

TERRITORIO DELLA RICERCA  
SU INSEDIAMENTI E AMBIENTE  
RIVISTA INTERNAZIONALE  
DI CULTURA URBANISTICA

10

che "genere"  
di città  
per il futuro



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI  
DI NAPOLI FEDERICO II  
CENTRO INTERDIPARTIMENTALE L.U.P.T.

Vol.6 n.10 (Giugno 2013)

print ISSN 1974-6849, e-ISSN 2281-4574

**Direttore scientifico / Editor-in-Chief**

Mario Coletta *Università degli Studi di Napoli Federico II*

**Condirettore / Coeditor-in-Chief**

Antonio Acierno *Università degli Studi di Napoli Federico II*

**Comitato scientifico / Scientific Committee**

Robert-Max Antoni *Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)*  
Rob Atkinson *University of West England (Regno Unito)*  
Tuzin Baycan Levent *Università Tecnica di Istanbul (Turchia)*  
Pierre Bernard *Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)*  
Roberto Busi *Università degli Studi di Brescia (Italia)*  
Sebastiano Cacciaguerra *Università degli Studi di Udine (Italia)*  
Luisa Maria Calabrese *Delft University of Technology (Olanda)*  
Clara Cardia *Politecnico di Milano (Italia)*  
Maurizio Carta *Università degli Studi di Palermo (Italia)*  
Pietro Ciarlo *Università degli Studi di Cagliari (Italia)*  
Biagio Cillo *Seconda Università degli Studi di Napoli (Italia)*  
Massimo Clemente *CNR IRAT di Napoli (Italia)*  
Giancarlo Consonni *Politecnico di Milano (Italia)*  
Enrico Costa *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*  
Giulio Ernesti *Università Iuav di Venezia (Italia)*  
Concetta Fallanca *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*  
José Fariña Tojo *ETSAM Univerdidad Politecnica de Madrid (Spagna)*  
Francesco Forte *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*  
Patrizia Gabellini *Politecnico di Milano (Italia)*  
Adriano Ghisetti Giavarina *Università degli Studi di Chieti Pescara (Italia)*  
Francesco Karrer *Università degli Studi di Roma La Sapienza (Italia)*  
Giuseppe Las Casas *Università degli Studi della Basilicata (Italia)*  
Giuliano N. Leone *Università degli Studi di Palermo (Italia)*  
Francesco Lo Piccolo *Università degli Studi di Palermo (Italia)*  
Oriol Nel.lo Colom *Universitat Autònoma de Barcelona (Spagna)*  
Eugenio Ninios *Atene (Grecia)*  
Rosario Pavia *Università degli Studi di Chieti Pescara (Italia)*  
Giorgio Piccinato *Università degli Studi di Roma Tre (Italia)*  
Daniele Pini *Università di Ferrara (Italia)*  
Piergiuseppe Pontrandolfi *Università degli Studi della Basilicata (Italia)*  
Amerigo Restucci *IUAV di Venezia (Italia)*  
Mosè Ricci *Università degli Studi di Genova (Italia)*  
Giulio G. Rizzo *Università degli Studi di Firenze (Italia)*  
Ciro Robotti *Seconda Università degli Studi di Napoli (Italia)*  
Jan Rosvall *Università di Göteborg (Svezia)*  
Inés Sánchez de Madariaga *ETSAM Univerdidad Politecnica de Madrid (Spagna)*  
Paula Santana *Università di Coimbra (Portogallo)*  
Michael Schober *Università di Freising (Germania)*  
Paolo Ventura *Università degli Studi di Parma (Italia)*



**Comitato centrale di redazione / Editorial Board**

Antonio Acierno (*Caporedattore / Managing editor*), Teresa Boccia, Angelo Mazza (*Coord. relazioni internazionali / International relations*), Maria Cerreta, Candida Cuturi, Tiziana Coletta, Pasquale De Toro, Gianluca Lanzi, Emilio Luongo, Valeria Mauro, Raffaele Paciello, Francesca Pirozzi, Luigi Scarpa

**Redattori sedi periferiche / Territorial Editors**

Massimo Maria Brignoli (*Milano*); Michèle Pezzagno (*Brescia*); Gianluca Frediani (*Ferrara*); Michele Zazzi (*Parma*); Michele Ercolini (*Firenze*), Sergio Zevi e Saverio Santangelo (*Roma*); Matteo Di Venosa (*Pescara*); Antonio Ranauro e Gianpiero Coletta (*Napoli*); Anna Abate, Francesco Pesce, Donato Viggiano (*Potenza*); Domenico Passarelli (*Reggio Calabria*); Giulia Bonafede (*Palermo*); Francesco Manfredi Selvaggi (*Campobasso*); Elena Marchigiani (*Trieste*); Beatriz Fernández Águeda (*Madrid*); Josep Antoni Báguena Latorre (*Barcellona*); Claudia Trillo (*Manchester*); Maurizio Francesco Errigo (*Delft*).

**Responsabili di settore Centro L.U.P.T./ Sector managers L.U.P.T Center**

Paride Caputi (*Progettazione Urbanistica*), Ernesto Cravero (*Geologia*), Romano Lanini (*Urbanistica*), Giuseppe Luongo (*Vulcanologia*), Luigi Piemontese (*Pianificazione Territoriale*), Antonio Rapol-la (*Geosismica*), Guglielmo Trupiano (*Gestione Urbanistica*), Giulio Zuccaro (*Sicurezza del Territorio*)

**Responsabile amministrativo Centro L.U.P.T./ Administrative Manager LUPT Center**

Maria Scognamiglio

## Sommario/ Table of contents

### Editoriale/Editorial

Dalla città della donna alla donna per la città / *From the city of women to women for the city*

