

Polarità periferiche e nuove forme di urbanità. Due progetti nella regione urbana di Amsterdam¹

Giulia Fini

Politecnico di Milano, Dipartimento di Architettura e Pianificazione (giulia.fini@mail.polimi.it)

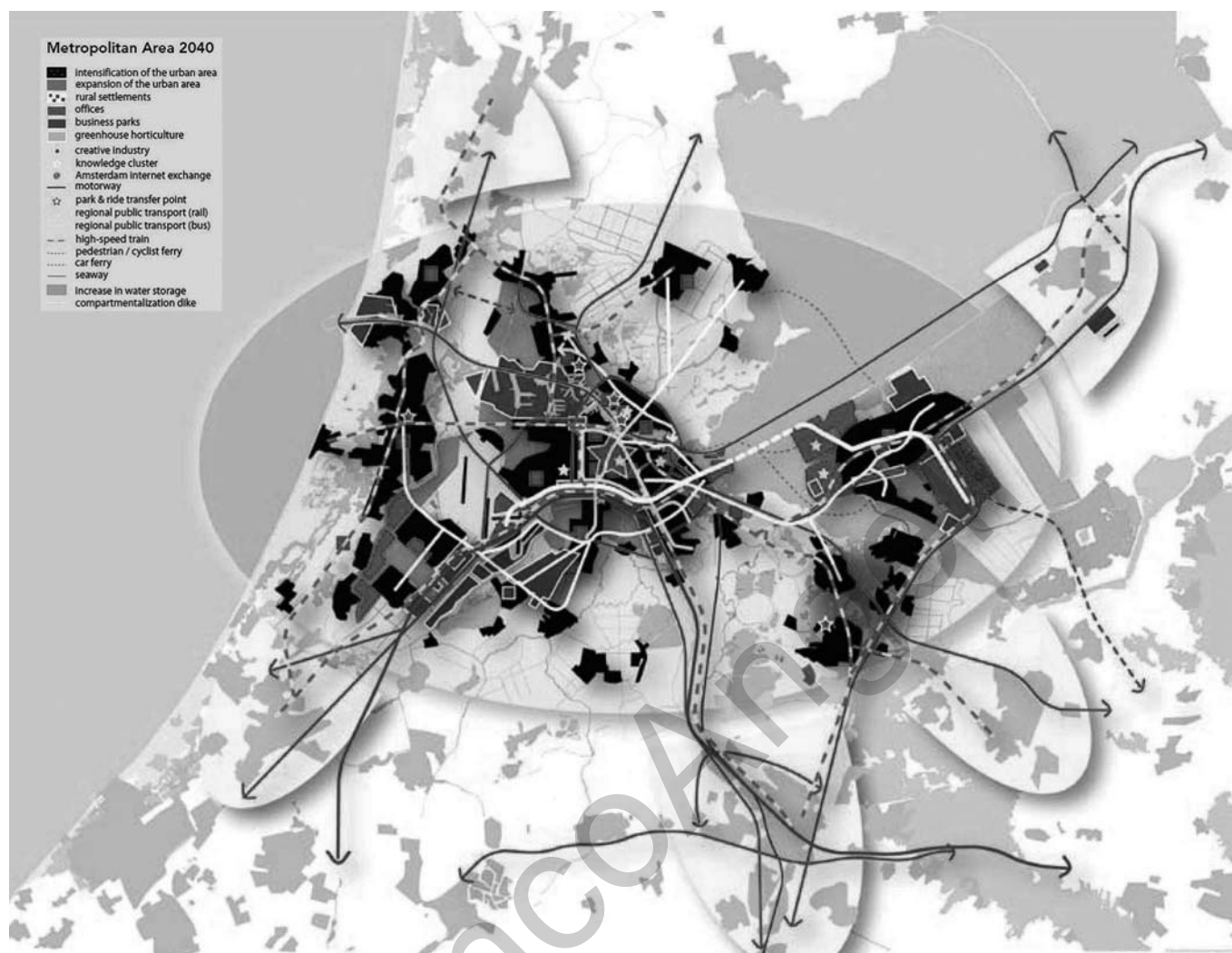
L'articolo analizza lo sviluppo e i recenti progetti di modificazione di due importanti concentrazioni di attività periferiche della regione urbana di Amsterdam: la airport city di Schiphol, con le attività insediate intorno all'aeroporto, e l'area Arena con gli spazi commerciali e di intrattenimento di grandi dimensioni costruiti vicino lo stadio polifunzionale ArenA. Dopo la rapida crescita economica e delle attività insediate conosciuta dalla regione nel corso degli anni '90, i poli esterni emergenti sono ora considerati come gli ambiti privilegiati per la costruzione della città contemporanea, attraverso interventi di modificazione fisica degli spazi e degli elementi che li compongono e in accordo con le strategie generali per la regione elaborate nell'Opting for urbanity Structure Plan (2003-2010) e nella recente Structure Visie (2011)

