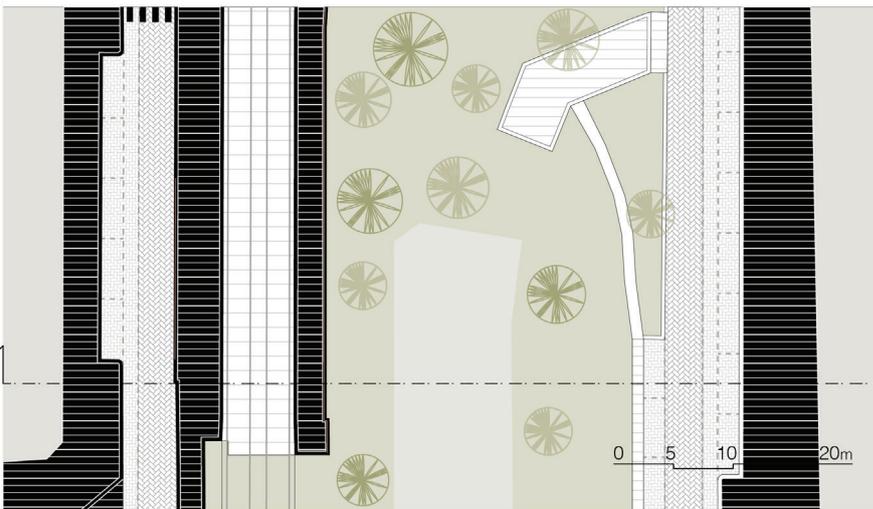
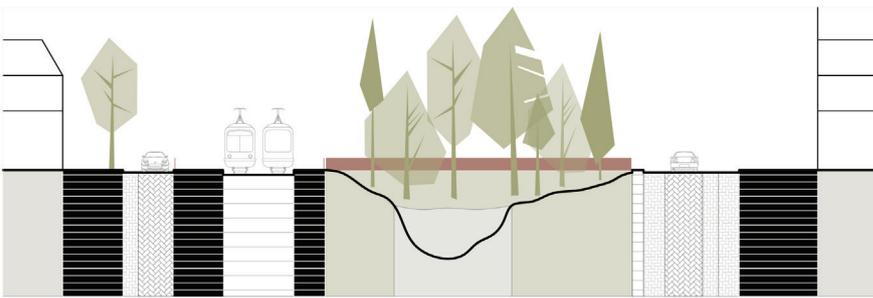
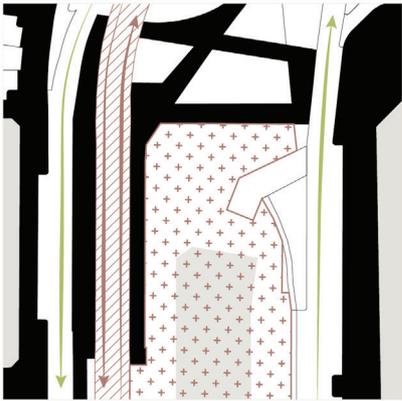
-  Fiumi e canali
-  Isolati
-  Scuole primarie
-  Marciapiedi e percorsi pedonali superiori a 3 m
-  Barriere: sponde fluviali
-  Barriere: sponde fluviali affiancate da una carreggiata per la circolazione dei tram
-  Barriere: *boulevards* e strade più trafficate
-  Quartieri
-  Centro di Rotterdam



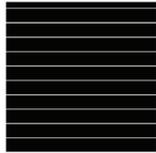
	Oude Noorden	114.981 m ²	62.527 m ²	0	34250 m ²	211.758 m ²
	Agniesebuurt	61.551 m ²	27.834 m ²	25.157 m ²	25.988 m ²	140.530 m ²
	Oud Crooswijk	60.732 m ²	44.556 m ²	0	23.934 m ²	129.222 m ²
	Rubroek	53.399 m ²	25.696 m ²	0	50.955 m ²	130.050 m ²
	Kralingen West	121.402 m ²	71.732 m ²	0	63.624 m ²	256.758 m ²
	Nieuwe Westen	175.098 m ²	0	0	79.677 m ²	254.775 m ²
	Oude Westen	80.335 m ²	0	0	58.133 m ²	138.468 m ²
	Cool	120.414 m ²	0	0	62.615 m ²	183.029 m ²
	Tarwewijk	71.057 m ²	0	0	77.174 m ²	148.231 m ²
	Afrikaanderwijk	95.092 m ²	0	0	63.042 m ²	158.134 m ²
	Hillesluis	91.851 m ²	0	24.202 m ²	71.105 m ²	187.158 m ²
TOTALE		1.045.912 m ²	232.345 m ²	49.359 m ²	610.497 m ²	1.938.113 m ²



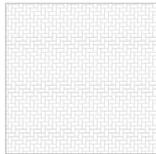
VIABILITÀ



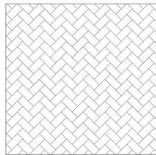
MATERIALI



Pavimentazione
in pietra dei
marciapiedi
maggiori o
uguali a 3 m



Pavimentazione
in mattone
dei parcheggi
e delle piste
ciclabili ad un
senso di marcia



Pavimentazione
in mattone delle
carreggiate per
la circolazione
dei veicoli



Pavimentazione
in blocchi di
pietra della
carreggiata per
la circolazione
dei tram



Vegetazione
delle sponde
fluviali

FRAMMENTI DI PAESAGGIO:

BOULEVARDS,
SPONDE FLUVIALI,
PARCHI, PARCHETTI,
GIARDINI E IL "VERDE
GIOCABILE"

Un ambiente sano, pulito e ricco di vegetazione è un altro requisito che non dovrebbe mancare in una città a misura di bambino. Per questo motivo, l'amministrazione comunale di Rotterdam, attraverso il *Building Blocks for a Child Friendly City* e altre politiche, incoraggia i progettisti e tutti coloro che sono coinvolti nella pianificazione urbana a realizzare più spazi verdi all'interno degli spazi pubblici esistenti.

La natura gioca un ruolo importante nel creare un ambiente ottimale per sviluppare appieno le potenzialità dei più piccoli. Il contatto con essa, infatti, compensa nei bambini e ragazzi molti dei disturbi legati al confinamento in spazi urbani, soprattutto in quelli chiusi, influenzando positivamente sul loro sviluppo cerebrale ed emotivo.

In particolare, gli spazi verdi, come dimostrano gli studi scientifici e pedagogici raccolte dalla *World Wide Fund for Nature* (WWF), un'organizzazione internazionale non governativa di protezione ambientale, sono in grado di accrescere l'empatia e la creatività del bambino, oltre a migliorarne il benessere, l'autodisciplina, la riduzione dei disturbi depressivi e dei comportamenti problematici. Tali benefici si ripercuotono poi sul benessere dell'intera città, che rafforza il proprio senso di appartenenza ad una comunità sana.

Inoltre, l'applicazione del verde all'interno della città non soddisfa soltanto una condizione estetica (migliorare la qualità di uno spazio) e ambientale (ridurre l'inquinamento atmosferico), bensì anche sociale, in quanto favorisce l'interazione e l'incontro tra diversi individui.

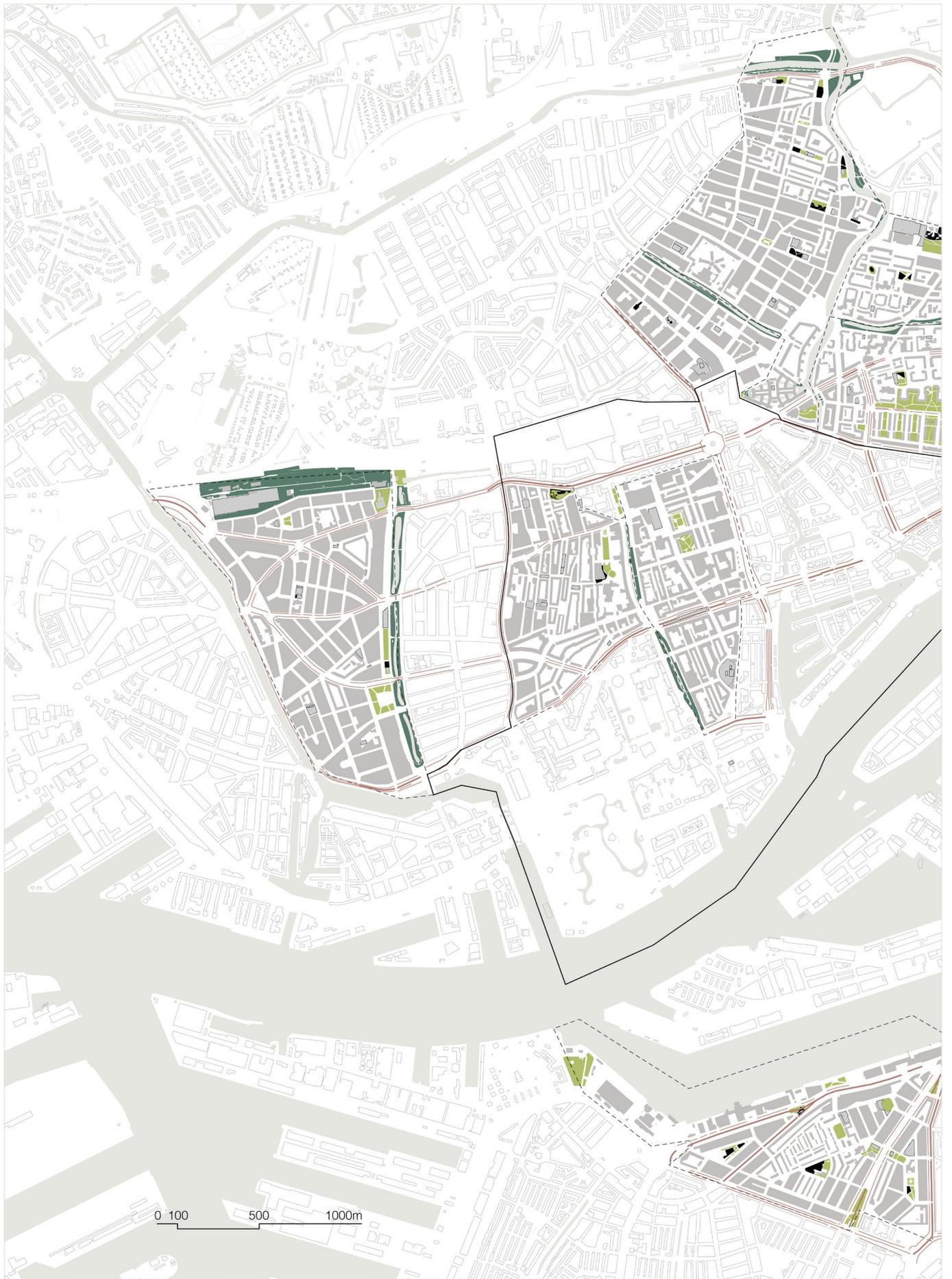
Per esempio gli alberi o quello che l'amministrazione comunale di Rotterdam definisce "verde attraente", sotto forma di cespugli, piante fiorite e profumate, non forniscono soltanto un'atmosfera più piacevole, oltre a contribuire all'identità e al carattere, al luogo in cui si collocano, ma possono avere un significato più ampio di quanto non appaia al senso comune.

Per capire quali significati può assumere l'albero, secondo Brinckerhoff Jackson, è necessario pensare ai meccanismi che l'oggetto genera piuttosto che soffermarsi sulle scene cui apparentemente ci si trova davanti: l'ombra della pianta proiettata a terra può diventare lo spazio per il gioco, una strada verde può essere un luogo del movimento lento, una panca sotto un albero un punto di sosta dove soddisfare la ricerca di comfort di un passante.

Pertanto, l'albero è uno degli elementi naturali che, secondo l'autore, può diventare uno strumento d'innesto della vita sociale nei parchi, nelle strade, nelle piazze e dunque nell'intera città.

Dunque, la presenza del verde nei playground o, più in generale, in tutte le aree destinate ai bambini, rappresenta uno dei requisiti fondamentali per creare una città a misura di bambino. Con il termine verde si intende qualsiasi tipo di vegetazione, dall'inserimento puntuale di alberi all'interno di piccole aiuole agli orti urbani, fino ad arrivare ai grandi prati e giardini erbosi.

Nello specifico, il *Building Blocks for a Child Friendly City* pone un'attenzione particolare a ciò che definisce "verde giocabile", ovvero uno spazio costituito da una vegetazione che favorisce il gioco e il benessere dei bambini, senza arbusti o cespugli di spine. Appartengono a questa categoria prati, viali alberati, piante forestali con uno strato di erbe o un substrato naturale, tutti i tipi di vegetazione erbosa, percorsi all'interno di una ricca vegetazione, fossati erbosi, sponde naturali robuste e verticali, aree semi-pavimentate e terrazze.





- Fiumi e canali
- Isolati
- Playground pubblici
- Aree verdi attrezzate di giochi per bambini
- Parchi, parchetti, prati, giardini
- Vegetazione delle sponde fluviali
- Vegetazione dei *boulevards*
- Quartieri
- Centro di Rotterdam



	Oude Noorden	8.460 m ²	15.552 m ²	29.357 m ²	53.369 m ²
	Agniesebuurt	924 m ²	698 m ²	12.814 m ²	14.436 m ²
	Oud Crooswijk	6.141 m ²	24261 m ²	34.576 m ²	64.978 m ²
	Rubroek	1.463 m ²	47.122 m ²	22.006 m ²	70.591 m ²
	Kralingen West	150 m ²	73.543 m ²	25.514 m ²	99.207 m ²
	Nieuwe Westen	785 m ²	19.464 m ²	127.517 m ²	147.766 m ²
	Oude Westen	1.350 m ²	11.704 m ²	5.112 m ²	18.166 m ²
	Cool	0	7.031 m ²	16.257 m ²	23.288 m ²
	Tarwewijk	5.726 m ²	41.864 m ²	0	47.590 m ²
	Afrikaanderwijk	2.942 m ²	41.917 m ²	0	44.859 m ²
	Hillesluis	5.436 m ²	61.770 m ²	14.763 m ²	81.969 m ²
TOTALE		33.442 m ²	344.926 m ²	287.916 m ²	666.219 m ²



NOTE

- 1 Franco Panzini, *Bellezza (e salute) in bicicletta*, in Alessandra Capuano (a cura di), *STREETSCAPE: Strade vitali, reti della mobilità sostenibile, vie verdi*, Macerata: Quodlibet, 2020, p. 212.
- 2 Franco Panzini, *Bellezza (e salute) in bicicletta*, in Alessandra Capuano (a cura di), *STREETSCAPE: Strade vitali, reti della mobilità sostenibile, vie verdi*, Macerata: Quodlibet, 2020, pp. 211-219.
- 3 Bernardo Secchi, *Prima lezione di Urbanistica*, Roma - Bari: Laterza, 2000, pp. 161-162.
- 4 Rosario Pavia, *Passi*, in Alessandra Capuano (a cura di), *STREETSCAPE: Strade vitali, reti della mobilità sostenibile, vie verdi*, Macerata: Quodlibet, 2020, p. 149.
- 5 Gemeente Rotterdam, *Binnenstad Als City Lounge: Binnenstadsplan 2008-2020*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2008, p. 59.
- 6 Gemeente Rotterdam, *Binnenstad Als City Lounge: Binnenstadsplan 2008-2020*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2008, p. 65.