Mario COLETTA

### Interventi/Papers

- L'empowerment economico delle donne nelle città/ *Economic empowerment of women in cities*  
Teresa BOCCIA 23
- Questioni spaziali: la forma urbana della città influenza le possibilità economiche, in particolare per le donne/*Space matters: the urban form of the city influence the economics possibilities particularly for women*  
Ana FALU' 35
- COST network genderSTE: creare rete per la parità di genere nella Ricerca ed Innovazione in Europa e oltre/*COST network genderSTE: Networking Gender Equality in Research and Innovation in Europe and beyond*  
Inés SÁNCHEZ DE MADARIAGA 43
- Sfide di "genere" per smart cities più umane fra teoria, prassi e auspicabili scenari futuri/*Challenges of "gender" for more human-centered smart cities between theory, practice and desirable future scenarios*  
Gabriella PULTRONE 57
- Muse, committenti, progettiste. Il lungo percorso delle donne in architettura/*Muse, contractors, designers. The long road of women in architecture*  
Claudia MATTOGNO 71
- Sapere femminile e cura della città/*Female knowledge and care of the city*  
Ida FARÈ 85
- LA CASA DI EVA. Progetti al femminile per la città/*EVE'S HOUSE. Feminine projects for the city*  
Luisa CASTELLI 93
- Processi demografici e sociali, soluzioni innovative per comunità solidali, sguardi di genere/*Demographical and social processes, new solutions for communities' solidarity, and gender approach*  
Assunta D'INNOCENZO 107
- Una città su misura. Servizi sociali e assetto urbano nella pubblicistica e nei congressi dell'Unione donne italiane (1960-64)/*A custom-made city. Social services and urban assets in the magazine and congresses of the Union of Italian Women (1960-64)*  
Cristina RENZONI 121
- "Dance, dance otherwise we are lost". A reflection on the times of the city from an Urban Design perspective/*"Dance, dance otherwise we are lost". A reflection on the times of the city from an Urban Design perspective*  
Luisa Maria CALABRESE 135

Linea e Forma: spazi pubblici lineari ed areali inclusivi e fruibili. Hoofbogen a Rotterdam/ <i>Line and Form: linear, areal, inclusive and accessible public spaces. Hoofbogen in Rotterdam</i> Maurizio Francesco ERRIGO	149
Identificare i parametri spaziali per le differenze nel comportamento di genere negli ambienti costruiti. Il flâneur e la flâneuse del XXI secolo/ <i>Identifying the spatial parameters for differences in gender behaviour in built environments. The flâneur and flâneuse of the 21st century</i> Tra My NGUYEN, Akkelies van NES	163
Attivazione sociale, soggetti deboli e spazio pubblico: il caso del parco di Rione Traiano in Napoli/ <i>Civic activation, vulnerable subjects and public space: the case of the park of Rione Traiano in Naples</i> Gabriella ESPOSITO DE VITA, Stefania RAGOZINO	173

## Rubriche/Sections

<b>Recensioni/Book reviews</b>	191
<b>Studi, Piani e Progetti/Studies, Plans and Projects</b>	
Urbanistica di prossimità: competenza di genere o strategia miope? Reintroduzione delle valutazioni dell'impatto di genere nella pianificazione spaziale/ <i>Urbanism of proximity: gender-expertise or shortsighted strategy? Re-introducing Gender Impact Assessments in spatial planning</i> Lidewij TUMMERS	213
Green economy: un'occasione per le aree montane/ <i>Green economy: opportunity for mountain areas</i> Domenico PASSARELLI, Maria SAPONE	219
La Campania Felix nell'agenda nazionale dei siti di bonifica/ <i>The Campania Felix in the national agenda of reclamation sites</i> Anna Maria FRALLICCIARDI, Francesca CERISANO	229
Rigenerazione urbana e pianificazione guidata dal mercato durante gli anni della Thatcher/ <i>Urban regeneration and market-led planning during the Thatcher years</i> Antonio ACIERNO	239
La ricchezza delle città e loro prospettive future negli studi di Milan Zelèny/ <i>The wealth of the city and their future perspectives in the research of Milan Zelèny</i> Candida CUTURI	251
<b>Dibattiti, convegni, interviste e conferenze/Debates, meetings, interviews and conferences</b>	
Un'esperienza d'arte relazionale nel territorio della ceramica campana/ <i>Experience of relational art in the territory of ceramics in Campania</i> Francesca PIROZZI	255
La Risoluzione 24/XX al 24° CG di UN-Habitat - Nairobi 2013/ <i>Resolution 24/XX at 24° CG di UN-Habitat - Nairobi 2013</i> Teresa BOCCIA	259
Il mare e la città 2.0, partecipazione e condivisione per lo sviluppo locale di Napoli/ <i>The sea and the city 2.0, participation and sharing for local development in Naples</i> Antonio ACIERNO	263
<b>Iniziative accademiche/ Academic initiatives</b>	
URBANIMA: Centro strategico di ricerca sulla città "gender oriented" del LUPT/ <i>URBANIMA: strategic center for research on the city "gender oriented" LUPT</i> Teresa BOCCIA	269



## Line and Form: linear, areal, inclusive and accessible public spaces. Hoofbogen in Rotterdam

*Maurizio Francesco Errigo*

### *Abstract*

In the contemporary city places more and more lose their character of physical stock and became space of flow; the city isn't characterized by its immobile uniqueness, but is modified and reassembled at the rate of circulation in it comes to life. Today the city is presented as a set of discontinuous fragments, which return an image of plural spaces, places and non-places, past and present. Disappearing borders, perimeters, which marked the places, neighborhoods are uncommon spaces, undefined areas between built and unbuilt. The square is the gap in the building density; it has lost its significance as a place of socialization.

The recent planning instruments (plans and programs) that belong to the city of Rotterdam are geared to transform the city into a "child-friendly city" (city suitable for children), the city attracts young couples and middle-class families just for the fact that the city is distancing itself from the modernist planning based on the zoning and is en-



*Fotomontaggio progettuale dell'Hoofbogen*

couraging the mix of urban functions; particular emphasis in this phase of planning and urban design is given by the statement of the urban Vision Rotterdam 2030. The case dealt with in the article is related to the area of Bergpolder, in the north of Rotterdam, an area affected by a strong identity disposed element, a railway viaduct, and is characterized by a strong strategic value for the location and proximity with the urban center and is affected by both social and economic problem due to the insufficiency of public spaces, the use of spaces and public facilities, to the social mixité, characterized by the mixture of different ethnic groups.