Nel corso degli ultimi quindici anni la regione urbana di Amsterdam ha conosciuto alcuni importanti cambiamenti della struttura urbana e dell'assetto territoriale che la caratterizzavano. La regione ha sperimentato una transazione «from an agglomeration strongly oriented towards one core towards an urban regional network of multiple centres and shifting hierarchies»² (Bertolini, Salet, 2003, p. 131). Una condizione nuova, vissuta come occasione di riconfigurazione per un'area urbana che, pur inserita alla scala nazionale nel network della Randstad, non era caratterizzata a livello dell'agglomerazione da una struttura policentrica.

Le politiche di pianificazione spaziale della regione hanno per lungo tempo privilegiato il nucleo urbano centrale di Amsterdam come il luogo di maggiore concentrazione di attività di pregio e di valori urbani rispetto ai territori circostanti. Nel corso degli anni '70 e '80 le aree centrali, insieme ai quartieri residenziali realizzati durante i primi decenni del '900, erano stati oggetto di importanti politiche di riqualificazione e rinnovo urbano³, accompagnati ai progetti di riconversione degli anni '90 dell'Eastern Harbour District a nuova area residenziale e al fallito tentativo di realizzare sulle sponde del fiume IJ (il Southern IJ Bank) un *central business district*, sulla base di un ampio programma dello studio Oma-Rem Koolhaas. I progetti di riqualificazione e riconversione erano seguiti alla fase di 'concentrazione decentrata' (la «*clustered deconcentration*» perseguita dalle politiche di pianificazione nazionale, Bontje, 2007) caratteristica degli anni '60 e '70 che aveva avuto l'obiettivo di sviluppare in aree periferiche della regione interventi residenziali suburbani, dipendenti per tutte le altre funzioni alle parti centrali dell'agglomerazione⁴. Era quindi chiaro come nelle politiche di pianificazione ufficiale il centro dell'agglomerazione dovesse essere il nucleo storico della città di Amsterdam, oggetto fra gli anni '60 e '70 anche dei progetti di modernizzazione e sventramento di stampo modernista, solo in piccola parte attuati per l'emergere di forti opposizioni popolari (Jolles, 2003).

Il boom economico legato ai servizi tecnologici, gli *high tech services*, conosciuto dai Paesi Bassi negli anni '90 è stato uno dei fattori più rilevanti nel modificare l'assetto spaziale della regione (Bontje, 2007): una nuova configurazione sancita con un certo ritardo dalle politiche istituzionali che non erano state in grado di definire completamente l'assetto delle nuove aree di sviluppo – anche in un contesto di pianifica-

Parole chiave: polarità periferiche; airport city; urbanità



L'Amsterdam Metropolitan Area nel 2040
Fonte: Dro Gemeente Amsterdam, 2008

zione tradizionalmente forte come quello dei Paesi Bassi – in un periodo di rapida crescita economica e con forti pressioni del mercato immobiliare (Bontje, 2007, Majoor 2008)⁵. La crescita economica della seconda metà degli anni '90 ha infatti determinato la realizzazione di consistenti nuove superfici per uffici e attrezzature per il terziario in una serie di localizzazioni periferiche rispetto al nucleo urbano centrale. In alcuni casi gli spazi e i servizi per il terziario sono stati accompagnati da attrezzature commerciali e di intrattenimento di grandi dimensioni, secondo un format originale per i Paesi Bassi che, a differenza del vicino Belgio, non avevano mai supportato la politica di costruzione di centri commerciali e cinema multiplex *out of town*, in aree esterne rispetto all'edificato dei centri urbani maggiori.