04

Due materiali
urbani

Le indagini del capitolo precedente mostrano un orientamento della città per il futuro, che comprende numerose linee d'azione, in particolare verso una nuova centralità e porosità dello spazio aperto, verso una mobilità dolce, verso una maggiore presenza di essenze vegetali. Tuttavia, in questa sezione focalizziamo la nostra attenzione su due materiali urbani che sono per noi emblematici di un ritorno ai principi dell'urbanistica moderna: l'asse monumentale e i playground.

La realizzazione di questi spazi è mossa dall'idea secondo cui gli incontri vivaci attivano lo spazio, il quartiere, la città e dunque rappresentano il mezzo di rigenerazione urbana che consente di creare destinazioni divertenti e vibranti.

04.1

L'ASSE MONUMENTALE

La contemporaneità, come afferma Giovanni Zucchi in *La densità del vuoto*, trova nel vuoto il principale strumento per ordinare lo spazio tra le cose, esplicitando le sue relazioni. Al centro di esse si colloca l'uomo, colui che fruisce dello spazio "tra" le architetture. Di fronte a queste considerazioni, tale spazio non può più essere lasciato senza significato, senza un disegno. Secondo l'autore, nella progettazione urbana, «*il vuoto rappresenta un elemento organizzativo, strumento di misura e di equilibrio dinamico, e lo spazio vuoto fra gli edifici, quale luogo di messa in relazione fra le parti, assume un ruolo centrale tanto forte da far cadere in secondo piano le singolarità degli oggetti architettonici stessi in favore di un sistema unitario che unisca il pieno ed il vuoto*»¹.

«*Le città sono nate quando non gli edifici, ma gli spazi non costruiti hanno assunto significato, o meglio, quando questo significato ha cominciato a prevalere sui significati dei singoli edifici*» [...] *le città hanno i loro punti di forza soprattutto negli spazi aperti, quelli che possono definirsi "non costruiti"*»².

Rotterdam, attraverso le sue visioni, nello specifico *Inner City also City Lounge* cerca di trasformare la città a partire dal vuoto, dallo spazio aperto, che risulta essersi cristallizzato e saturato. Questa situazione si è delineata nel tempo, a causa di una forte attenzione, dopo la sua ricostruzione, sul realizzare un nuovo costruito, che l'ha portata ad essere oggi, una città compatta e densa. Il vuoto urbano, viene quindi ripreso come «*"luogo" abitato ad alta densità di avvenimenti, di forme, significati e soprattutto catalizzatore principale delle identità urbane*»³.

"LA DENSITÀ DEL
VUOTO" COME
PROTAGONISTA,
PER ORDINARE
E UNIFICARE LO
SPAZIO

La città di Rotterdam, con la visione precedente, si concentra così su uno specifico dispositivo spaziale, che realizza una dialettica tra il vuoto e il pieno, ovvero l'asse stradale. Tale elemento, oltre ad assumere un ruolo strutturale nella pianificazione della città, possiede caratteristiche rilevanti dal punto di vista spaziale.

L'asse stradale in quanto spazio urbano, gode di una propria forma che viene a stabilirsi attraverso il rapporto tra il vuoto lineare e la coesistenza del costruito che si dispone lungo i suoi limiti. La strada oltre ad avere precise regole morfologiche e tipologiche, ha un preciso valore estetico che ne definisce un'immagine specifica, realizzabile grazie ai differenti elementi che la connotano, come organismo: il costruito, il vuoto, le decorazioni, i colori e le essenze vegetali.

Tale dispositivo spaziale dimostra come Rotterdam per rinnovarsi guardi al passato, al periodo ottocentesco, guardando una specifica tipologia di asse stradale, per la rigenerazione del proprio centro città, ovvero quello dei grandi assi principali, definiti anche "monumentali". Essi rappresentano il principale materiale di progetto dell'urbanistica moderna di fine Ottocento. In questi progetti, l'essenzialità delle forme conferiscono al vuoto un valore evocativo e monumentale. Inoltre, rispetto ad una qualsiasi e generica strada, gli assi principali conferiscono al tessuto infrastrutturale della città, una vera e propria gerarchia. Infatti, oltre ad essere connotati da un'accentuata dimensione, comportano una patrimonializzazione degli spazi da parte della cittadinanza che si riconosce in essi, grazie al ridisegno dei loro materiali e delle loro morfologie. Questa gerarchizzazione di natura dimensionale ed evocativa, in grado di definire un immaginario comune per l'intera collettività all'interno della città, contraddistingue gli assi monumentali; era già oggetto d'indagine da parte di Camillo Sitte alla fine del XIX sec. e sembra riaffermarsi con forza settant'anni dopo a Rotterdam.

L'asse monumentale della città richiama alla memoria i principali assi delle città americane ed europee come la Fifth Avenue a New York, l'Avenida Diagonal a Barcellona e le Champs Elysées a Parigi. Questa volontà inoltre è molto simile a ciò che porta alla fine del Novecento alla definizione della Spina Centrale di Torino.

La Fifth Avenue è un'arteria di New York situata nel centro del distretto di Manhattan. L'asse originariamente possedeva una sezione stradale molto stretta, ma all'aumentare della sua fama all'inizio del XX sec. è passata da luogo di rappresentanza dell'alta società finanziaria della grande mela a spazio commerciale più costoso al mondo. Tale cambiamento si rispecchia in un ampliamento della sua sezione lungo il tratto a contatto con il Central Park.

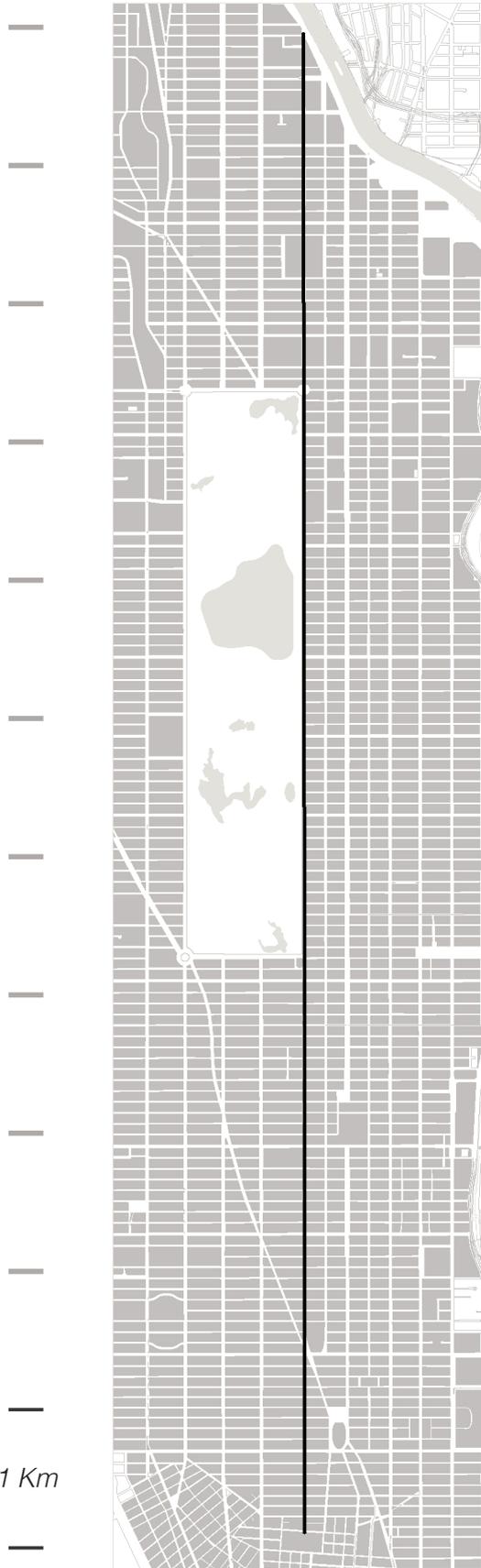
L'Avenida Diagonal realizzata all'interno del piano urbano per la città di Barcellona da Ildefonso Cerdà, rappresenta insieme all'Avenida Meridiana l'unico tracciato obliquo, di 30° rispetto al tessuto ortogonale del piano. Nel suo essere unica eccezione la Diagonal è il dispositivo spaziale che permette di leggere la regola nella sua globalità. L'asse principale organizza così: «*spazi che hanno caratteristiche totalmente differenti rispetto al rapporto dimensionale degli edifici, ombre e luci diverse da quelle regolarmente replicate nelle strade normali*»⁴. L'asse però oltre ad assumere un'importanza gerarchica e il ruolo di chiave di lettura spaziale dell'intervento di pianificazione avvenuto nel 1860, assume una specifica immagine collettiva. Ovvero, rappresentava il luogo di rappresentanza sociale dell'alta borghesia, infatti al di sopra dei basamenti che vi si affacciavano, erano presenti i quartieri residenziali di tale classe.

Gli Champs Elysées rappresentano uno dei più larghi e maestosi viali della città parigina. Nell'ultimo secolo il tracciato è stato prolungato fino ad oltrepassare la Senna e terminare nel nuovo quartiere direzionale de La Defense, realizzando così un asse rettilineo monumentale che da Louvre, passando per gli Champs Elysées attraversano gran parte della zona occidentale di Parigi.

La Spina Centrale, posta in posizione mediana rispetto alla città la percorre da Nord a Sud e si configura come struttura portante per ricucire il tessuto urbano, ideata all'interno del nuovo piano regolatore del 1995 per la città di Torino, realizzato da Vittorio Gregotti e Augusto Cagnardi. L'asse doveva ospitare le principali funzioni di servizio pubblico ed avere il ruolo di attore nelle principali trasformazioni torinesi. La volontà da parte dei progettisti di collocarla all'interno di un immaginario disciplinare molto definito, ovvero quello degli assi monumentali, è ribadita attraverso le parole pronunciate da Valentino Castellani, sindaco di Torino fino al 2001, il quale affermava come la spina rappresenti: «una nuova centralità lineare [...] che ricorda l'immagine di molte città europee; il centro storico è la memoria, il nuovo asse è la modernità»⁵

5TH AVENUE
New York

AVENIDA DIAGONAL
Barcellona



Dimensioni e confronto:
Scala 1:50.000

Assi Monumentali
(larghezza/lunghezza)

Fifth Avenue
(30 m / 10,8 Km)

Avenida Diagonal
(30-60 m / 10,3 Km)

Champs Elyseès
(70 m / 4,5 Km)

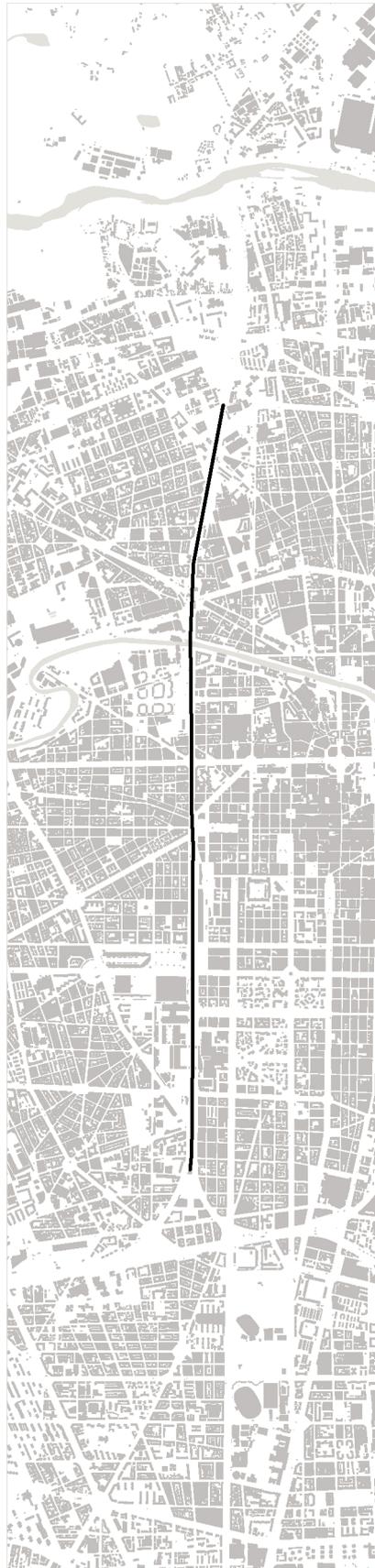
Spina Centrale
(50-80 m / 5,7 Km)

Coolsingel
(45-70 m / 4 Km)

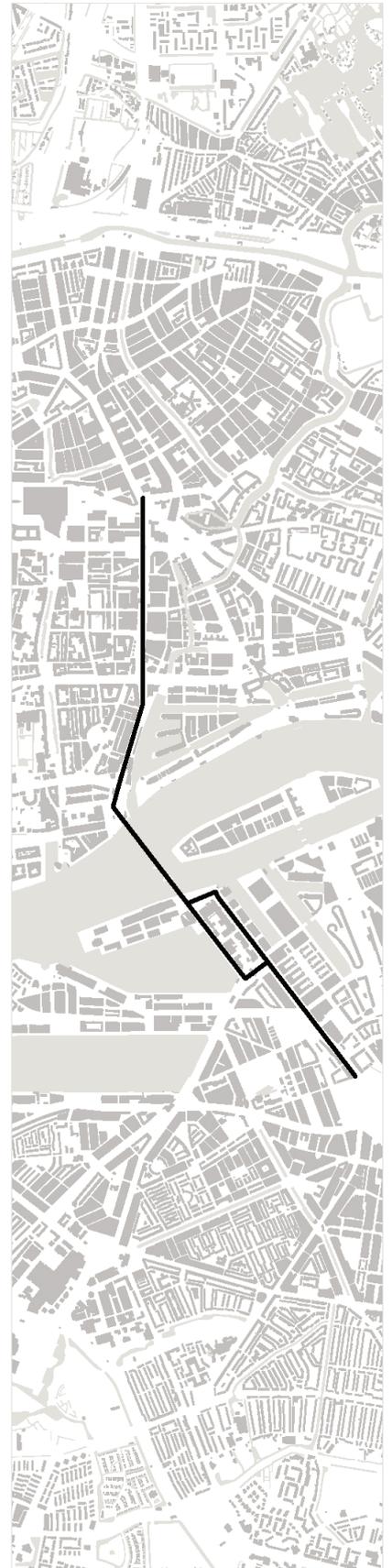
CHAMPS ELYSÉES
Parigi



LA SPINA CENTRALE
Torino



COOLSINGEL
Rotterdam







UNO SPAZIO
"PATRIMONIALIZZATO"
E DI
RAPPRESENTANZA

L'asse definito all'interno della ricerca come monumentale per la città di Rotterdam è l'asse indicato dall'amministrazione comunale, mediante i punti cardinali raggiunti dal suo sviluppo, ovvero il Nord e il Sud. Tale asse risulta avere per la città di Rotterdam, il ruolo assunto dalla spina centrale di Torino, cioè lo spazio in cui concentrare i principali sforzi di trasformazione, descritti nella visione *Inner City also City Lounge*, affinché la città possa subire un cambiamento significativo per il 2030. L'asse monumentale rappresenta quindi il collegamento tra il passato e il futuro della città di Rotterdam.

In passato, l'asse era un canale fluviale e vede la sua prima trasformazione in età prebellica, diventando la principale arteria di collegamento stradale della città. Inoltre tutt'oggi mantiene tale ruolo, poiché risulta essere l'unica strada a proseguire oltre il fiume Nieuwe Mass, grazie alla realizzazione del ponte Erasmusbrug nel 1989/1990-1996; connettendo così la parte settentrionale (il centro storico attraverso le strade del Coolsingel e del Schiedamsedijk) e quella meridionale (il nuovo quartiere di Kop van Zuid) di Rotterdam.