### **Linea e Forma: spazi pubblici lineari ed areali inclusivi e fruibili. Hoofbogen a Rotterdam**

Nella città contemporanea i luoghi sempre di più perdono il loro carattere di stock fisico per assumere quello di flusso; la città non affonda più le sue radici nella unicità del concetto del suo essere immobile, ma si modifica e si ricompone al ritmo della circolazione che in essa prende vita. Oggi la città si presenta come un insieme discontinuo di frammenti, che restituiscono un'immagine di spazi plurali, di luoghi e non-luoghi, di passato e presente. Spariscono i confini, i perimetri che segnavano i luoghi, i quartieri sono spazi determinati, aree indefinite tra costruito e non costruito. La piazza è il vuoto nella densità edilizia; ha perso il suo significato di luogo di socializzazione.

I recenti strumenti urbanistici (piani e programmi) di cui si è dotata Rotterdam sono orientati a trasformare la città in una "child-friendly city" (città a misura di bambino); la città attrae famiglie e giovani della classe media proprio per il fatto che la città sta prendendo le distanze dalla pianificazione modernista basata sullo zoning e sta incoraggiando il mix urbano funzionale; una particolare enfasi a questa fase della pianificazione e progettazione urbana è data dallo "statement" dell' Urban Vision Rotterdam 2030. Il caso trattato nell'articolo è relativo all'area del Bergpolder, a nord di Rotterdam, un'area interessata da un forte elemento identitario dismesso, un viadotto ferroviario, e caratterizzato sia da una forte valenza strategica per la localizzazione e la prossimità con il centro urbano sia da problemi di ordine sociale ed economico dovuti alla insufficienza degli spazi pubblici, all'uso degli spazi e delle attrezzature pubbliche, alla mixité sociale caratterizzata dalla commistione di diverse etnie.

#### **Keywords:**

*Gender city, Reconversion, Urban Design, Urban Regeneration.*

## **Linea e Forma: spazi pubblici lineari ed areali inclusivi e fruibili. Hoofbogen a Rotterdam**

*Maurizio Francesco Errigo*

L'uso dei luoghi continua nel tempo, ma è mutevole nei suoi modi, cambia con le trasformazioni sociali e culturali; la città è sempre vista come spazio sociale cioè come spazio determinato dall'insieme dei sistemi di relazione dei suoi abitanti o stakeholders ma questi sistemi di relazione sono dinamici ed in continua trasformazione per cui non si ha nel tempo una sola "immagine di città" ma diverse percezioni legate anche e soprattutto alla omogeneità od eterogeneità delle classi sociali che su di essa vi producono delle relazioni sociali più o meno stabili.

Negli anni sessanta cominciano a prodursi, nell'ambito della sociologia funzionalista, le prime analisi intente a mettere a fuoco il significato sociale degli spazi urbani e della loro forma attraverso indagini su come gli abitanti utilizzano la città. Sono le indagini che hanno avuto in Kevin Lynch<sup>1</sup> l'espressione più compiuta e che hanno cominciato ad introdurre la conoscenza del significato dello spazio visto come incontro tra le sue caratteristiche morfologiche e storiche e il modo con il quale è usato dalle diverse classi sociali.

Le ragioni per le quali uno spazio è usato sono molteplici e riflettono anche la varietà di interessi che convergono sulla città; la cultura contemporanea tende sempre più ad accogliere questa visione complessa e pluralistica della città superando così una visione dello spazio urbano determinata dalla rispondenza a bisogni elementari che ci ha imposto la cultura del funzionalismo.

Nella città contemporanea i luoghi sempre di più perdono il loro carattere di stock fisico per assumere quello di flusso; la città non affonda più le sue radici nella unicità del concetto del suo essere immobile, ma si modifica e si ricompone al ritmo della circolazione che in essa prende vita.

La piazza ha esercitato da sempre un ruolo importante nella realtà urbana di riferimento, costituendo un polo d'attrazione per la collettività e per le varie attività che in essa hanno trovato espressione. Il concetto di piazza è riconducibile alle nozioni di città ed architettura; la comprensione della stessa non può prescindere da analisi dimensionali, strutturali e tipologico-formali le quali vengono realizzate ad una scala maggiore in relazione a ciò che costituisce la forma urbana.

L'origine della piazza intesa come luogo di relazione e di scambio è coeva alla nascita dei primi aggregati sociali e costituisce il primo spazio urbano aperto di tipo collettivo; essa nasce originariamente come incrocio viario o come spazio delimitato da una serie di edifici all'interno dei primi insediamenti, dove si configura come luogo maggiormente deputato alla confluenza ed all'incontro degli individui, notoriamente uno dei luoghi più pregnanti e densi di valori storici e formali. Nel tessuto urbano rappresenta l'unicum all'interno del continuum, il polo di organizzazione e di irradiazione dei flussi e

delle tensioni formali.

La piazza dalla nascita della città fino alla rivoluzione industriale ha ricoperto un ruolo determinante nel contesto urbano assolvendo funzioni di servizio a livello politico, civico, religioso, commerciale e ricoprendo ruoli simbolici, monumentali e rappresentativi. Le funzioni storicamente assolte, tuttavia, quale principale spazio di relazione, attualmente non sono più assolvibili all'interno della città antica e non lo sono quasi mai negli spazi aperti della città moderna per una serie di ragioni e di fattori casuali di tipo storico, economico, politico.

*“Lo spazio pubblico è centrale per la vita politica e sociale di una città. Strade e piazza sono luoghi del mercato, dello scambio, della discussione, delle dimostrazioni, per incontri formali e informali. Gli spazi pubblici hanno un'essenza democratica: al loro interno i cittadini hanno dei diritti, circoscritti solo dalle leggi nazionali. Sono i luoghi che definiscono il carattere delle città, ne evidenziano la generosità, le mettono in mostra. Erodere lo spazio pubblico significa indebolire il tessuto sociale.”<sup>2</sup>*

Oggi la città si presenta come un insieme discontinuo di frammenti, che restituiscono un'immagine di spazi plurali, di luoghi e non-luoghi, di passato e presente. Spariscono i confini, i perimetri che segnavano i luoghi, i quartieri sono spazi determinati, aree indefinite tra costruito e non costruito. La piazza è il vuoto nella densità edilizia; ha perso il suo significato di luogo di socializzazione.