Nel caso di Amsterdam le aree che hanno conosciuto il più consistente sviluppo immobiliare e del numero delle attività insediate sono tutte collocate nel settore meridionale, in posizioni favorevoli per la presenza dei collegamenti verso Utrecht (a sud-est) e verso il versante orientale della Randstad (a sud-ovest). Si tratta dell'aeroporto di Schiphol e della sua

airport area, cioè le attività che si sono progressivamente collocate intorno ad esso; dell'area Zuidas South Axis, sviluppata lungo il tratto centrale del Ring A10, l'anello autostradale che circonda Amsterdam; l'area Arena, nome con cui si indicano le attività commerciali e di intrattenimento intorno allo stadio multifunzionale dell'Ajax Arena. È importante sottolineare la localizzazione periferica di questi poli emergenti: Schiphol è posto a 12 km a sud-ovest rispetto al centro di Amsterdam, Arena a 12 km lungo il tracciato di collegamento ferroviario e autostradale fra Amsterdam e Utrecht sul versante meridionale opposto, Zuidas a 8 km di distanza, ma per lungo tempo in una posizione di parziale isolamento rispetto al resto dell'edificato, a causa della presenza del fascio infrastrutturale del Ring difficilmente attraversabile.

Queste localizzazioni sono anche indicate come parte dell'*Amsterdam Golden Mile*, la successione di aree per uffici, terziario e industrie leggere più pregiata di tutta la regione e ne costituiscono al contempo il motore economico e trainante: un ruolo confermato anche nella recente *Structuure Visie 2011* dove è espresso l'obiettivo di «connect the city's sou-

thern flank with the rest of the Netherlands and the world, which involves the realization of much more housing, business accommodation, amenities and infrastructure along the Schiphol-Zuidas-Southeast axis, with Zuidas as the economic core»⁶. Da numerose ricostruzioni compiute (Majoor, 2008, Bruijine, 2006, fra gli altri) e dall'osservazione dei *patterns* spaziali che le caratterizzano, si nota come la crescita di queste aree non sia esito di progetti unitari: lo sviluppo è piuttosto avvenuto per addizioni successive, secondo le parcelle di terreno disponibili e i progetti realizzabili – un «project-oriented spatial planning» secondo Majoor (2008, p. 69)⁷ – che ha sfruttato le diverse occasioni creati anche riguardo al potenziamento del sistema infrastrutturale⁸.

Le concentrazioni di attività periferiche stanno complessivamente ridisegnando il sistema dei pesi e delle relazioni fra la città di Amsterdam e il suo intorno, configurandosi come nuove polarità alla scala regionale. Il loro ruolo è molto rilevante rispetto al numero di attività insediate, al potenziale economico (indicato nei livelli di produttività e nel bacino occupazionale generato), al numero di spostamenti di cui sono destinazione, alla varietà di utenti che intorno ad esse gravitano giornalmente. Alcuni modelli elaborati in ambito olandese sulla base di dati e misurazioni empiriche confermano il ruolo delle polarità periferiche rispetto a una varietà di altre localizzazioni della Randstad, tra le quali sono considerati anche gli spazi storici centrali delle città (Amsterdam, Utrecht, L'Aia, Rotterdam, ecc.). Il modello 'nodo-luogo' di Bertolini (1999, 2006, 2005) restituisce gli alti valori di attività insediate e dei collegamenti infrastrutturali presenti nelle tre aree indicate. Il modello 'city-port' (van Wijk, 2007) indica per l'aeroporto di Schiphol, Zuidas e Arena valori alti sempre in termini di attività insediate, produttività, valore al mq. degli immobili e collegamenti infrastrutturali disponibili. Il dato maggiormente problematico, ma presente come tentativo di restituzione, è in entrambi i casi dato dalla volontà di restituire il 'valore del luogo' (indicato come «place value» per Bertolini, «urban dimension» per van Wijk), attraverso misurazioni quantitative e non qualitative, per spazi che non sono quelli della città tradizionale – compatta o delle sue parti consolidate – ma luoghi emblematici della città contemporanea, come un aeroporto (Schiphol), un importante centro direzionale (Zuidas), un nuovo distretto del divertimento con spazi commerciali e di intrattenimento in prossimità dello stadio (Arena)⁹.