Oggi però l'asse sembra voler riscoprire un'ulteriore valenza che non è dovuta solo alla collocazione nel tempo di edifici di rappresentanza come lo Stadhuis (il municipio), il Beurs-World Trade Center (la borsa) e l'Hoofdpostkantoor (il vecchio ufficio postale) lungo il suo tracciato. Ma nasce da un'esigenza del tutto contemporanea di attribuire con una maggior chiarezza l'immagine voluta dalla città per primeggiare sulle altre città della scena europea. L'asse si fa carico attraverso il proprio vuoto, di definire uno spazio di rappresentanza e di patrimonio per la cittadinanza di Rotterdam, che risulta ben chiaro e definito, anche a chi la città la visita come turista. Grazie a questa chiave di lettura l'asse di Rotterdam è comparabile con i modelli degli assi dell'urbanistica moderna di fine Ottocento. La sua monumentalità è dovuta alla realizzazione di una gerarchia sia a livello dimensionale, della sezione stradale che primeggia rispetto alle altre strade del centro città, sia a livello di restituire un immaginario collettivo, che si instaura nel cuore delle persone che vivono questo spazio.



UN'OPERAZIONE DI
SCAVO, LA CITTÀ
SI SVILUPPA IN
ORIZZONTALE

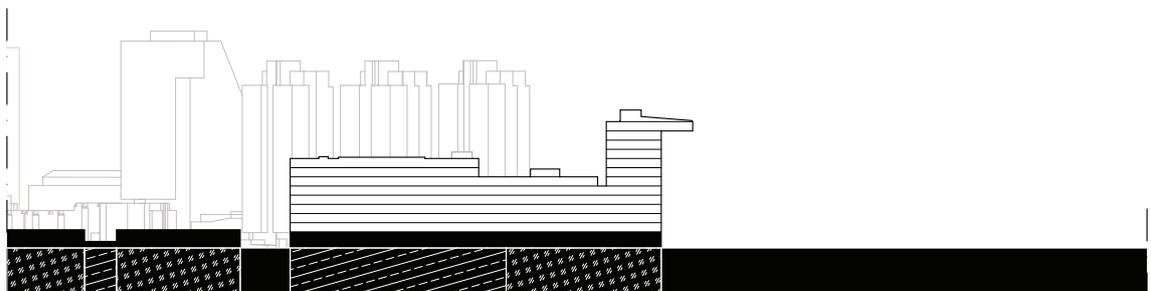
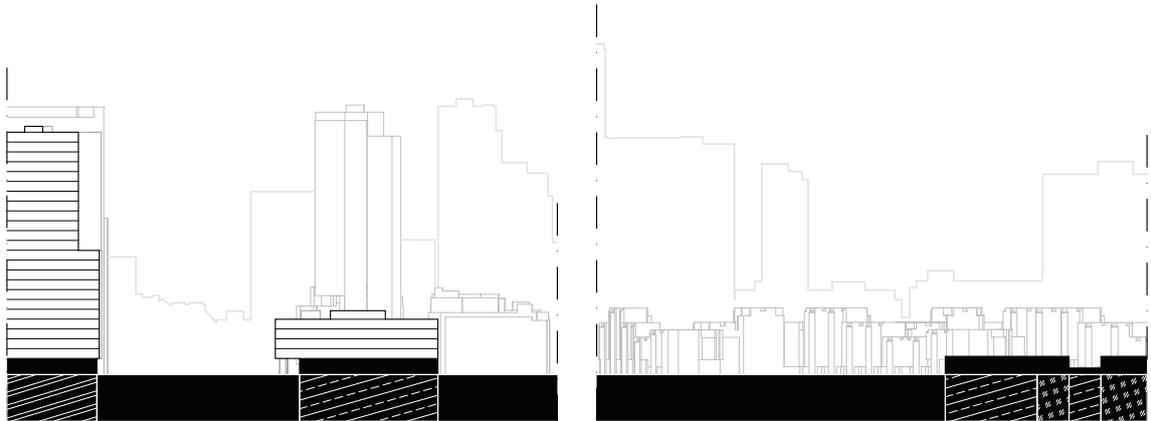
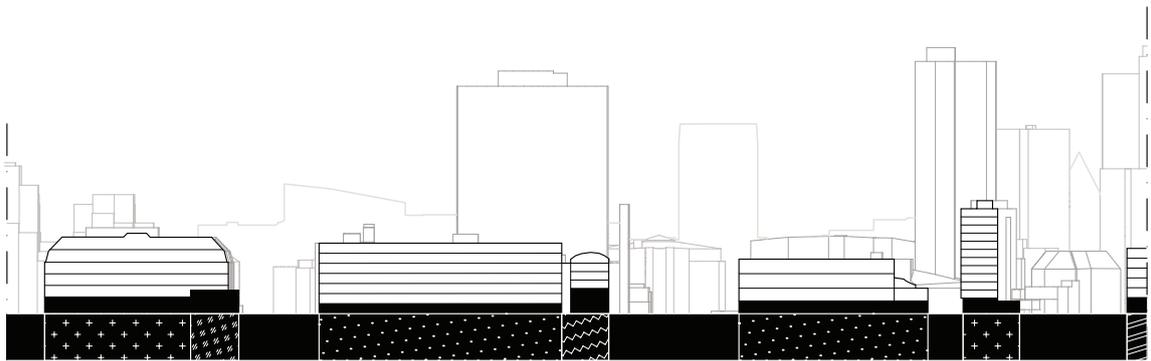
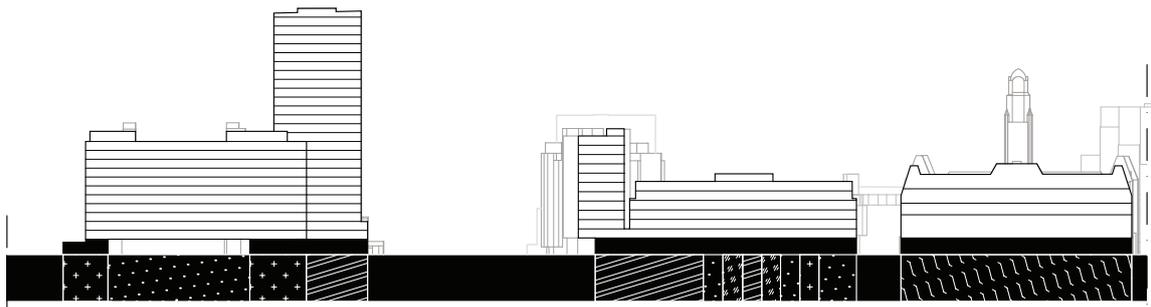
Affinché l'asse possa compiere quest'operazione che si può definire come "patrimonializzazione" dello spazio della città risulta essenziale non focalizzare l'attenzione solo sul vuoto, la sezione stradale, ma sull'interazione che avviene tra il vuoto e il pieno, le facciate degli edifici.

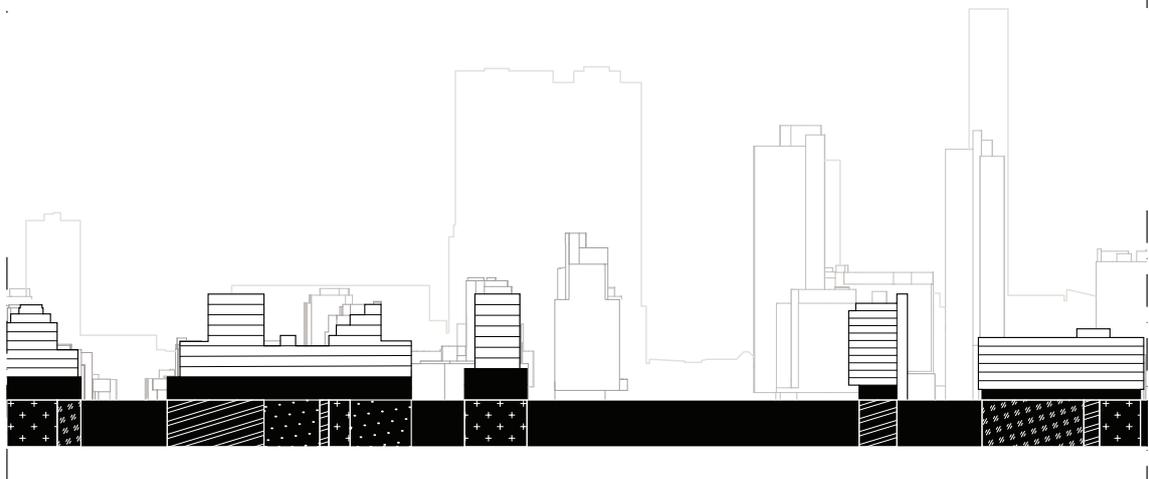
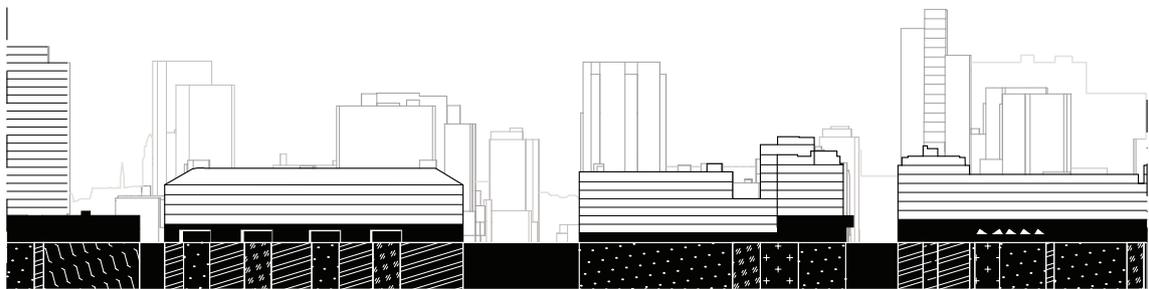
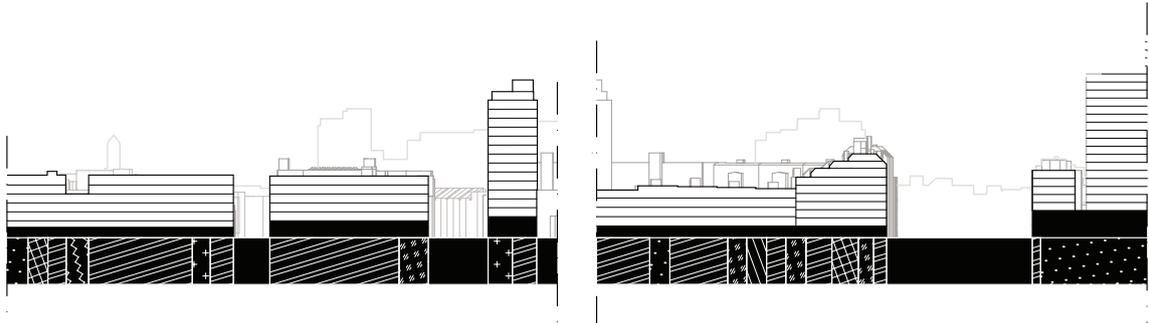
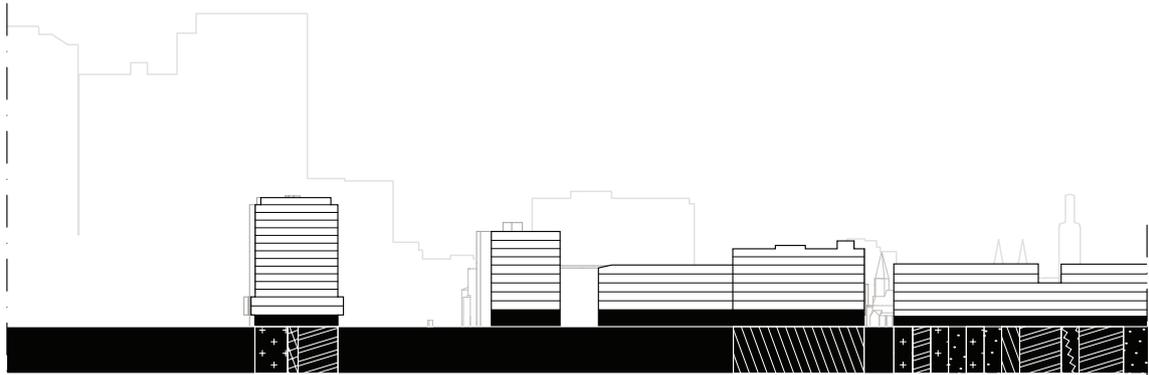
Rotterdam, essendo consapevole di questa dialettica, sceglie d'intervenire "a livello degli occhi", sul piano terra della città. Ponendosi come obiettivo, quello di crescere sul piano orizzontale, di crescere nel senso di potenziare e quindi riconsiderare solo il piano bidimensionale, laddove il tessuto è molto denso, come è visibile nell'elaborato successivo, che richiama la carta del Nolli. Colui che ha saputo vedere la fluidità del vuoto, dello spazio aperto attraverso il continuo massiccio dell'edificazione. A Rotterdam, lungo l'asse monumentale, la fluidità del vuoto non si contrappone, ma penetra all'interno dell'edificato. In questa situazione, dove lo spazio vuoto dell'asse si fa forza e si scontra contro gli isolati che sono monolitici, sono durissimi, esso inizia a scavare nel costruito, l'unica possibilità di crescita di questo spazio rappresentativo.

Tale spazio acquisito oltre a sottolineare e ribadire l'aspetto rappresentativo dell'asse, attraverso un'oculata scelta dei materiali e delle morfologie dei basamenti, ospita al suo interno diverse attività, che spesso in altri casi, risultano sparse e diradate nel tessuto urbano. Assumendosi così un ulteriore ruolo minore, quello di essere un accentratore di attività, per dimostrare la centralità dell'asse anche dal punto di vista economico e sociale.



- | | | | | | | | |
|---|-------------------------|---|-------------------------|---|-------------------------|---|---------------------|
|  | Spazi
Abitativi |  | Spazi
Lavorativi |  | Attività
Culturali |  | Attività
Sociali |
|  | Attività
Commerciali |  | Attività
C.dettaglio |  | Attività
Ristorative |  | Attività
Mediche |





0 50 100 200m

L'attenzione dell'amministrazione comunale per promuovere ulteriormente la "patrimonializzazione" e la rappresentatività dell'asse monumentale, è ottenuta attraverso un'operazione "di scavo", che permette lo sviluppo orizzontale della città. Tale espansione prevede di orientare il proprio sguardo, a livello degli occhi, alla definizione dei basamenti degli edifici, con l'intento di realizzare così uno spazio coeso, unificato e ordinato. Affinché ciò sia possibile, l'associazione STIPO ha definito tre elementi, tra loro in relazione, su cui Rotterdam concentra le proprie risorse:

Il "Software": rappresenta gli utenti che vivono e interagiscono con lo spazio della strada, grazie alla loro esperienza e al loro movimento. Essi permettono di definire un programma delle attività al piano terra. Come sostiene l'associazione: «*non si può costruire un pupazzo di neve, a meno che non nevichi*»⁶, questo significa che è inutile e inefficace lavorare solamente sui basamenti, sulle strade e sugli spazi pubblici se non sono presenti gli utenti.