*“Città e cittadini non sembrano cioè nei nostri anni amarsi reciprocamente. I cittadini utilizzano la città ma non si identificano più con essa. Si può dire che la costruzione dello spazio urbano, del suo tessuto e dei suoi monumenti, il suo disegno, cioè, nell'antico doppio significato di progetto e di rappresentazione per mezzo delle forme, abbia perduto la sua capacità di mediazione nei confronti della società. Né progetto e costituzione di coincidenza come nella polis, né spazio dialettico come nella relazione tra urbs e civitas.”<sup>3</sup>*

E' una città difficile, poco riconoscibile, difficilmente accessibile, scarsamente identitaria, caratterizzata da una sommatoria di spazi suddivisi da strade e quartieri, scarsamente interconnessi che formano un tessuto labile, sfaldato, privo di riconoscibilità e di meriti urbani, un “brandello urbano” senza particolari caratteristiche architettoniche o di prestigio urbanistico ma spesso privo anche di qualità formale e sociale, di sintassi logica.

E' un tessuto composto da una moltitudine di spazi lasciati al caso, al caos, dominati dalla consuetudine e dall'automobile, spesso contraddistinti da riferimenti quali semafori, rotonde, insegne luminose, graffiti, aiuole...abbandono. Sono gli spazi di vita della città, gli spazi quotidiani dominati dal pendolarismo e dal passaggio, sono dei flowscares, dei paesaggi del flusso (e dei flussi) caratterizzati dal movimento e dell'alterazione,



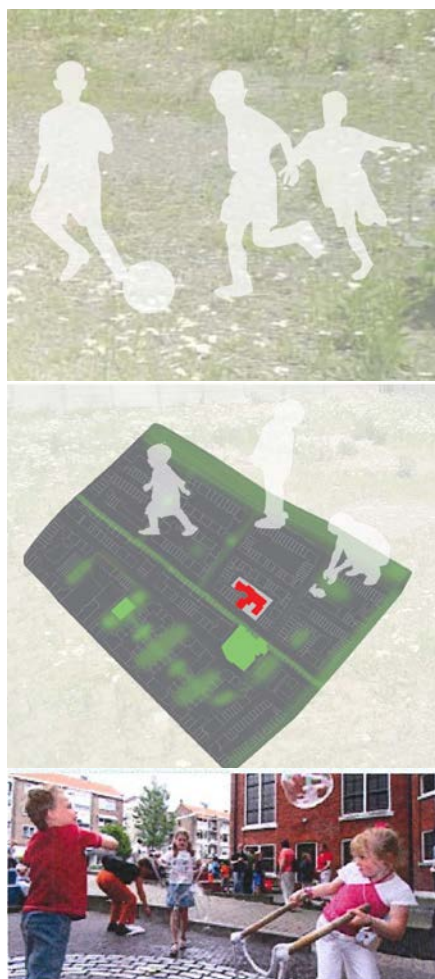


Fig. 1-2-3 Alcuni sketches di una child-friendly city

dalla noncuranza e dalla frammentazione, vorrebbero essere città ma sono dei paesaggi urbani del rifiuto, rifiutati: il rapporto con i fruitori, siano essi stakeholders o abitanti, è spesso contraddittorio e negativo, gli abitanti usano gli spazi pubblici (a causa solo della prossimità?) li “addomesticano” cerando di renderli propri o quantomeno riconoscibili; gli stakeholders li avvertono, li percorrono, seguono le line geometriche determinate dalle strade per spostarsi e raggiungere i diversi luoghi, utilizzano i pochi riferimenti presenti (spesso limitati ai segni dei trasporti pubblici) per orientarsi, per attraversare lo spazio quasi in cerca di una città migliore, di una maggiore qualità.

Quello che si avverte in questi frammenti urbani è la presenza di “rantolii” di città, una città a singhiozzo, spesso caratterizzata da un profondo senso di insicurezza e di promiscuità razziale. Sono i “luoghi della città contemporanea”, caratterizzati dalla prossimità alle aree centrali ma focalizzate sull’assunto che esse non sono centro, ma sono territori di risulta, frange urbane, periferia...

Questi luoghi, se riportati su una cartografia, sono più simili ad puzzle annerito di cui si sono persi con il tempo molti pezzi, ad una scacchiera, in cui, ad ogni mossa (o trasformazione urbana) si può correre il rischio di avere uno “scacco alla regina” e di esserne estromessi o, nella peggiore delle ipotesi, sopraffatti. Percorrere questi luoghi vuol dire raggiungere qualcos’altro e non beneficiare delle immagini ed emozioni che potrebbero essere destate con una sosta. Questi luoghi necessitano di aiuto, un aiuto architettonico, economico ma soprattutto sociale, occorre creare il tessuto connettivo che permetta ad essi di essere inseriti, come appunto in un puzzle, nel “frame” della creazione e conformazione della città di cui fanno, e devono, far parte.

Occorre considerarli nella loro duplice accezione di luoghi statici (nella loro conformazione architettonica) e dinamici (nel loro rapporto con gli abitanti); occorre promuovere una organizzazione dello spazio pubblico che miri ad evitare la segregazione spaziale e sociale ed a promuovere una città inclusiva che consenta la fruizione a tutte le categorie sociali urbane e che permetta anche un uso a-temporale, ampliandone la sicurezza e la vivibilità.

Spesso questi luoghi di frangia sono il risultato di errori urbanistici o di cambiamenti di strategie urbane, spesso sono luoghi dismessi, un tempo centro di funzioni e di attività ed oggi abbandonati ad un destino incerto; spesso sono spazi di risulta delle attività urbane ma molte volte sono spazi caratterizzati da tracciati infrastrutturali obsoleti e dismessi, sono luoghi che nel passato (anche recente) sono stati direttrici di movimenti e di flussi e che, con la dismissione o lo spostamento di alcuni tracciati, conservano solo le negatività del glorioso passato, conservando al loro interno infrastrutture viarie non più utilizzate che sono ormai trasformate in margini, barriere, confini, hard urban borders.