'Opting for Urbanity': l'Amsterdam Structure Plan 2003-2010

Se la fine degli anni '90 sono stati il periodo più importante per lo sviluppo delle aree indicate, è con il piano strutturale elaborato nel decennio successivo alla crescita (l'*Opting for Urbanity*, *Kiezen voor Stedelijkheid*, Structuurplan, 2003-2010) che la Municipalità di Amsterdam esprime per questi luoghi una nuova, forte intenzionalità.

Le polarità periferiche non sono più indicate come 'subcenters', gli 'office oriented developments', i 'monofunctional developments', i luoghi dove fino al decennio precedente si era concentrato per le pressioni del mercato lo *spill-over* delle attività che non trovavano accoglienza nel centro città, ma come 'cuori dell'agglomerazione' («regional urban cores»



La regione di Amsterdam nel 2040 secondo la Structure Visie 2010. Le aree periferiche del settore meridionale sono oggetto delle realizzazioni più consistenti e conducono a una ridefinizione dei pesi della regione. Fonte: Dro Gemeente Amsterdam, 2009

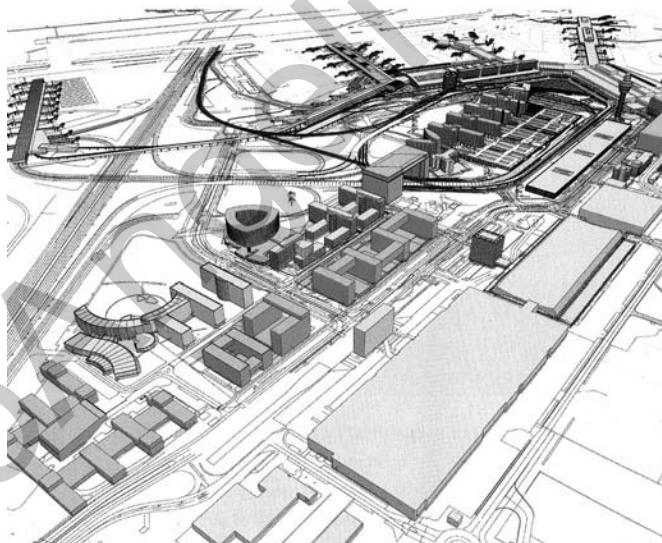
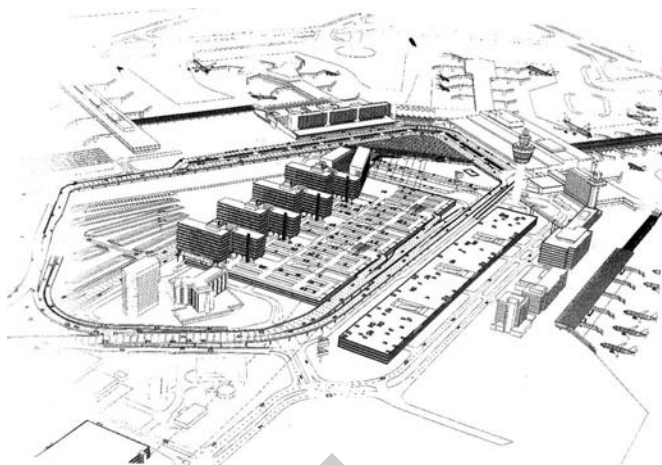
Bertolini, Salet, 2003, p. 131), al pari e sullo stesso livello del centro urbano di Amsterdam. È riconosciuto come: «new geographical and administrative centres, with powerful positions of their own, are developing outside the municipal boundaries» (Ivi, p. 132). La scommessa rilevante per il futuro della regione indicata nel Piano è come «how these scattered areas of urbanity can remain connected within the networks of urban interaction, the focus of which is partly outside the traditional municipal boundaries» (Ibidem)¹⁰.