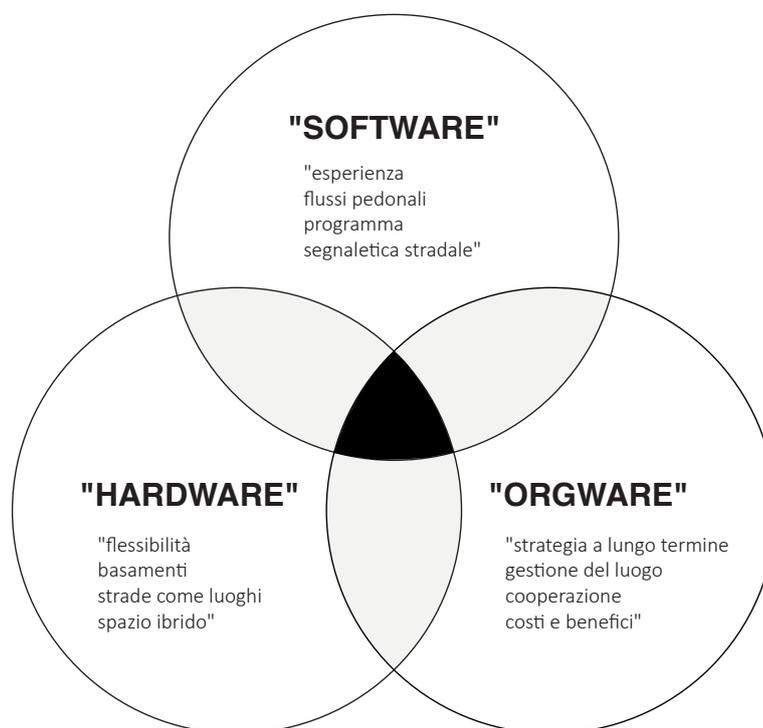
L'"Hardware": è il passo successivo, che si traduce, una volta compreso il ruolo dell'utente, nella modellazione degli edifici e delle strade. Gli edifici collocati lungo l'asse monumentale risultano essere inadatti per lo sviluppo orizzontale voluto dalla città, poiché sono tipici di quella tradizione del dopoguerra, incentrata sulla

progettazione urbana razionale, che privilegiava principi astratti, piuttosto che dettati dalle esigenze della quotidianità. Generando edifici, i cui piani terra risultano essere destinati a servizi accessori che portano nel tempo a determinare posti vacanti lungo l'asse. Perciò bisogna intervenire sul basamento e a Rotterdam tale operazione avviene mediante la sua acquisizione da parte del vuoto dell'asse stradale. Tale detrazione di spazio costruito si concretizza principalmente attraverso due operazioni:

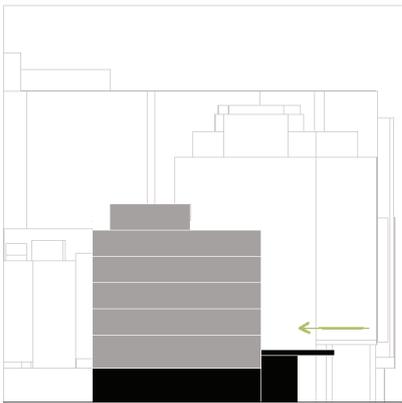
1. La prima riguarda ad una vera e propria sottrazione del basamento, che si viene a determinare attraverso la realizzazione di elementi aggettanti (coperture e pensiline) e portici;
2. La seconda prevede un'appropriazione del basamento, che risulta essere avanzato rispetto al corpo di fabbrica del costruito.

In entrambi i casi lo spazio è trattato in maniera univoca, seguendo quattro regole: la presenza di superfici trasparenti, l'uso di una ricchezza dei materiali, l'introduzione di una segnaletica adeguata e l'altezza del piano terra attorno ai 4 m. Tali prerogative sono considerate affinché l'eterogeneità delle diverse attività collocate, risulti integrata nella definizione dello spazio dell'asse.

L"Orgware": è l'ultimo elemento e vuole ricordare che per definire un basamento di successo ciò che è importante è la programmazione al suo interno. Le attività dei basamenti devono essere valutate in base all'individuo, ma soprattutto considerando il loro sviluppo temporale e la loro capacità di essere flessibili, affinché non si generino dei posti vacanti ⁷.

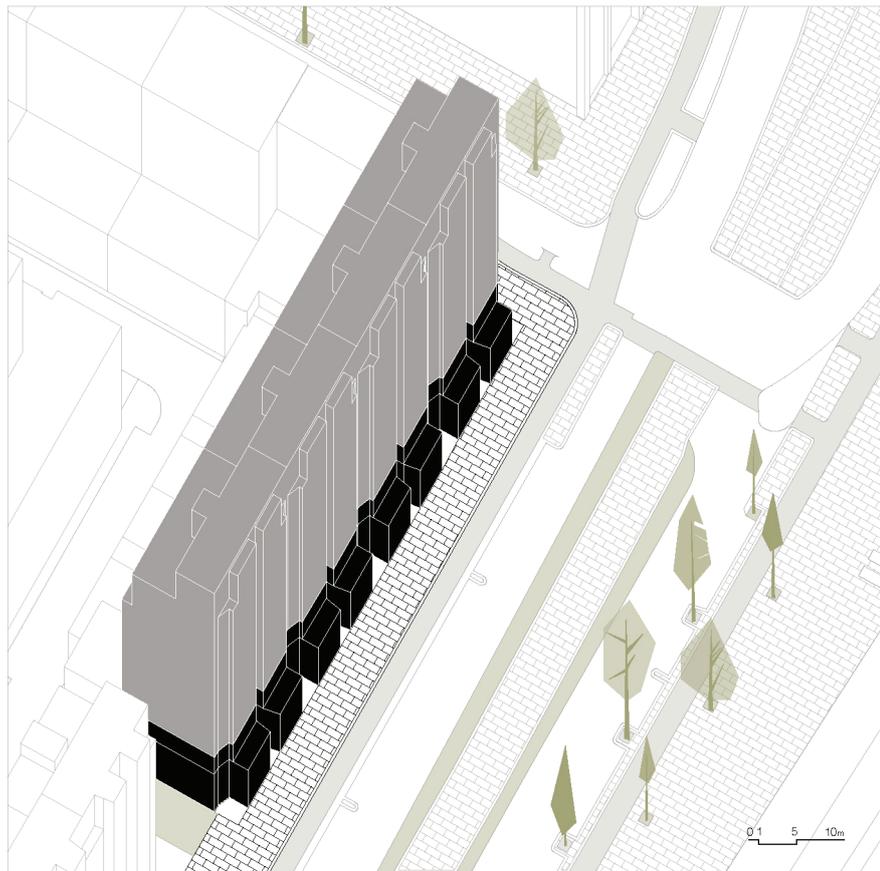
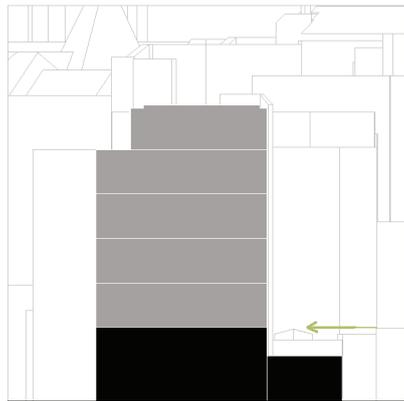


SEZIONE



- Basamento
- Edificio

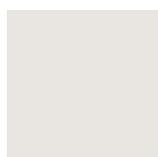
SEZIONE



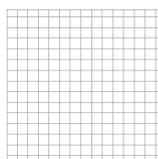
MATERIALI



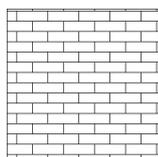
Facciate del
basamento
in vetro per
incentivare il
concetto di
continuità



Pavimentazione
in asfalto con
aggregati rossi
dei percorsi
ciclabili



Pavimentazione
in blocchi di
pietra quadrati
dei marciapiedi



Pavimentazione
in pietra dei
marciapiedi



Vegetazione

L'asse monumentale visto dal
Coolsingel



L'asse monumentale visto dal Schiedamsedijk





L'asse monumentale di Rotterdam sembra così far affiorare alla memoria, uno spazio che tenta di essere «*lo sfondo della vita e dei romanzi della commedia umana. Tutto è nuovo, in movimento, la folla si riversa nelle strade, attraversa la città e, a differenza del passato, ora le classi sociali possono confrontarsi, osservarsi, affrontarsi. La strada diventa il luogo della differenza e della varietà. È questo nuovo spettacolo fatto di colori, atmosfere, suoni, flussi, di merci esposte nelle vetrine, di caffè debordanti sui larghi marciapiedi che [...] sprigiona la curiosità del flâneur (nella Fisiologia del matrimonio Balzac definisce flânerie come la "gastronomia dell'occhio"). Un tale spettacolo, per la sua frammentarietà, non può essere che ricomposto a posteriori; in tal senso la città assume una dimensione narrativa. La città diventa un grande racconto*»⁸.

NOTE

- 1 Francesca Bruni, *Forme vuote per ordinare lo spazio tra le cose*, in Giovanni Zucchi, *La densità del vuoto*, Napoli: CLEAN, 2020, p. 15.
- 2 Giovanni Zucchi, *Le forme dello spazio aperto: il vuoto, lo spazio, il luogo*, in Giovanni Zucchi, *La densità del vuoto*, Napoli: CLEAN, 2020, p. 15.
- 3 Giovanni Zucchi, *Le forme dello spazio aperto: il vuoto, lo spazio, il luogo*, in Giovanni Zucchi, *La densità del vuoto*, Napoli: CLEAN, 2020, pp. 15-16.
- 4 Manuel de Solà, *Progettare città/Design city*, Milano: Electa, 1999, p. 10.
- 5 AA.VV., *Intervista*, in Cardino Elena, «*RAPPRESENTARE*», *forma di partecipazione e di-segno grafico*, Torino: Politecnico, 2018, p. 90.
- 6 Hans Karssenbergh, Jeroen Laven & Mattijs van 't Hoff, *80 lessons to a good city at eye level*, in STIPO, *The City at Eye Level. Second and extended version*, Delft: Eburon Academic Publishers, 2016, p. 314.
- 7 Hans Karssenbergh, Jeroen Laven & Mattijs van 't Hoff, *80 lessons to a good city at eye level*, in STIPO, *The City at Eye Level. Second and extended version*, Delft: Eburon Academic Publishers, 2016, p. 310-325.
- 8 Rosario Pavia, *Passi*, in Alessandra Capuano (a cura di), *STREETSCAPE: Strade vitali, reti della mobilità sostenibile, vie verdi*, Macerata: Quodlibet, 2020, p. 149.

04.2

I PLAYGROUND

La discontinuità sembra essere il carattere dominante delle città contemporanee e Rotterdam non fa eccezione. Per sopperire a questo problema, la ricerca della continuità non è l'unica soluzione possibile, al contrario, come afferma Gianni Celestini in *STREETSCAPE: Strade vitali, reti della mobilità sostenibile, vie verdi*, può essere una risposta inadeguata a produrre una qualche ricomposizione. Secondo l'autore, infatti, sono gli spazi aperti e liberi che possono rigenerare la città frammentata, in quanto sono in grado di accedere alle potenzialità relazionali decisive per attivarne il metabolismo. Dunque, «ogni luogo di opportunità progettuale può trasformarsi in frontiera, articolazione, spessore permeabile, sperimentando una condizione intermedia tra sfera pubblica e sfera privata»¹.

Per comprendere come i luoghi non codificati, che, in molti casi, sembrano essere esclusi da quello che ormai appare un tessuto urbano ben consolidato, possano diventare una tattica di attivazione dello spazio urbano fiacco e spento, è utile guardare l'esperienza di Van Eyck ad Amsterdam negli anni delle costruzioni post-belliche delle città europee.

La visione, che ha animato l'attuazione dei playground di Van Eyck ad Amsterdam, era mossa proprio dalla considerazione della città come struttura aperta e non come prodotto di un modello preconstituito², in cui i playground costituiscono il dispositivo relazionale tra i diversi soggetti e oggetti che li costituiscono.

Al primo impatto, i playground di Van Eyck sembrano «*estranei ai contesti in cui si collocano, sono presenze anomale, espressione*

GLI SPAZI APERTI
E LIBERI COME
STRATEGIA DI
RIGENERAZIONE
URBANA.
L'ESPERIENZA
DI VAN EYCK AD
AMSTERDAM

di programmi contraddittori, se valutati dal punto di vista delle "vocazioni" del luogo, ma incoraggiano nuovi comportamenti che, a partire dal gioco, si estendono ad altre attività comunitarie. [...] Essi non rispondono a requisiti funzionali, quanto piuttosto ad un'idea di "svolgimento in corso" - il movimento dei bambini nel gioco, una nuova idea di prossimità, una diversa relazione tra interno ed esterno - che invita a valutare non tanto i playground come composizioni in sé quanto per ciò che sono capaci di attivare»³.

Grazie a questa capacità, i playground di Van Eyck rappresentano potenziali spazi di connessione sociale, che affiorano in corrispondenza dei bordi e lungo spazi interstiziali tra le diverse parti di costruito.

SESSANT'ANNI
DOPO, ROTTERDAM
RIPERCORRE GLI
STESSI PASSI DI VAN
EYCK

Su questi passi sembra voler ritornare la città di Rotterdam. Con le due visioni, infatti, l'amministrazione comunale sembra aver capito che, in un tessuto urbano fortemente denso sia dal punto di vista del costruito che delle infrastrutture per la mobilità veloce, «*agire nei contesti per rintracciare ciò che può essere "portante" in senso letterale, ovvero quei fattori favorevoli sui quali poggiano per "farsi portare"»⁴ può essere una strategia efficace per riattivare spazi fiacchi e spenti, piuttosto che creare nuovi luoghi destinati ad obiettivi comuni condivisi. Come già è emerso nel capitolo precedente, Rotterdam lavora con quello che c'è: cattura le cose, le capovolge, le ricompone in maniera diversa, ricerca nuove coerenze, monta assieme parti per raccontare nuove storie.*

Pertanto, ad una distanza di circa sessant'anni, il comune di Rotterdam sembra voler trasformare molti dei propri spazi aperti in piccole o grandi oasi sociali per i bambini. Così, sempre più playground, dall'inizio del XXI secolo, occupano piazze, parchi, parchetti, spazi residuali tra un edificio e l'altro, aree in corrispondenza agli accessi scolastici e ampi marciapiedi, al fine di favorire l'incontro tra individui diversi.

In questo modo, attraverso la riappropriazione dei propri spazi

"disponibili", Rotterdam fa della propria discontinuità un nuovo campo relazionale, nel quale «*lo spazio libero che caratterizza gli scenari urbani diventa un agente in grado di favorire la ricostruzione di un rapporto con i luoghi, promuovendo azioni evolutive i cui caratteri sono riferibili a concetti come adattabilità, resilienza, auto-organizzazione, riciclo, eterogeneità, liberamente reinterpretati da un punto di vista spaziale e culturale*»⁵.

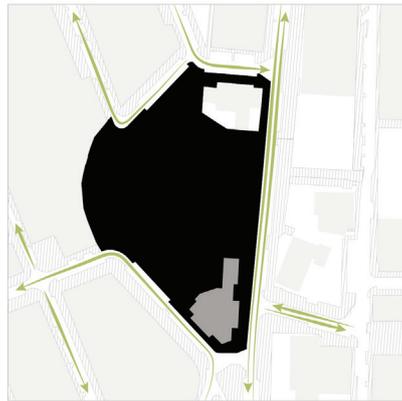
La piazza, fin dalle sue prime forme di vita, è sempre stata associata ad un luogo di riunioni, di spettacoli, di prediche, di cerimonie, di processioni, nonché il luogo privilegiato dello scambio di opinioni politiche e delle attività commerciali, del contatto della comunità con il mondo esterno, dell'informazione in quanto simbolo materializzato della storia pubblica di quella comunità. Dunque, è un tipo di luogo che si presta molto al gioco all'aria aperta, dove i bambini si confrontano con i coetanei, crescono e imparano a prendere confidenza con ciò che li sta attorno.