### 1. Rotterdam, best practice of gentrification city

Dagli anni '60 Rotterdam è stata interessata da una profonda immigrazione di famiglie della classe media e da numerosi gruppi di immigrati dalle colonie del Suriname e delle

Antille olandesi, ma anche da numerosi immigrati provenienti soprattutto dal Marocco e dalla Turchia, che hanno contribuito a renderla, nell'accezione comune, come la città olandese più diversa etnicamente.

A Rotterdam sono residenti circa 600 mila abitanti di cui il 36% di nazionalità straniera, inoltre è una città dalle profonde disuguaglianze sociali e la percentuale di persone che vivono con un basso reddito è pari al 16 % (in Olanda il dato medio è l'8%).

Il Comune di Rotterdam considera queste diversità di etnia, reddito, livello sociale ed età e la composizione del patrimonio abitativo, come uno dei suoi maggiori problemi tanto che molte politiche sono indirizzate a trasformare il profilo demografico della città. La città sta progressivamente diventando "più giovane" poiché sempre maggiori giovani decidono di risiedervi, e la città percepisce questo dato sia come un problema ma anche come un'opportunità, un problema in relazione al reddito ed al low income, un'opportunità in relazione alla vivacità culturale che le classi giovani contribuiscono a conseguire.

I recenti strumenti urbanistici (piani e programmi) di cui si è dotata Rotterdam sono orientati a trasformare la città in una "child-friendly city" (città a misura di bambino), promuovendo una serie di opere che comportano la sostituzione delle abitazioni esistenti (spesso anguste e per piccoli nuclei familiari di 1-2 persone), tramite demolizione e ricostruzione, con dei nuovi, più grandi appartamenti per famiglie con bambini. Questa operazione è nota a Rotterdam come "Urban Regeneration" e consiste principalmente nella rigenerazione economica, architettonica e soprattutto nel "population social replacement"<sup>4</sup>.

Dal 1990 la "Gentrification" è una delle principali strategie per trasformare la città industriale in una nuova organizzazione spaziale.

Oggi sembra che i nuclei familiari appartenenti alla classe media siano tra i più importanti agenti nei processi di gentrification; nei processi sociali sta cambiando il modo in cui le persone percepiscono le differenze tra uomini e donne, e questo si riflette anche e soprattutto sull'organizzazione spaziale della città in maggior misura in relazione agli spazi pubblici o di pubblico uso.

Nel 2007 il Comune di Rotterdam ha redatto un programma speciale che avrebbe dovuto portare al raggiungimento di risultati tangibili, tale programma, chiamato "Child Friendly Rotterdam" si proponeva di raggiungere entro pochi anni l'obiettivo della costruzione di una città per bambini. Il programma si proponeva di:

1. Potenziare la città come luogo di residenza;
2. Incentivare le famiglie a risiedere nelle città;
3. Rafforzare l'economia;
4. Migliorare la qualità della vita dei bambini da 0 a 18 anni.

Il Piano del 2010 "Building blocks for a child-friendly city"<sup>5</sup>, prevede una dettagliata strategia per la pianificazione future basata sulla gentrification, sostenendo che una gender city si ottiene lavorando contemporaneamente su edifici, spazi pubblici, servizi e infrastrutture.

Ogni anno sono create 300 nuove unità abitative mentre 4000 abitazioni per popolazio-

ni con basso reddito sono demolite, la strategia urbana è di rilocalizzare le fasce urbane a più basso reddito nei comuni attorno a Rotterdam ed attrarre nuove fasce sociali provenienti anche da nazioni estere, creando così una città basata sul “social mix” e sulla differenziazione degli spazi.

Nelle linee guida del Piano è stabilito che un’abitazione media per famiglie deve essere di almeno 85 metri quadri con uno spazio aperto all’esterno (cortile o giardino), deve essere provvista di un ascensore se non si trova al piano terreno e deve disporre di una camera per ogni bambino residente nell’alloggio.

Se confrontiamo questi indirizzi con lo stock abitativo esistente, solo il 10% degli alloggi presenti a Rotterdam può essere considerato “family-friendly house”. Il Piano propone di mutare questa situazione non solo con la costruzione di nuovi alloggi ma con l’accorpamento di due alloggi piccoli in un alloggio più grande; ciò si traduce nella presenza di un minor numero abitazioni e la ricollocazione di molti abitanti.

Per promuovere lo sviluppo di una child-friendly city è essenziale progettare lo spazio pubblico tenendo in considerazione le esigenze dei bambini; alcune regole del piano prevedono:

- 1) aree per lo sport di almeno 5000 mq per le zone residenziali più estese di 15 ettari e aree sportive di 1000 mq per le altre zone residenziali;
- 2) una zona sportiva coperta di almeno 1000 mq ad una distanza di non più di 300 metri dal luogo di residenza;
- 3) la predisposizione di una pavimentazione larga 3-5 metri almeno su un lato della strada (preferibilmente il lato più soleggiato);
- 4) almeno una scuola per quartiere residenziale;
- 5) la presenza all’interno delle scuole di un’area verde pari al 50% dell’area edificata e comunque mai di estensione minore a 300 mq.
- 6) la presenza di strade urbane sicure;
- 7) opportune misure di riduzione della velocità veicolare;
- 8) la localizzazione dei servizi in luoghi strategici e sicuri.

Il maggior elemento di “urban gentrification” a Rotterdam è ravvisabile dalla presa di distanza dalle concezioni del piano modernista, ovvero dalla pratica dello zoning che combinava spazi per lavoratori e famiglie<sup>6</sup>.

Rotterdam è un buon esempio di come le aree residenziali sono separate dalle aree industriali e la città è stata una delle prime, in Olanda, ad essere dotata di moderne infrastrutture per le auto.

Questo zoning è, come afferma Bondi, “l’espressione spaziale della struttura spaziale patriarcale”<sup>7</sup> e produce relazioni sociali patriarcali.