Nel centro di Rotterdam, il cui impianto urbano risulta essere ormai ben consolidato, la piazza, nella maggior parte dei casi, è il vuoto che si viene a creare dalle forme "massicce" e irregolari del costruito e dall'articolazione delle infrastrutture per la circolazione veloce.

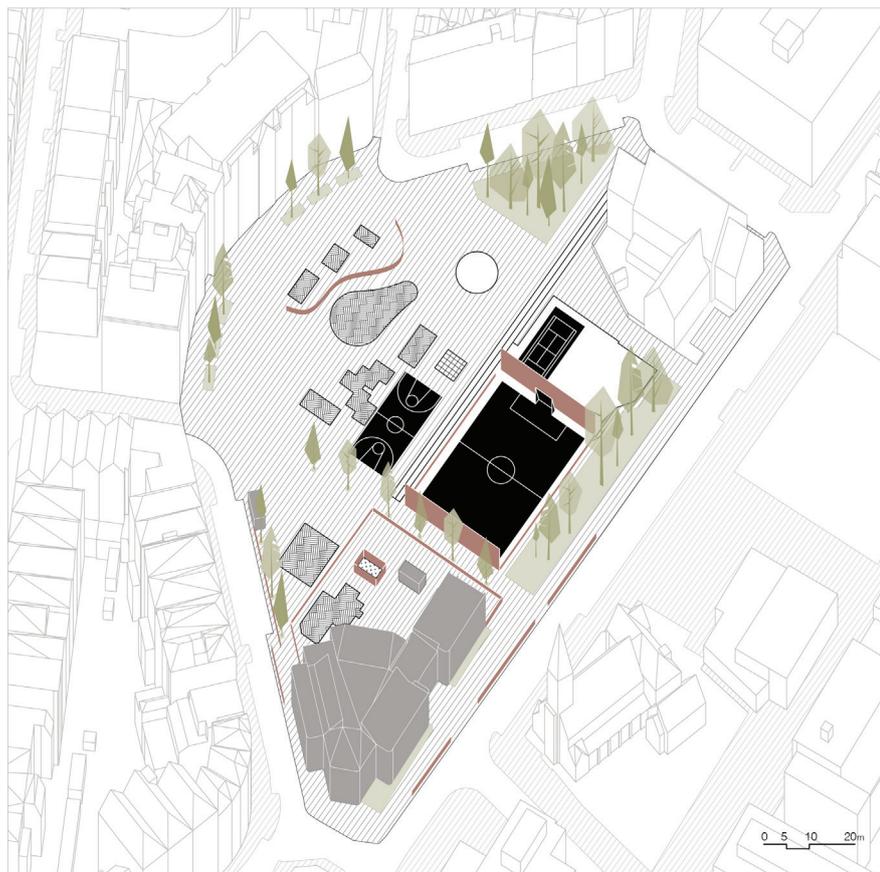
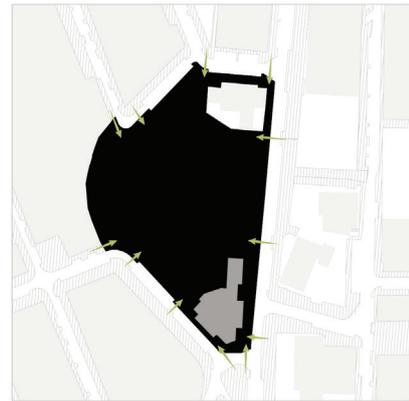
Nel caso riportato in seguito, si nota come le aree destinate al gioco occupano la maggior parte della superficie disponibile e si protraggono verso quella che è la parte più intima e "protetta" della piazza. Una maggiore sicurezza sembra essere garantita dalla limitazione della mobilità veloce e dall'accenno di alcune recinzioni, poste principalmente sui bordi della piazza e disposte in modo tale da non ostacolare la circolazione dei pedoni.

IL GIOCO COME
STRUMENTO PER RIATTIVARE
UNA PIAZZA

VIABILITÀ 



ACCESSIBILITÀ 



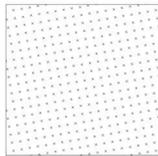
- Recinzioni 
- Scuola primaria 

0 5 10 20m

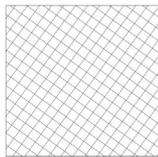
MATERIALI



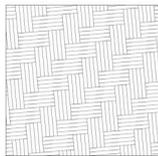
Pavimentazione
in pietra della
piazza e dei
marciapiedi



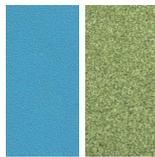
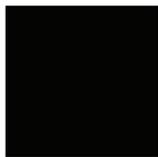
Vasche di
sabbia per
il gioco dei
bambini



Pavimentazione
a scacchiera
per il gioco dei
bambini



Pavimentazione
antitrauma e
anticaduta
per le aree
destinate al
gioco dei
bambini



Campi da
basket in
gomma
antiscivolo
e campo da
calcetto in erba
sintetica



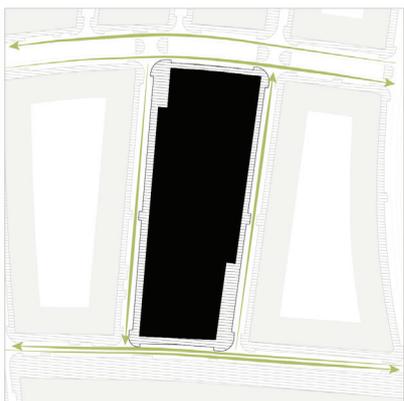
Vegetazione
delle aiuole e
dei prati verdi

La presenza di un ambiente più sano, meno inquinato e ricco di vegetazione è un requisito fondamentale per la realizzazione di una città a misura di bambino. Può produrre effetti positivi in termini di opportunità educative e culturali non solo per gli adulti, ma anche per i minori. Spesso la presenza di spazi verdi nei playground incoraggia maggiormente il movimento, stimola la comprensione, lo sviluppo sociale e la salute dei bambini che li frequentano abitualmente.

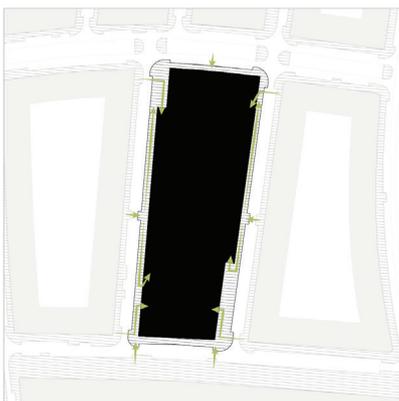
Di conseguenza, l'amministrazione di Rotterdam ha voluto creare sempre più playground all'interno di parchi, parchetti e giardini ad uso di tutti. L'accostamento di attività ludiche e aree verdi ben progettate e curate è in grado di aumentare la qualità di uno spazio. Uno spazio o un luogo valorizzato, accogliente e sicuro offre maggiori occasioni di socialità, di gioco e di conoscenza reciproca.

Generalmente, come nell'esempio riportato in seguito, i parchi giochi, che si insediano tra un edificio e l'altro di Rotterdam, sono delimitate da recinzioni perimetrali, che garantiscono una maggiore sicurezza durante lo svolgimento del gioco. Anche in questo caso le zone ad alto traffico sono limitate, le quali generalmente si concentrano lungo i lati più corti dei parchi giochi.

VIABILITÀ 



ACCESSIBILITÀ 



 Recinzioni

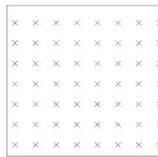
MATERIALI



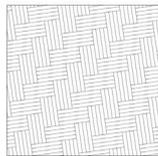
Pavimentazione
in pietra dei
marciapiedi



Percorsi in
ghiaia e terra
del parchetto



Vasche di
sabbia per
il gioco dei
bambini



Pavimentazione
in verde
sintetico
(antitrauma e
anticaduta)
per il gioco dei
bambini



Campo da
basket e
da calcetto
in gomma
antiscivolo



Vegetazione
delle aiuole e
dei prati verdi

Le aree interstiziali e di margine, imbrigliate tra il costruito e le reti infrastrutturali, sono aree che in gran parte connotano le città contemporanee. Create e immediatamente dimenticate dalla strada, sono aree abbandonate dal progetto e costituiscono il "negativo" della città costruita, sono vuoti che inesorabilmente si trasformano in scarti urbani. Sono spazi statici e instabili, non costruiti, mutanti e al contempo vergini. Dunque, sono spazi in cui il progetto contemporaneo può e deve avere un nuovo ruolo per restituirne la qualità⁷.

A questo scopo adempiono i playground che si collocano all'interno degli spazi interstiziali della città di Rotterdam, per colmare non solo un vuoto fisico, ma anche sociale. I playground rappresentano quelle che Venera Maria Ardita⁸ definisce "spore" di qualità, che si insidiano negli spazi residuali della città, le "scorie" di un'espansione troppo rapida.

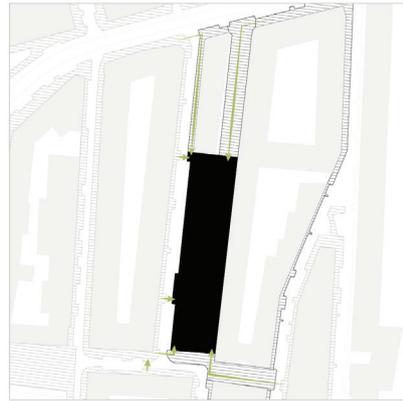
Nell'esempio che segue, ritornano nuovamente tutte le connotazioni già precedentemente descritte: l'uso di recinzioni che separano le aree di gioco dalla strada; la limitazione del traffico dei mezzi veloci; la presenza di una ricca vegetazione; l'attenzione per il disegno di suolo attraverso l'impiego di materiali diversi nella pavimentazione.

IL GIOCO COME
STRUMENTO PER RIATTIVARE
UNO SPAZIO INTERSTIZIALE

VIABILITÀ  



ACCESSIBILITÀ 



Recinzioni 

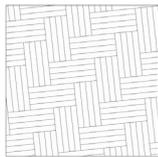
MATERIALI



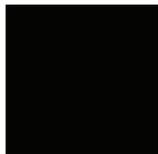
Pavimentazione
in pietra dei
marciapiedi



Pavimentazione
in mattone
a spina di
pesce dei
marciapiedi



Pavimentazione
antitrauma e
anticaduta e
per le aree
destinate al
gioco dei
bambini



Campo da
calcetto in erba
sintetica



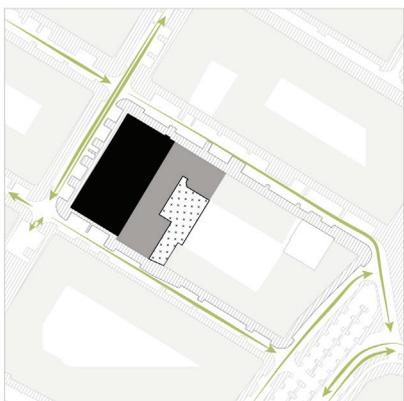
Vegetazione
delle aiuole e
dei prati verdi

Le scuole sono elementi essenziali dell'attrezzatura di un quartiere o di un nucleo abitato più adatto ad ospitare famiglie con bambini. Come afferma Italo Insolera⁶, le scuole sono tra i primi servizi fondamentali grazie a cui un insieme di persone si trasforma in una comunità, non solo per il casuale luogo dell'abitazione, ma per una serie di interessi collettivi e per il contemporaneo sviluppo degli organismi comuni.

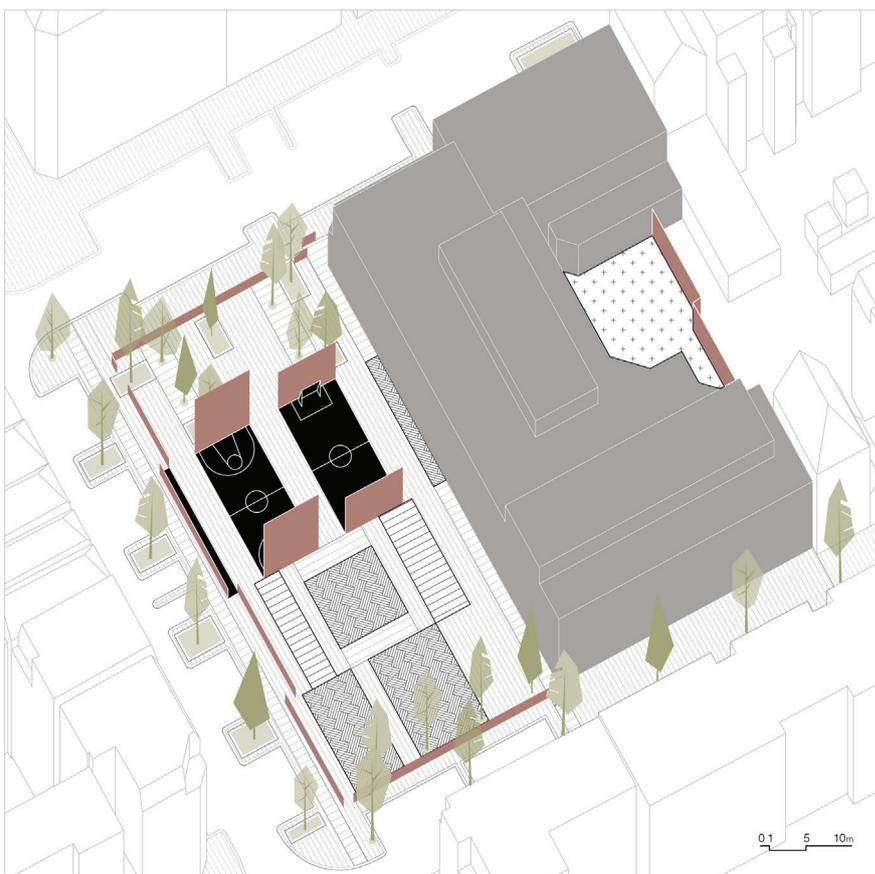
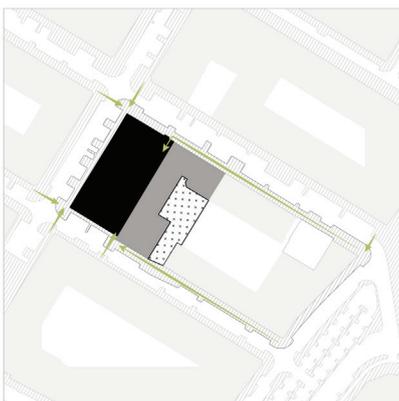
I playground posti davanti agli ingressi delle scuole primarie di Rotterdam spostano questa condizione anche al di fuori delle mura scolastiche, verso lo spazio libero, aperto e ad uso di tutti. In questo modo, le dotazioni sportive e le aree ludiche degli edifici scolastici possono divenire luoghi di scambio tra interno ed esterno e spazi di aggregazione del quartiere. Così, nelle ore extrascolastiche pomeridiane, si crea una struttura polivalente, che specialmente nei quartieri con meno spazi gioco costituisce l'unico luogo facilmente raggiungibile per poter giocare tranquilli e senza pericolo.