La città attrae famiglie e giovani della classe media proprio per il fatto che la città sta prendendo le distanze dalla pianificazione modernista basata sullo zoning e sta incoraggiando il mix urbano funzionale; una particolare enfasi a questa fase della pianificazione e progettazione urbana è data dallo statement dell’ Urban Vision Rotterdam 2030:



*“To be able to live in the city there must be good housing and suitable employment. Employment, in turn, thrives only when the city can offer favourable conditions for business development with high-quality housing.”*

## 2. Hofbogen a Rotterdam

Rotterdam, situata sulla Nuova Mosa (*Nieuwe Maas*), è divisa in due parti dal fiume Rotte, che ha dato il nome alla città: l'oude binnenstad, il nucleo urbano più antico, quasi interamente raso al suolo nel 1940 dai bombardamenti e ricostruito con una nuova struttura urbanistica e funzionale, di ampio respiro e la buitenstad, i quartieri periferici prevalentemente commerciali.

Con il Basisplan, redatto nel 1940 dopo i bombardamenti bellici, venne proposta una rete di strade principali, parallele al fiume, al fine di collegare tra loro i vari “ventagli” dell'anteguerra, e una rete perpendicolare al fiume per stabilire un legame fra le aree interne ed esterne agli argini e per dare alla città uno sbocco sul fiume.

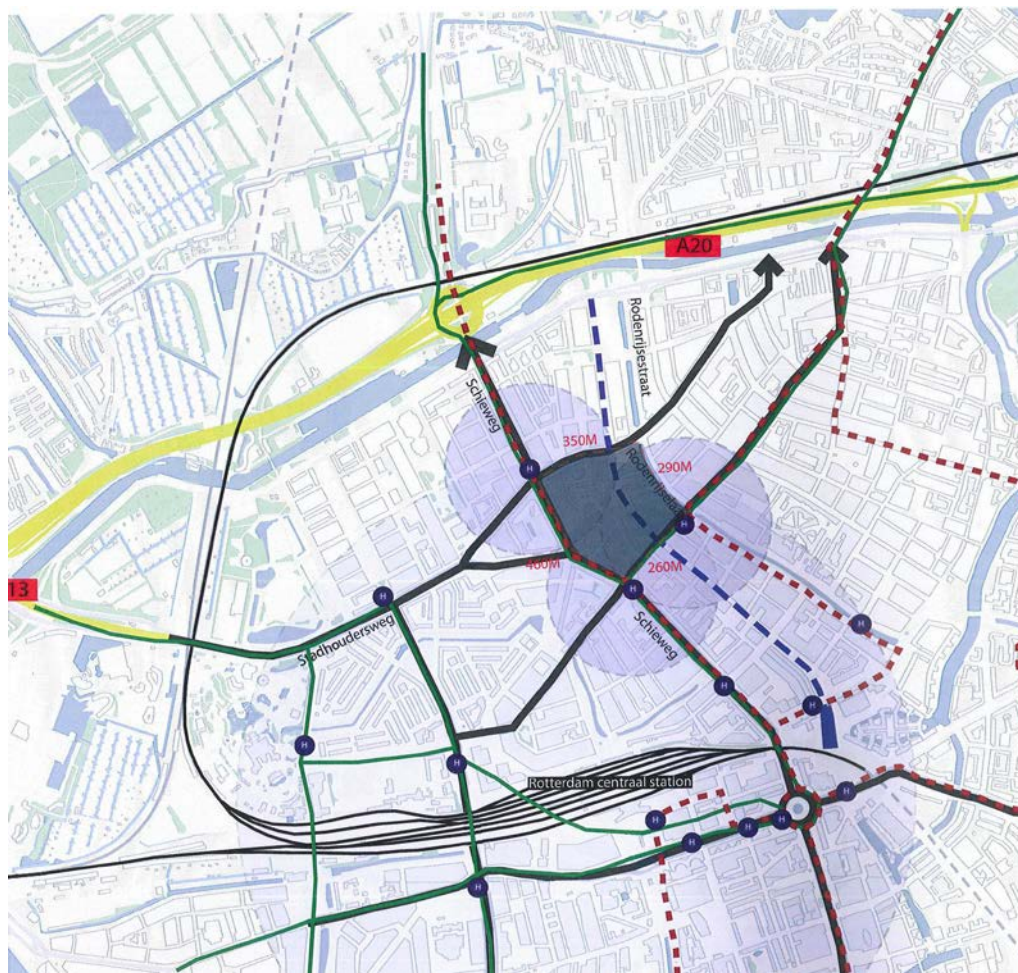


Fig. 4 Inquadramento urbanistico dell'area





Fig. 5 Area e localizzazione attività

Alla demolizione seguì la grande opera di rinnovamento urbano; i rapporti tra centro e periferia risultarono però problematici; il nuovo centro della città non è diventato parte integrante di una nuova struttura urbana, ma è divenuto la risultante di una serie spesso contraddittoria di tentativi derivati da diverse concezioni urbanistiche. Non si è fatto altro che aggiungere un nuovo frammento alla città eterogenea; paradossalmente questo nuovo frammento ha un influsso fortemente significativo sulla città nel suo complesso poiché consiste di edifici moderni a più piani e costituisce un elemento di orientamento assai importante. Rotterdam nord è altamente urbanizzata con una densità abitativa molto elevata; l'area del quartiere *Bergpolder* è suddivisa in due parti dal viadotto Hoflijn, la parte a sud ed a est è caratterizzata da maggiori aree pubbliche mentre la parte ad ovest ed a nord è maggiormente formata da spazi residenziali.

L'area è delimitata a nord dall'autostrada A13, a sud dalla piazza Hofplejin, a est dal canale Singel ed a ovest dalla Schiekade che collega il centro di Rotterdam all'autostrada A13, la densità abitativa è di 17 abitanti per kmq.

In tutta l'area c'è una insufficienza di aree pubbliche o di uso pubblico e di spazi di verde attrezzato, la tipologia edilizia è prevalentemente a blocco chiuso con un utilizzo private delle corti interne, le abitazioni in

media sono inferiori ai 100mq e l'epoca di costruzione degli appartamenti è prevalentemente risalente agli anni 1900-1944.