Rispetto agli altri esempi precedentemente citati, i playground dei cortili scolastici mostrano una maggiore attenzione per il disegno di suolo. L'impiego di materiali diversi consente una maggiore gerarchizzazione dei diversi tipi di spazi e percorsi a seconda dei propri usi.

VIABILITÀ 



ACCESSIBILITÀ 



-  Recinzioni
-  Scuola primaria

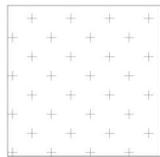
MATERIALI



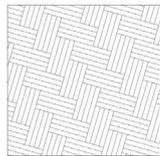
Pavimentazione
in pietra dei
marciapiedi
e del cortile
esterno della
scuola primaria



Pavimentazione
in mattone dei
marciapiedi
e del cortile
esterno della
scuola primaria



Cortile interno
in ghiaia e
terra di sola
pertinenza
della scuola
primaria



Pavimentazione
antitrauma e
anticaduta
per le aree
destinate al
gioco dei
bambini



Campetti
da basket e
da calcetto
in gomma
antiscivolo
(antitrauma e
anticaduta)



Vegetazione
delle aiuole e
dei prati verdi

Creare uno spazio all'aperto a misura di bambino non implica soltanto la realizzazione di aree attrezzate per il gioco o parchi giochi, bensì pensare all'intero design dello spazio aperto. Qui, i marciapiedi larghi, le strade a traffico lento e le zone ad alta velocità svolgono un ruolo importante. Gli ampi marciapiedi sono in grado di offrire spazi informali per il gioco dei minori. Le zone di soglia creano aree di transizione tra domicilio privato e spazio pubblico, dove i bambini possono giocare in modo sicuro e protetto.

L'allungamento del marciapiede verso la strada permette così la creazione di piccole aree per il gioco. In genere, sono spazi delimitati da una recinzione bassa e caratterizzati da una pavimentazione in gomma che limita le possibilità di eventuali cadute o infortuni durante il gioco. Questo prolungamento favorisce perlopiù la circolazione lenta dei pedoni a discapito di quella veloce dei veicoli, che vede la strada prima costituita da due carreggiate a doppio senso di marcia poi da una sola ad un unico senso di marcia. Il traffico lento rende questi più sicuri da eventuali incidenti.

La strada torna così ad essere un luogo d'incontro e collegamento tra pubblico e privato. Una condizione a cui aspiravano già gli esponenti delle nuove generazioni di architetti nella seconda metà del Novecento, alcuni dei quali formeranno il Team X⁹.

VIABILITÀ 



ACCESSIBILITÀ 



Recinzioni 

MATERIALI



Pavimentazione
in pietra dei
marciapiedi

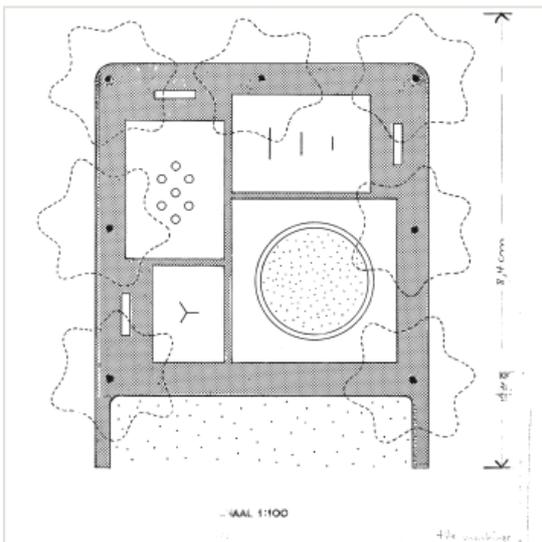


Pavimentazione
antitrauma e
anticaduta
dell'area
destinate al
gioco dei
bambini

Come nei playground di Van Eyck anche in quelli di Rotterdam ritroviamo una particolare attenzione e cura per il disegno di suolo, attraverso l'accostamento di materiali diversi o omologhi, ma che differiscono per il colore. La differenziazione cromatica può essere utile a stabilire i confini informali per favorire una percezione più fluida dello spazio. Inoltre, l'impiego di pavimentazioni diverse può essere efficace per individuare o gerarchizzare tipi diversi di percorsi (pedonali, ciclabili, carrabili, il passaggio da un gioco all'altro o, come negli spazi in corrispondenza delle scuole, il tragitto che porta ai propri accessi).

Il disegno di suolo di questi spazi indaga la topografia del territorio, cercando di cogliere ciò che lo connota maggiormente, rendendolo specifico ed eventualmente differente da altri territori. La scelta accurata dei materiali conferisce ai playground di Rotterdam una condizione di comfort e di benessere, che poi si trasmette ai diversi soggetti che vivono, frequentano e occupano temporaneamente questi spazi. Il comfort dello spazio aperto, infatti, come ci ricorda Bernardo Secchi¹⁰, non ha soltanto a che fare con le forme, le dimensioni e l'articolazione di questi spazi, ma anche con le condizioni del microclima costruito dalle dimensioni degli spazi non costruiti, dall'orientamento degli edifici e dai materiali utilizzati per gli uni e per gli altri.

La predilezione dei materiali che costituiscono i playground di Rotterdam si orienta da un lato verso materiali più tradizionali, intrinseci nella tradizione olandese, come il mattone e la pietra, dall'altro verso "tappeti" colorati in gomma, che limitano le possibilità di eventuali cadute o infortuni durante il gioco all'interno delle aree attrezzate. L'uso di questi materiali tecnologici, estranei e distaccati dal contesto, connotano fortemente il disegno delle superfici, riconoscibile soprattutto da una visione dall'alto. Al disegno tecnico e geometrico del suolo artificiale viene associato quello naturale e irregolare del verde, che comprende qualsiasi tipo di vegetazione, dall'inserimento puntuale di alberi all'interno di piccole aiuole ai grandi prati e giardini erbosi. Il verde è un altro materiale urbano molto caro alla città di Rotterdam, la cui applicazione non si limita soltanto agli spazi destinati al gioco dei bambini, bensì all'intero tessuto urbano.



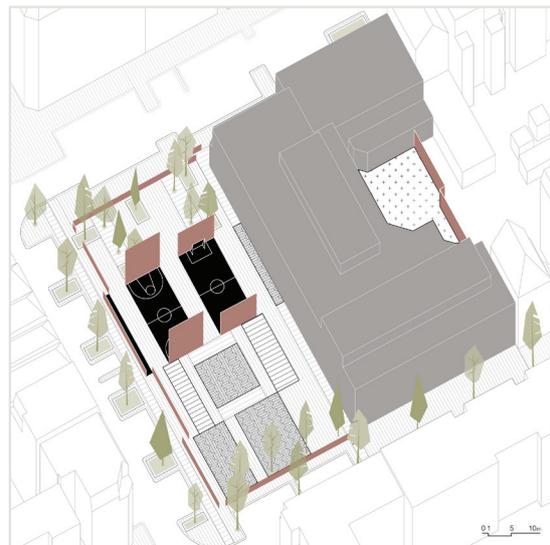
**Aldo Van Eyck,
playground di Zaanhof,
Amsterdam, 1948**

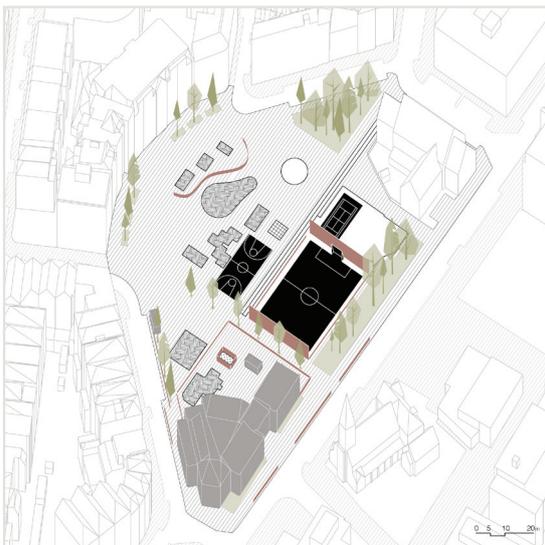
La pianta e la fotografia del parco giochi di Zaanhof mostrano come la differenziazione cromatica può essere utile a stabilire confini informali.



Il cortile scolastico della scuola elementare di Klimop

In questo caso, l'impiego di pavimentazioni diverse può essere efficace per individuare tipi di percorsi diversi, come quelli pedonali, ciclabili, carrabili, il passaggio da un gioco all'altro oppure il tragitto che porta agli ingressi della scuola.





Il cortile scolastico della scuola elementare di Het Landje

Sia in questo caso che in quello precedente emerge come le aree attrezzate per il gioco si collocano all'interno di "tappeti" colorati in gomma, che limitano le possibilità di eventuali cadute o infortuni.

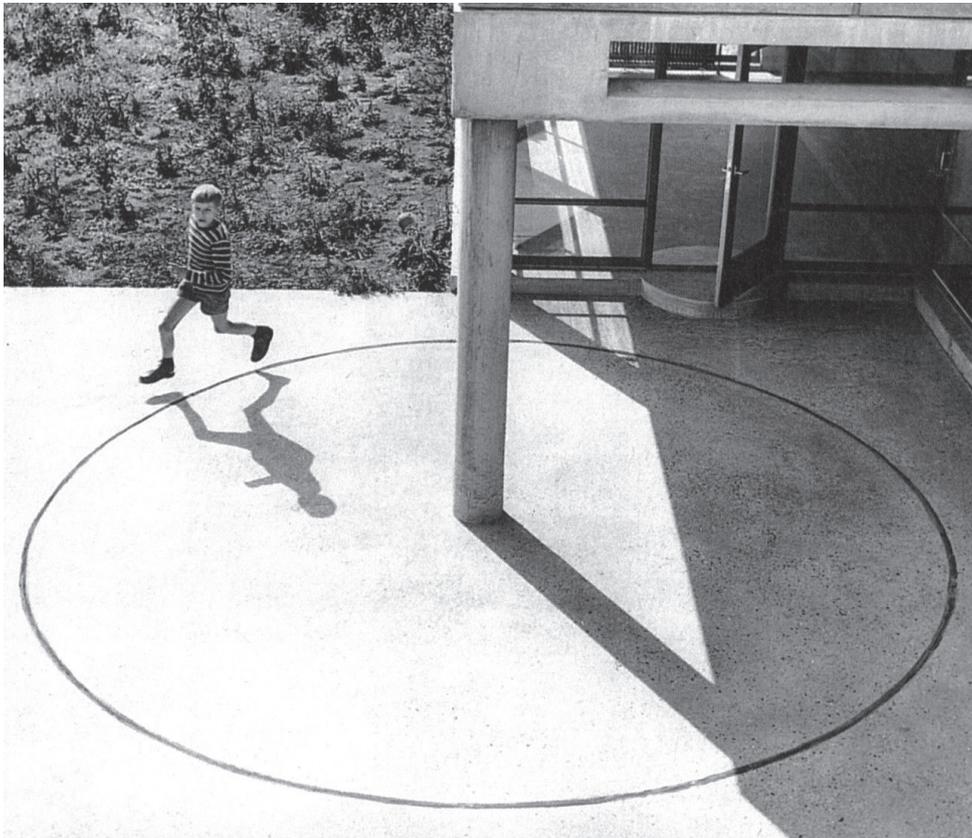
DA LUOGO DI
CENTRALITÀ
A LUOGO
SPECIALIZZATO E
CONTROLLATO

Diversamente dai playground di Van Eyck ad Amsterdam, in cui si assiste ad una metamorfosi dove ciò che si definisce spazio urbano si trasforma in luogo urbano, le aree da gioco di Rotterdam sembrano prendere una direzione diversa.

Nei playground di Van Eyck concorrono azioni relative alla conformazione dello spazio, alla predisposizione di elementi ed oggetti d'uso, alla presenza attiva di fruitori. L'insieme di questi fattori concorrono ad avviare un processo di trasformazione dello spazio prima fisico e poi immateriale, acquistando così la connotazione di luogo urbano. La ricerca di aderenza alle condizioni specifiche del gioco è rafforzata dalle forme elementari degli elementi di gioco, dotate sia di connotazioni architettoniche che biomorfe o naturalistiche, ma anche in un certo senso archetipiche. Le buche di sabbia circolari o quadrate, gli elementi di acciaio a portale, arcuati o a cupola, sono tutti elementi che si prestano a diversi tipi di giochi infantili, ma, nello stesso tempo, le loro forme archetipe implicano molteplici significati. Ad esempio, gli archi e le cupole sono forme tettoniche di base che si adattano facilmente alla città, assolvendo la funzione di tramite tra le persone e le architetture. Dunque, la combinazione di semplici elementi non è altro che un veicolo per esternare la creatività del bambino/fruitori, andando così a colmare la povertà voluta e progettata delle strutture stesse. Questo tipo di approccio è mosso dall'idea secondo cui il gioco non è funzione programmabile, ma un'esperienza in cui l'uso si inventa e si improvvisa.







La maggior parte dei playground di Rotterdam, invece, accolgono al loro interno strutture stereotipate, come scivoli, altalene, giostrine, vaschette di sabbia, campi da basket o da calcetto. Da un lato quindi si annulla quella che è la concezione stessa di gioco, riducendolo ad un uso specifico, programmabile e definito a priori. Si perdono così i reali bisogni di gioco dei bambini, come quello di nascondersi, di manipolare materiali, di avventura, di immaginazione. Dall'altro, la presenza di strutture che assolvono attività specifiche si rivolge principalmente ad un gruppo ristretto della società, i bambini, trascurando le esigenze delle altre categorie sociali.

Ne consegue che, nonostante siano stati pensati per essere degli spazi sicuri dove la mobilità dei mezzi veloci è limitata e la presenza di recinzioni non manca mai, i playground di Rotterdam risultano in realtà insicuri, in quanto i bambini da soli non possono garantirne il controllo sociale. I bambini devono necessariamente andare in questi spazi accompagnati dagli adulti, rimanendo con loro e controllandoli mentre giocano.

Si genera così un paradosso: un'attività che ha bisogno di autonomia e di scoperta si svolge sotto la sorveglianza degli adulti.



Il cortile scolastico della scuola elementare di Het Landje



Il parco giochi del quartiere di Tarwewijk



Playground of Bekkering
Adams Architecten, in
Mullerkade 173, Rotterdam.

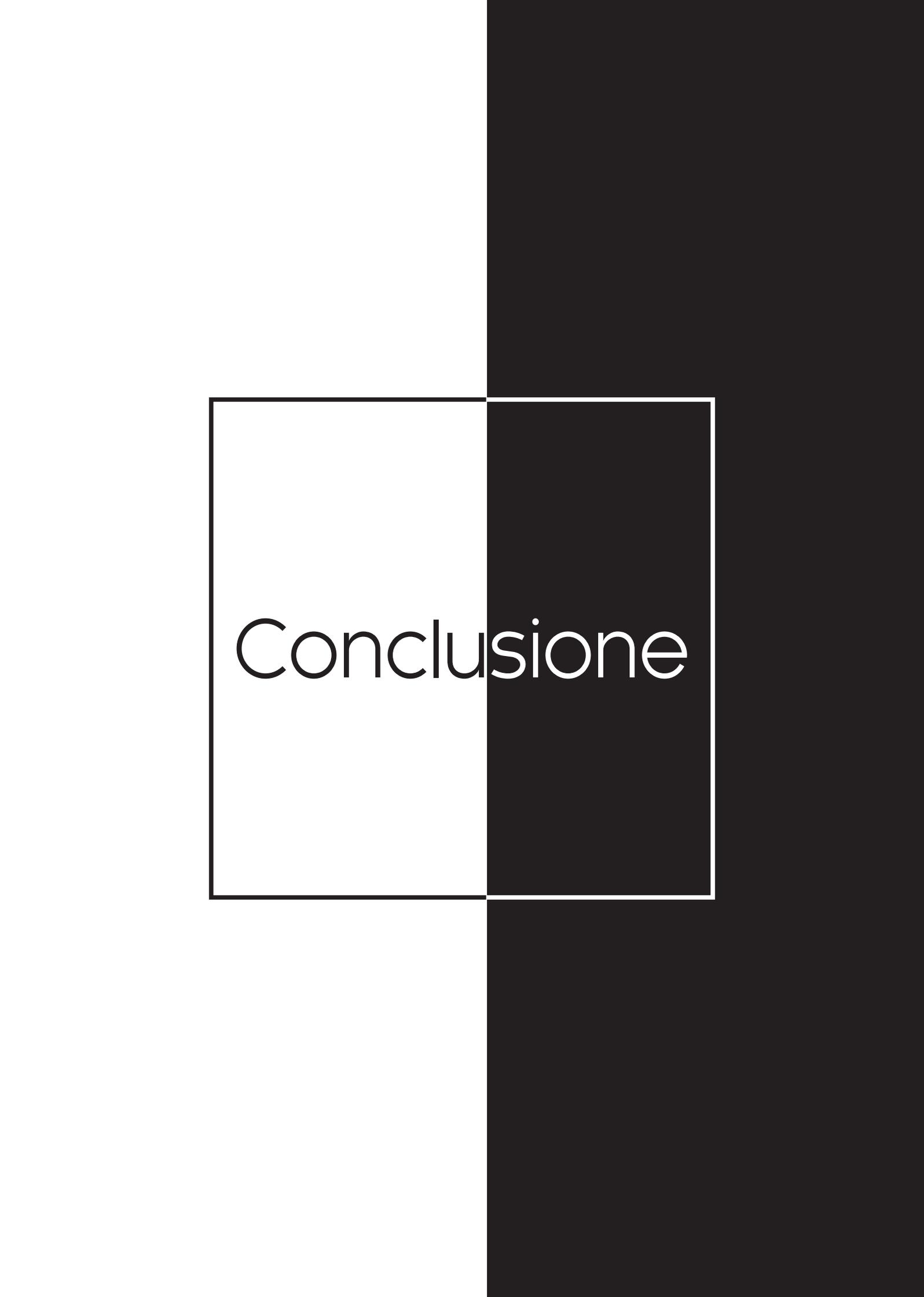


Dunque, una città come Rotterdam, che realmente aspira a diventare una città a misura di bambino, non dovrebbe limitarsi a creare spazi ad uso esclusivo di specifici gruppi sociali. Oltre al gioco è necessario promuovere anche i legami di appartenenza del bambino con il territorio, il quartiere e la città stessa, così come insegnano i playground di Van Eyck. La città deve essere in grado di offrire spazi ricchi, vari, frequentati e facilmente accessibili a tutti i cittadini. Come afferma Francesco Tonucci, in *La città dei bambini. Un modo nuovo di pensare la città*, si tratta di spazi dove possano andare le coppie, gli anziani, le persone affette da disabilità e aventi una mobilità ridotta. Dunque, uno spazio accessibile a tutti. In queste aree i bambini sapranno trovare spazi e stimoli per il gioco che sapranno inventare secondo le proprie esigenze e i propri desideri. Questi spazi saranno sicuri perché frequentati e vissuti. Godranno del controllo sociale e della cura dei diversi individui che li utilizzano e li vivono. Dunque, i bambini potranno frequentarli senza pericolo e senza accompagnatori.

NOTE

- 1 Gianni Celestini, *Aldo Van Eyck ad Amsterdam. La strada superficie della vita quotidiana*, in Alessandra Capuano (a cura di), *STREETSCAPE: Strade vitali, reti della mobilità sostenibile, vie verdi*, Macerata: Quodlibet, 2020, p. 78.
- 2 Gianni Celestini, *Aldo Van Eyck ad Amsterdam. La strada superficie della vita quotidiana*, in Alessandra Capuano (a cura di), *STREETSCAPE: Strade vitali, reti della mobilità sostenibile, vie verdi*, Macerata: Quodlibet, 2020, p. 68.
- 3 Gianni Celestini, *Aldo Van Eyck ad Amsterdam. La strada superficie della vita quotidiana*, in Alessandra Capuano (a cura di), *STREETSCAPE: Strade vitali, reti della mobilità sostenibile, vie verdi*, Macerata: Quodlibet, 2020, p. 75.
- 4 Gianni Celestini, *Aldo Van Eyck ad Amsterdam. La strada superficie della vita quotidiana*, in Alessandra Capuano (a cura di), *STREETSCAPE: Strade vitali, reti della mobilità sostenibile, vie verdi*, Macerata: Quodlibet, 2020, p. 78.

- 5 Gianni Celestini, *Aldo Van Eyck ad Amsterdam. La strada superficie della vita quotidiana*, in Alessandra Capuano (a cura di), *STREETSCAPE: Strade vitali, reti della mobilità sostenibile, vie verdi*, Macerata: Quodlibet, 2020, p. 78.
- 6 Italo Insolera, *Roma moderna. Un secolo di storia urbanistica*, Einaudi, 2011, p. 235.
- 7 Venera Maria Ardita, *Nuovi scenari di progetto/nuovi luoghi per la città contemporanea*, in Francesco Bonsinetto (a cura di), *La ricerca in Europa e nel Mediterraneo: metodi, forme, esperienze. Dottorati di ricerca in urbanistica a confronto*, Reggio Calabria, 2005, p. 200.
- 8 Venera Maria Ardita, *Nuovi scenari di progetto/nuovi luoghi per la città contemporanea*, in Francesco Bonsinetto (a cura di), *La ricerca in Europa e nel Mediterraneo: metodi, forme, esperienze. Dottorati di ricerca in urbanistica a confronto*, Reggio Calabria, 2005, p. 204.
- 9 Alessandra Capuano, *Il paesaggio della strada. Cambiare passo per la cura della città e della gente*, in Alessandra Capuano (a cura di), *STREETSCAPE: Strade vitali, reti della mobilità sostenibile, vie verdi*, Macerata: Quodlibet, 2020, pp. 23-24.
- 10 Giulia Fini (a cura di), Bernardo Secchi. *Il futuro si costruisce giorno per giorno. Riflessioni su spazio, società e progetto*, Roma: Donzelli, 2015, p. 94.



Conclusione

05

Venti anni
dopo

Il progetto architettonico olandese degli anni Novanta ha dato luogo ad una serie di casi molto innovativi sul tema dello spazio abitativo, che sono diventati fondamentali per la cultura architettonica internazionale. Trent'anni dopo, il caso di Rotterdam mostra come le cose siano radicalmente cambiate, come se questa tematizzazione costruita sulla casa fosse quasi per intero sostituita da una diversa tematizzazione di ridisegno dello spazio aperto della città.

Per indagare questo cambiamento è stato utilizzato come campo di osservazione due documenti: l'Inner City also City Lounge, che cerca di definire i principi di uno spazio aperto di qualità al fine di migliorare le condizioni di vita dei propri cittadini e dei propri visitatori; il Building blocks for a child friendly city, che cerca di rispondere alla domanda su quali elementi urbani dovrebbero essere minimamente presenti in una città a misura di bambino e in che misura.

In questi documenti ritroviamo un orientamento per la città del futuro, che prevede numerose linee d'azione verso una nuova centralità, flessibilità e porosità dello spazio aperto, verso una mobilità dolce a favore dei percorsi ciclabili e pedonali, verso una maggiore presenza di essenze vegetali lungo i boulevard, le sponde fluviali e all'interno di parchi, piazze e playground. Tuttavia, la nostra attenzione si è focalizzata soltanto su due materiali urbani, che sono stati per noi emblematici di un ritorno ai principi dell'urbanistica moderna: l'asse monumentale e i playground.

L'asse monumentale è l'evidente patrimonializzazione degli spazi centrali della città, ottenuta attraverso un'operazione di scavo dei suoi basamenti, consentendogli di potenziare e sviluppare il proprio piano orizzontale. L'attenzione si sposta così dal classico skyline, tipico dello sviluppo verticale delle grandi metropoli, visto attraverso il filtro della distanza, a quello a livello degli occhi, dove al centro è posta la percezione ravvicinata dell'individuo che vive lo spazio. Per questo motivo gli interventi sulla definizione dell'asse si concentrano attraverso il ridisegno dei materiali e delle sue morfologie con un atteggiamento rigoroso e raffinato. Le principali operazioni riguardano la presenza di superfici trasparenti, l'uso di una ricchezza dei materiali, l'introduzione di una segnaletica adeguata e l'altezza del piano terra stabilita attorno ai 4 m. Tali iniziative sono volte a definire uno spazio coeso, unitario, in grado d'integrare i caratteri eterogenei delle diverse attività collocate. Inoltre, grazie a queste caratteristiche lo spazio riesce ad instillare in coloro che vivono, ma anche semplicemente visitano la città di Rotterdam, un immaginario comune, richiamando la tradizione moderna di fine Ottocento. Una volontà simile e affine risulta quella realizzata per la spina centrale della città di Torino nel 1995, ad opera di Vittorio Gregotti e Augusto Cagnardi. All'interno del nuovo piano regolatore, i progettisti cercano di collocarla al centro di questo immaginario disciplinare, dei grandi assi monumentali. Rotterdam, tredici anni dopo, si colloca sulla stessa scia con il proprio asse, che assolve il ruolo di patrimonio e rappresentanza della cittadinanza, e vuole sottolineare come la città sia innovativa, economicamente forte e attrattiva.

A differenza del primo prototipo spaziale, in cui le azioni di ridisegno urbano si focalizzano lungo un asse stradale ben preciso e ad una scala maggiore, i playground sono, invece, interventi puntuali e

su piccola scala. Generalmente, le aree per il gioco dei bambini si collocano all'interno di spazi esistenti e aperti della città - come piazze, parchi, parchetti, spazi interstiziali, aree in corrispondenza degli ingressi scolastici e ampi marciapiedi – delimitati da un lato dalle forme massicce ed irregolari del costruito, dall'altro dall'articolazione della rete infrastrutturale per la circolazione veloce. L'uso di materiali sintetici in gomma con colori accesi e differenti, che limitano le possibilità di eventuali cadute o infortuni durante il gioco, connotano fortemente questi spazi, il cui disegno delle superfici è riconoscibile soprattutto con una visione dall'alto. Al contrario dei playground di Van Eyck, quelli di Rotterdam passano da luogo di centralità a luogo specializzato e controllato. Diversamente dai primi, in cui la composizione di elementi semplici e minimali non è altro che un veicolo per esternare la creatività del bambino, i playground di Rotterdam sono spesso dotati di strutture stereotipate come scivoli, altalene, giostrine, vaschette di sabbia, campi da basket o da calcetto. Il gioco viene considerato non come un'esperienza in cui l'uso si inventa e si improvvisa, bensì ricondotto ad un uso specifico, programmabile e definito a priori, non tenendo conto dunque dei reali bisogni di gioco dei bambini, come quello di nascondersi, di manipolare materiali, di avventura e di immaginazione. La presenza di materiali innovativi e l'utilizzo di elementi specifici per i giochi dei bambini danno a questi playground un carattere seriale e standardizzato all'interno del tessuto urbano.

A questo punto Rotterdam non si pone più come negli anni Novanta si poneva l'urbanistica olandese come fronte avanzato di una riflessione, ma piuttosto è emblematica di uno sguardo che torna ai principi dell'urbanistica moderna.

BIBLIOGRAFIA

DOCUMENTI IN LINGUA OLANDESE

Architectuur Instituut Rotterdam (air), *Stedenbouw vak of vacuum nulmeting Rotterdam 2009*, Rotterdam: Architectuur Instituut Rotterdam (air), 2009;

Berdi Christiaanse, Martijn Epskamp, Chris de Vries, *Doelgroepanalyse binnenstadbezoekers*, Rotterdam: Onderzoek en Business Intelligence (OBI), 2015;

De Gast, N., rel. Dekker, E., *Iconic Rotterdam: a Marketed City*, Rotterdam: Erasmus Universiteit Rotterdam, 2016;

Els de Jong, Marn van Rhee, Annemarie Roode, *Staat van Rotterdam 2009*, Rotterdam: Centrum voor Onderzoek en Statistiek (COS), 2009;

Gemeente Rotterdam, *Analyseboek plintenstrategie*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2011;

Gemeente Rotterdam, *Architectuur en Rotterdam*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2010;

Gemeente Rotterdam, *Beweegvriendelijke omgeving. Een overzicht*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2013;

Gemeente Rotterdam, *Binnenstad Als City Lounge: Binnenstadsplan 2008-2020*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2007;

Gemeente Rotterdam, *Binnenstad als city lounge: Focus 2014 - 2018*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2014;

Gemeente Rotterdam, *Binnenstad op ooghoogte*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2011;

Gemeente Rotterdam, *Binnenstadsmonitor 2011*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2011;

Gemeente Rotterdam, *Binnenstadsmonitor 2013*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2013;

Gemeente Rotterdam, *Binnenstadsmonitor 2015*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2015;

Gemeente Rotterdam, *Binnenstadsmonitor 2017*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2017;

Gemeente Rotterdam, *Bouwstenen: Voor een kindvriendelijk Rotterdam. Stedenbouwkundige visie*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2010;

Gemeente Rotterdam, *Buitenruimte Binnenstad in beeld 2009-2012*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2012;

Gemeente Rotterdam, *Buitenruimte Binnenstad in beeld 2009-2014*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2014;

Gemeente Rotterdam, *Buitenruimte Binnenstad in beeld 2009-2015*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2015;

Gemeente Rotterdam, *Buitenruimte Binnenstad in beeld 2009-2016*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2016;

Gemeente Rotterdam, *Buitenruimte Binnenstad in beeld 2014-2018*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2017;

Gemeente Rotterdam, *City Centre Rotterdam: THE CITY LOUNGE*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2013;

Gemeente Rotterdam, *Concept verkeersplan Binnenstad*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2009;

Gemeente Rotterdam, *De Rotterdamse integrale visie op spelen, sporten, bewegen en ontmoeten*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2016;

Gemeente Rotterdam, *Eindrapportage. Rotterdamse norm voor buitenspeelruimte*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2008;

Gemeente Rotterdam, *Eindrapportage. Rotterdamse norm voor buitenspeelruimte*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2012;

Gemeente Rotterdam, *Evaluatie Levendige Binnenstad*, Rotterdam: Onderzoek en Business Intelligence (OBI), 2014;

Gemeente Rotterdam, *Gemeenteraad Rotterdam. Factsheetmaart 2020*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2020;

Gemeente Rotterdam, *Groene Schoolpleinen. Leren en inspireren aan de hand van Rotterdamse voorbeelden*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2012;

Gemeente Rotterdam, Handleiding: *Rotterdamse norm voor buitenspeelruimte*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2012;

Gemeente Rotterdam, *Hoogbouwvisie 2011*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2011;

Gemeente Rotterdam, *Hoogbouwvisie 2019*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2019;