Il quartiere è definito un "quiet multicultural district", la popolazione è prevalentemente olandese (60%) ed in misura inferiore composta da immigrati, prevalentemente turchi (40%).

Il residente medio ha un'età compresa tra 25 e 40 anni, è olandese, vive solo, lavora nel settore dei servizi e non possiede un'automobile.

Nel quartiere vivono tre categorie di persone:

- lavoratori (che rientrano nel quartiere dopo le 17.00);
- casalinghe (che trascorrono il loro tempo prevalentemente all'interno della propria abitazione);
- immigrati senza lavoro (prevalentemente donne) con figli che utilizzano servizi e spazi pubblici del quartiere.

Tutte queste considerazioni rendono l'area di forte valenza strategica per la localizzazione e la prossimità con il centro urbano ma, allo stesso tempo, la rendono altamente problematica dal punto di vista sociale ed economico in particolar modo in relazione alla insufficienza degli spazi pubblici, all'uso degli spazi e delle attrezzature pubbliche, alla mixité sociale caratterizzata dalla commistione di diverse etnie ed alla struttura edilizia caratterizzata da blocchi di edificio monofunzionali e da forte carenza di manutenzione. Una spontanea divisione nell'uso dello spazio ha destinato il piano terra degli edifici ad

una funzione commerciale, il primo e secondo piano a residenze; le attività pubbliche sono situate maggiormente lungo le strade principali e secondariamente nelle piazze che perdono così il loro carattere di aggregatore sociale.

Gli edifici hanno cinque funzioni principali:

- residenze (soprattutto a nord ed a est);
- uffici (prevalentemente a sud);
- negozi (lungo la schiekade e lungo il tracciato del viadotto);
- centri commerciali e ricreazionali (a sud nel Minimall e lungo il viadotto);
- attività artigianali (lungo il viadotto).

Il viadotto Hofbogen è stato realizzato nel 1907 per collegare Rotterdam con i paesi di Rodenrjis, Berkel, Pjinacker, Nootdorp, Voorburg e con la città di Den Haag e Scheveningen. Il tratto complessivo da Rotterdam a Den Haag è di 28,5 km ma il tratto in viadotto che attraversa la parte nord di Rotterdam è lungo 1,9 km.

La struttura, progettata dall'ingegnere A. van Hemert, è in cemento armato e consiste in una struttura ad arco con 14 sottopassi fortemente interconnessa con i tessuti urbani che attraversa.

Negli ultimi anni molti spazi ad arco a livello stradale sono stati tamponati e si sono ricavati negozi, depositi e sedi per attività artigianali.

Questi interventi hanno snaturato la struttura originaria trasformandola da una struttura ad archi aperta ad una chiusa, creando così un margine, una barriera urbana, una frattura.

La trasformazione del viadotto in un asse commerciale durante gli anni successivi al 1960 hanno snaturato il manufatto architettonico che è diventato un elemento di degrado quando è stata dismessa la tratta ferroviaria delocalizzata in altra sede. A quel punto l'Hofbogen è diventato realmente un margine che ha diviso prepotentemente i quartieri periferici di Rotterdam nord.

Inoltre, la sua imponente e continua struttura, ha creato un ambiguo uso dello spazio suddiviso in tre livelli:

1. La parte a ovest, caratterizzata da una maggiore vivacità e caos urbano anche e soprattutto per la presenza della Schiekade<sup>8</sup> e degli accessi autostradali;
2. La parte ad est, caratterizzata dalla presenza di spazi verdi ma anche da costruzioni residenziali anonime e prive di servizi;
3. La parte in elevato, il tracciato ferroviario dismesso, la linea, su cui si stanno sviluppando ipotesi di trasformazione e riqualificazione urbana.

L'intera struttura, nel rapporto con il tessuto edilizio, ha creato numerose zone di fran-  
gia, caratterizzate da scarsa riconoscibilità e dalla mancanza di una strategia urbana omogenea.

Attualmente la Municipalità di Rotterdam, in collaborazione con diverse associazioni di



Fig. 6 Hofbogen nel 1955

cittadini, sta cercando di riqualificare dal punto di vista sociale ed economico l'area di Bergpolder, cercando di attuare delle misure che consentano di integrare l'area all'interno delle strategie di sviluppo del centro urbano.

Le politiche di rigenerazione urbana dell'area si basano principalmente sulle potenzialità urbanistiche presenti nella zona quali la prossimità al centro storico ed agli accessi autostradali, la multiculturalità degli abitanti, la presenza di spazi non utilizzati e di edilizia a basso costo e sta cercando di invertire la tendenza urbana cercando di attirare nell'area famiglie e coppie giovani intervenendo anche sul sistema di incentivi per l'acquisto della prima casa.

Tutte queste azioni prendono spunto e sono incentrate sulla considerazione del tracciato dell'Hoflijn come *landmark identitario* urbano e sulla concezione dello spazio, pubblico e privato, come elemento di rappresentazione, esaltazione e celebrazione della società che lo vive e lo utilizza. Negli ultimi anni sono stati valorizzati alcuni edifici a pianterreno e vi sono state localizzate attività imprenditoriali innovative come laboratori di artigianato, studi di pittura e scultura, studi di architettura e numerose attività per il tempo libero degli abitanti come centri culturali, biblioteche, palestre..



Fig. 7-8 Fotomontaggi progettuali della rivitalizzazione dell'area



#### 4. Da frammento urbano a spazio interconnesso. Esperienze e risultati sperimentati.

Il territorio dell'*Hofbogen* è stato oggetto dell'attenzione della *Delft University of Technology* che, all'interno delle attività del *Master in Urbanism*, ha focalizzato le attività didattiche di un trimestre (novembre 2012-gennaio 2013) sull'analisi e sulla sperimentazione progettuale di soluzioni innovative per la rigenerazione e lo sviluppo dell'area. Nella sperimentazione intrapresa l'obiettivo generale è stato quello di riconvertire la zona ad un diverso ed eterogeneo utilizzo, favorendo il passaggio della sua concezione da "zona di frangia e frammento urbano" a "spazio interconnesso e fortemente integrato nelle dinamiche di sviluppo urbano della città".

Le diverse visioni strategiche elaborate dagli studenti hanno enfatizzato l'importanza di alcuni interventi per il miglioramento delle condizioni dell'area quali il miglioramento delle connessioni trasversali tra la parte est e la parte ovest, il potenziamento e la diversificazione del verde pubblico, il potenziamento delle attività lungo il viadotto dismesso, il rinnovo ed il riuso degli spazi pubblici e la connessione degli spazi pubblici in un'ottica di network urbano.

Inoltre, per conseguire uno sviluppo sociale ed economico della zona, si è deciso di intervenire sugli spazi pubblici e ad uso pubblico implementando una serie di attività a servizio della popolazione che consentissero di raggiungere un duplice obiettivo basato sul recupero e sulla riconversione degli spazi e sull'ampliamento della base economica del quartiere. Per raggiungere questo obiettivo, in considerazione della estrema diver-

*Fig. 9 Fotomontaggio progettuale dell'Hofbogen*





sificazione etnica degli abitanti, si è deciso di intervenire favorendo alcune attività che consentissero anche un proficuo scambio di esperienze e di cultura favorendo l'interazione sociale. Chiaramente queste attività sono state localizzate negli spazi privati comuni, o utilizzando gli spazi pubblici, o utilizzando il doppio livello del tracciato dismesso. Sono così state implementate numerose attività quali playards (spazi gioco) per bambini, farmland ed orti urbani, mercati settimanali, centri culturali e ricreativi, piccoli centri commerciali all'aperto, botteghe artigiane e spazi ad uso delle mamme e delle casalinghe che consentiranno di contribuire all'implementazione di un frammento di gender city in una delle città olandesi maggiormente diversificate e eterogenee.

#### NOTE

1 Lynch Kevin, *The image of the city*, MIT University Press, Boston 1960.

2 Rogers Richard "Our right to see the trees", *The Guardian*, 17 marzo 2008

3 Gregotti Vittorio, *lezione sul tema: "Urbs, Civitas. Spazio urbano e spazio politico"*, tenuta nel ciclo "Elogio della politica", Università degli studi di Bologna, 22 maggio 2008.

4 Berg Marguerite, van den. (2012). City Children and Genderified Neighbourhoods: The New Generation as Re-Generation Strategy. *International Journal of Urban and Regional Research*. Published online before print 23 AUG 2012

5 Rotterdam (2010a) *Bouwstenen voor een kindvriendelijk Rotterdam: stedenbouwkundige visie* [Building blocks for a child-friendly city: city development vision]. Gemeente Rotterdam, Rotterdam.

6 van Ulzen Patricia (2007) *Imagine a metropolis: Rotterdam's creative class 1970–2000*. 010 Publishers, Rotterdam.

7 Bondi, Liz (1991) *Gender divisions and gentrification: a critique*. Transactions of the Institute of British Geographers, New Series.

8 La Schiekade è la via che collega il centro di Rotterdam con gli accessi autostradali a nord.

## REFERENCES

- Berg Marguerite van den. “City Children and Genderfied Neighbourhoods: The New Generation as Re-Generation Strategy”. *International Journal of Urban and Regional Research*, 2012.
- Berg Marguerite van den. *Femininity as a City Marketing Strategy. Genderbending Rotterdam. Urban Studies*, 2012.
- Berg Marguerite van den. “Women from the Catacombs of the City”: Gender Notions in Dutch Culturalist Discourse. *Innovation: The European Journal of Social Science Research*, 2009.
- Bondi Liz, *Gender divisions and gentrification: a critique. Transactions of the Institute of British Geographers, New Series*, 1991.
- City of Rotterdam, “Rotterdam, city with a future”, October, 2010.
- Florida Richard, *The rise of the creative class: and how it's transforming work, leisure, community and everyday life*. Basic Books, New York, NY, 2002.
- Gregotti Vittorio, lezione sul tema: “Urbs, Civitas. Spazio urbano e spazio politico”, tenuta nel ciclo “Elogio della politica”, Università degli studi di Bologna, 22 maggio 2008.
- Karsten Lia, *Family gentrifiers: challenging the city as a place simultaneously to build a career and to raise children. Urban Studies*, 2003.
- Lynch Kevin, *The image of the city*, MIT University Press, Boston 1960.
- Rotterdam, *Bouwstenen voor een kindvriendelijk Rotterdam: stedenbouwkundige visie [Building blocks for a child-friendly city: city development vision]*. Gemeente Rotterdam, Rotterdam, 2010.
- van Ulzen, Patricia, *Imagine a metropolis: Rotterdam's creative class 1970–2000*. 010 Publishers, Rotterdam 2007.

## IMAGES SOURCES

Le immagini 1,2,3,4,5,7,8, utilizzate nel presente articolo sono state redatte all'interno del Master in Urbanism Q2 AR1U100 Socio-Spatial processes in the city, docente dr.ir. Maurizio Francesco Errigo, dagli studenti Ai Ogawa, Divya Jindal, Mark Stejin, Jping Peng, Fatemeh Torabi Kachousangi, Nien Ping Huang.

La fig. 6 e' pubblicata sul sito:

<http://www.flickr.com/photos/provinciaalhistorischcentrumzuidholland/3637832609/>  
(consultato il 27.04.2013).

**Maurizio Francesco Errigo (1978)**

*Department of Urbanism, Delft University of Technology.*

*M.F.Errigo@tudelft.nl, url: www.tudelft.nl*

Urban Planner, degree with Laude in Urban Planning (2002), Post Doc at Delft University of Technology. PhD in Territorial Planning (2007). From 2007 to 2011 he is Adjunt Professor at Università Mediterranea of Reggio Calabria and since 2012 he is Adjunt Professor at TUDelft, Chair of Urban Design. He is involved in various european research programmes. Author of scientific articles edited in national and international books and journals. Planner of technical instruments and urban plans.