Gemeente Rotterdam, *Horecanota Rotterdam*, Rotterdam: VeenmanPlus, 2012;

Gemeente Rotterdam, *Ispiratieboek plintenstrategie*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2011;

Gemeente Rotterdam, *Kaartenatlas*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2011;

Gemeente Rotterdam, *Kindvriendelijke Wijken Monitor*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2010;

Gemeente Rotterdam, *Kindvriendelijke Wijken Monitor*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2009;

Gemeente Rotterdam, *Naslagwerk. Index Kindvriendelijke Wijken Rotterdam*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2014;

Gemeente Rotterdam, *Places for people: Experiment Programme 2017 - 2018*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2018;

Gemeente Rotterdam, *Programmaplan Binnenstad 2010 - 2014*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2010;

Gemeente Rotterdam, *Rotterdam Kindvriendelijk*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2009;

Gemeente Rotterdam, *Rotterdam sociaal gemeten. 4e meting Sociale Index*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2012;

Gemeente Rotterdam, *Rotterdamse Stijl: Bomenstructuurvisie*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2009;

Gemeente Rotterdam, *Rotterdamse Stijl: Handbook*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2010;

Gemeente Rotterdam, *Rotterdamse Stijl: Toolkit*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2016;

Gemeente Rotterdam, *Samenvatting wijkscans. Kindvriendelijke Wijken*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2012;

Gemeente Rotterdam, *Stadsvisie Rotterdam 2030*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2007;

Gemeente Rotterdam, *Stadsvisie Rotterdam: Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie 2030*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam (dS+V), 2007;

Gemeente Rotterdam, *Veiligheidsindex 2010. Meting van de veiligheid in Rotterdam*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2010;

Gemeente Rotterdam, *Verbondenstad visie openbare ruimte Binnenstad Rotterdam*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2007;

Gemeente Rotterdam, *Vuistregels: Bouwen in de Binnenstad*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2019;

Gemeente Rotterdam, *Vuistregels: Bouwen in de Stadswijken*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2019;

Gemeente Rotterdam, *Vuistregels: Bouwen in de uitbreidingswijken en Kleine Kernen*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2019;

Gemeente Rotterdam, *Welstandsnota Rotterdam*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2012;

Gemeente Rotterdam, *Wijkscan KIWI. Kleinpolder*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2011;

Gemeente Rotterdam, *Wijkscan KIWI. Lijnbaankwartier*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2011;

Gemeente Rotterdam, *Wijkscan KIWI. Lombardijen*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2011;

Gemeente Rotterdam, *Wijkscan KIWI. Ommoord*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2011;

Gemeente Rotterdam, *Wijkscan KIWI. Zuidwijk*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2011;

Gemeente Rotterdam, *Zakboekje Binnenstad*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2018;

Havensteder, *Living, playing, learning. Child-friendly Erasmus neighbourhood and Rotte quarter*, Rotterdam: Havensteder, 2013;

J. Dams, J. Verburg, *Het Besluitvormingsmodel Ruimtelijke Plannen Rotterdam*, Rotterdam: OntwikkelingsBedrijf Rotterdam (OBR) & Gemeente Rotterdam (ds+V), 2004;

Jantje Beton, VNG, Ministerie van VROM, *Kindvriendelijke projecten in de openbare ruimte*, Rotterdam: Jantje Beton, VNG, Ministerie van VROM, 2006;

Marieke de Gast, *De Openbare Ruimte in Rotterdam*, Rotterdam: Erasmus University Rotterdam, 2007;

Ministerie van VROM, *Smaak voor de stad. Een studie naar de stedelijke woonvoorkeur van gezinnen*, Rotterdam: Ministerie van VROM, 2006;

OBR & DS+V, *Het besluitvormingsmodel ruimtelijke plannen Rotterdam*, Rotterdam: OBR & DS+V, 2004;

Onderzoek en Business Intelligence (OBI), *Kindvriendelijkheid in Rotterdam en in de Kansrijke wijken. Monitor Rotterdam Kindvriendelijk 2016*, Rotterdam: Gemeente Rotterdam, 2016;

Rekenkamer Rotterdam, *Kind van de rekening onderzoek naar borging beleid kindvriendelijke wijken*, Rotterdam: Rekenkamer Rotterdam, 2014;

Rotterdamse Raad voor Kunst en Cultuur, *Compacted cultuurstad 2020*, Rotterdam: Rotterdamse Raad voor Kunst en Cultuur, 2009;

Sinem Akyüz Kürkçü, rel. J. G. Gomes, *De transformatie van de Binnenstad: Herontwikkelingsprojecten in Rotterdam*, Amsterdam: Universiteit van Amsterdam, 2013;

Sjerp de Vries, Fransje Langers, Josine L.M. Donders, Matthijs T. Willeboer, Agnes E. van den Berg, *Meer groen op het schoolplein: een interventiestudie. De effecten van het groen herinrichten van schoolpleinen op de ontwikkeling, het welzijn en de natuurhouding van het kind*, Wageningen: Alterra Wageningen UR, 2013;

Van der leeuwkring, *Report guest urban critics 2010*, Rotterdam: Architectuur Instituut Rotterdam (air), 2010;

Youth, Education & Society department of the City of Rotterdam, *Rotterdam, city with a future. How to build a Child Friendly City*, Rotterdam: City of Rotterdam, 2010.

LIBRI, SAGGI, TESI

Alessandra Capuano (a cura di), *STREETSCAPE: Strade vitali, reti della mobilità sostenibile, vie verdi*, Macerata: Quodlibet, 2020;

ARUP, *Cities Alive. Designing for urban childhoods*, London: ARUP, 2017;

Bernard Manin, *Principes du gouvernement représentatif*, Paris: Calmann-Levy, 1995;

Bernardo Secchi, *Prima lezione di urbanistica*, Bari: Editori Laterza, 2000;

Bruno Melotto, Orsina Simona Pierini, *Housing primer. Le forme della residenza nella città contemporanea*, Milano: Maggioli editore, 2012;

Cardino Elena, «RAPPRESENTARE», *forma di partecipazione e di-segno grafico*, Torino: Politecnico, 2018;

Cristina Bianchetti, *Il Novecento è davvero finito. Considerazioni sull'urbanistica*, Roma: Donzelli Editore, 2011;

Francesco Bonsinetto (a cura di), *La ricerca in Europa e nel Mediterraneo: metodi, forme, esperienze. Dottorati di ricerca in urbanistica a confronto*, Reggio Calabria, 2005;

Giovanni Zucchi, *La densità del vuoto*, Napoli: CLEAN, 2020;

Giulia Fini (a cura di), Bernardo Secchi. *Il futuro si costruisce giorno per giorno. Riflessioni su spazio, società e progetto*, Roma: Donzelli, 2015;

Hanspeter Kriesi, Sandra Lavenex, Frank Esser, Jörg Matthes, Marc Bühlmann, Daniel Bochsler, *Democracy in the age of globalization and mediatization*, Basingstoke: Palgrave and Macmillan, 2013;

Italo Insolera, *Roma moderna. Un secolo di storia urbanistica*, Einaudi, 2011;

Joppe Kant, *Improving the legibility of the city center of Rotterdam*, Delft: Department of Urbanism and Faculty of Architecture, 2015;

Manuel de Solà, *Progettare città/Design city*, Milano: Electa, 1999;

Marguerite Van Den Berg, *Gender in the Post-Fordist Urban: The Gender Revolution on Planning and Public Policy*, Cham: Palgrave Macmillan, 2017;

Maria Vittoria Dell'Anna, *Lingua italiana e politica*, Roma: Carocci, 2010;

Milena Farina, *Spazi e figure dell'abitare. Il progetto della residenza contemporanea in Olanda*, Macerata: Quodlibet Studio, 2012;

Natalia Krysiak, *Designing Child-Friendly High Density Neighbourhoods. Transforming our cities for the health, wellbeing and happiness of children*, Sydney: Cities For Play, 2020;

Nebojša Čamprag, *Urban identity in change: A comparison between Frankfurt and Rotterdam*, Darmstadt: Technische Universität Darmstadt, 2014;

Nico Tillie, Duzan Doepel, Lloyd Stenhuijs, et al, *Rotterdam. People make the inner city: densification + greenification = sustainable city*, Rotterdam: Mediacenter Rotterdam, 2012;

Nina de Gast, *Iconic Rotterdam, a Marketed City*, Rotterdam: Erasmus University Rotterdam, 2016;

Patricia Van Ulzen, *Imagine a metropolis Rotterdam's creative class, 1970-2000*, Rotterdam: 010 Publishers, 2007;

Peter Scholten, Maurice Crul, Paul van de Laar, *Coming to Terms with Superdiversity. The Case of Rotterdam*, Cham: Springer Open, 2019;

Pietro Giorgieri & Paolo Ventura (a cura di), *Strada, strade. Teorie e tecniche di progettazione urbanistica*, Firenze: EDIFIR, 2007;

Rolando Marini (a cura di), *Media Logic. La logica dei media*, Roma: Armando Editore, Roma, 2017;

Rosa Danenberg, Vivian Doumpa, Hans Karssenbergh (edited by), *The City at Eye Level for Kids. Second and extended version*, Rotterdam: Bernard van Leer Foundation, 2018;

Rossana Galdini, Alessandro Marata (a cura di), *La città creativa. Spazi pubblici e luoghi della quotidianità*, Roma: Consiglio Nazionale Architetti Pianificatori Paesaggisti e Conservatori (CNAPPC), 2017;

STIPO, *The City at Eye Level. Second and extended version*, Delft: Eburon Academic Publishers, 2016;

Sukanya Krishnamurthy, Chris Steenhuis, Daniek Reijnders, Tamy Stav, *Child-Friendly Urban Design: Observations on public space from Eindhoven (NL) and Jerusalem (IL)*, Eindhoven: Bernard van Leer Foundation, 2018.

ARTICOLI DI RIVISTA

Andrea Ferretti, *I social: una nuova mediatizzazione della politica? Il caso @matteosalviniofficial su Instagram*, in "ECHO, Interdisciplinary Journal of Communication. Languages, Cultures, Societies", n. 1, 2019;

Anthony Downs, *An Economic Theory of Political Action in a Democracy*, in "Journal of Political Economy", vol. 65, n. 2, aprile 1957;

Cristina Bianchetti, Paola Viganò, *Strada e progetto nella visione di Bernardo Secchi*, in "RASSEGNA DI ARCHITETTURA E URBANISTICA", n. 158, 2019;

Fabiola Arcuri, Maurizio Francesco Errigo, *Il progetto della città olandese e le strategie urbanistiche nazionali*, in "Contesti. Città, territori, progetti", n.1, 2018;

Fabiola Fratini, *Vinex o il «piano casa» olandese*, in "RASSEGNA DI ARCHITETTURA E URBANISTICA", n. 144, 2014;

Fabrizia Berlingieri, Manuela Triggianese, *Spazio pubblico tra densificazione e responsabilità ambientale: il caso di Rotterdam*, in "l'industria delle costruzioni", n. 467, 2019;

Gianpietro Mazzoleni, Winfried Schulz, *"Mediatization" of Politics: a challenge for democracy?*, in "Political Communication", vol.16, n.3, 1999;

Lorenzo Bellicini, *Infrastrutture e mobilità per le città del futuro*, in "AR Magazine", n. 117, 2017;

Marica Castigliano, *Designing a Metropolis. Rotterdam looks ahead*, in "Eco Web Town", vol. II, n. 16, 2017;

Orazio Carpenzano, *Il campo e la strada. Progetti rigenerativi per nuove ritualità collettive*, in "l'industria delle costruzioni", n. 467, 2019;

Roberto Casetti, *La nuova idea di città: principi e modelli dell'urbanistica del XXI secolo*, in "AR Magazine", n. 113, 2015;

Romeo Farinella, Elena Dorato, *Paesaggi di margine e forme di vuoto. Percorsi per la costruzione della città attiva*, in "RI-VISTA", n.1, 2017;

Stig Hjarvard, *The Mediatization of Society. A theory of the media as agents of social and cultural change*, in "Nordicom Review", n. 29, 2008.

SITOGRAFIA

(World Famous Architecture CAD Drawing) Burgerweeshuis Amsterdam-Aldo van Eyck. Design Resources, <<https://www.designresourcesdownload.com/nl/products/world-famous-architecture-cad-drawings-burgerweeshuis-amsterdam-aldovaneyck>>, consultato il 14 Febbraio 2021;

Aldo van Eyck and the city as playground. MO, <<https://merijnoudenampsen.org/2013/03/27/aldovaneyckandthecityasplayground/>>, consultato il 14 Febbraio 2021;

Aldo van Eyck's Playgrounds: Aesthetics, Affordances, and Creativity. Frontiers in Psychology, <<https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fpsyg.2017.01130/full>>, consultato il 14 Febbraio 2021;

Binnenstad. Gemeente Rotterdam, <<https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/binnenstad/>>, consultato il 20 Aprile 2020;

Fracties, raadsleden en burgerleden. Gemeente Rotterdam, <<https://www.rotterdam.nl/gemeenteraad/fracties-en-raadsleden/>>, consultato il 28 Dicembre 2020;

OBS het Landje. Kunstzinnige basisschool in het hart van Rotterdam. OBS het Landje, <<https://www.landje.nl/>>, consultato il 14 Febbraio 2021;

Public playground. Juliette Bekkering Architecten, <https://www.bekkeringarchitects.nl/projects/51/public-playground>, consultato il 14 Febbraio 2021;

Rotterdam in 3d. Gemeente Rotterdam, <<https://www.rotterdam.nl/werken-leren/3d/>>, consultato l'11 Settembre 2020;

Ruimtelijke ordening en gebiedsontwikkeling. Rijksoverheid, <<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ruimtelijke-ordening-en-gebiedsontwikkeling>>, consultato il 27 Aprile 2020;

Sneak peek: Aldo van Eyck. Yale Books, <Sneak peek: Aldo van Eyck | Yale University Press Blog (yalebooks.com)>, consultato il 14 Febbraio 2021;

Taken, bevoegdheden en instrumenten van de Raad. Gemeente Rotterdam, <<https://www.rotterdam.nl/gemeenteraad/taken-bevoegdheden-gemeenteraad/>>, consultato il 28 Dicembre 2020;

The city at eye level. Stipo, <<https://thecityateyelevel.com/stories/the-city-at-eye-level/>>, consultato il 16 Maggio 2020;

Vuistregels bouwen in Rotterdam. Gemeente Rotterdam, <<https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/vuistregels-bouwen/>>, consultato il 20 Aprile 2020;

Wikado. Denis Guzzo, <https://denisguzzo.com/projects/superuse/dortyart/>, consultato il 14 Febbraio 2021.

RINGRAZIAMENTI

Vorremmo ringraziare in primo luogo la professoressa Cristina Bianchetti per la continua disponibilità e professionalità offertaci. A partire dalla proposta di tesi fino alla conclusione di questo percorso, i suoi consigli sono stati ottimi spunti di riflessione e hanno fornito maggiore concretezza e spessore alle argomentazioni trattate.

Un importante ringraziamento ad Eloy Llevat Soy per il sostegno e per aver creduto nelle nostre potenzialità anche nei momenti più critici. Grazie per il tempo dedicato e per gli scambi di opinioni durante le numerose revisioni.

Un ultimo ringraziamento, ma non di minore importanza, alle nostre famiglie e amici per il sostegno costante ed affettuoso di ogni giorno. A loro dedichiamo questo importante traguardo, il primo di molti avvenire.