Il tema dell'urbanità e le riflessioni che vi ruotano intorno – «what is 'urbanity'? How is it emerging in a multi-centred region? What spatial planning implications does it entail?» (Ivi, p. 131) – appare come un concetto 'strumentale' alla lettura e al progetto della città e del territorio contemporaneo. Offre l'occasione per riflettere sulle gerarchie mutate tra i diversi poli di una regione urbana (i centri tradizionali e le polarità emergenti), le relazioni fra le parti, le nuove politiche alla scala della regione. Nel piano il concetto di 'urbanità' è definito facendo essenzialmente riferimento a quattro dimensioni¹¹, «free from any association with a specific urban forms and places e.g. the historic inner city» (Ibidem): non associato cioè a un unico modello di spazio e a una precisa forma fisica, ma esplorandone le opportunità e le minacce, secondo alcuni principi di costruzione dello spazio, nell'intero campo della regione urbana (Ivi, p. 134). Le polarità periferiche sono indicate come gli ambiti che offrono da questo punto di vista le maggiori occasioni. L'obiettivo della Municipalità è perseguito con forza attraverso una serie di progetti di riconfigurazione che si intrecciano allo sviluppo delle aree precedente, prevalentemente dettato dal mercato, e alla realizzazione dei singoli interventi. I due casi di seguito presentati, l'aeroporto di Amsterdam Schiphol e l'area Arena, testimoniano i processi di crescita e i progetti di trasformazione che hanno teso a strutturare lo spazio e a potenziare il carattere di 'nuove forme di urbanità' dei poli periferici della regione nelle declinazioni che essa può assumere in alcuni ambiti della città contemporanea.

Amsterdam Schiphol. Da airport a airport city

L'aeroporto di Amsterdam Schiphol è collocato a sud ovest rispetto al centro di Amsterdam, in una situazione di sostanziale continuità con l'edificato da cui è separato dal tracciato dell'autostrada A9¹². Con una superficie di 2.878 ettari, Schiphol è il più grande aeroporto dei Paesi Bassi e il quarto aeroporto in Europa per dimensioni e traffico - 42,5 milioni di passeggeri e 1,42 milioni di tonnellate di merci trasportare per anno - preceduto solo dagli aeroporti di Londra Heathrow, Parigi Roissy-Charles de Gaulle e dal Frankfurt Airport. Oltre al settore meridionale cui prima si faceva riferimento l'aeroporto è parte integrante anche del II settore economicamente più rilevante della regione urbana, il settore occidentale, che comprende insieme a Schiphol anche il porto di Amsterdam e le relative aree dedicate alla logistica. Complessivamente la *airport area* rappresenta il secondo polo occupazionale dell'intera regione, con 54.580 lavoratori, preceduto solo dal centro urbano di Amsterdam e seguito dall'area Zuidas-South Axis: un ruolo sancito nel 1998 dalla nomina a 'main port', ovvero «motore dell'economia nazionale» insieme al porto di Rotterdam (van Wijk, 2007, p. 113)¹³. Le dimensioni di Schiphol e il suo ruolo economico sono quindi di grande rilievo in proporzione al bacino di utenti dei Paesi Bassi: 6,8 milioni di abitanti nella Randstad e 16 milioni di abitanti complessivi della nazione. La sfera di influenza dell'aeroporto sulla regione è ulteriormente amplificata dalla vicinanza rispetto al centro urbano di Amsterdam¹⁴ e dal suo inserimento nel network di trasporto regionale e nazionale: la distanza fra l'aeroporto e il centro urbano è percorribile in quindici minuti tramite il trasporto ferroviario e il trasporto pubblico su gomma.

La crescita di Schiphol e i progetti che ne hanno segnato lo sviluppo devono essere inquadrati nel processo indicato «from airport to airport city» (Güller e Güller, 2002), una strategia che lo Schiphol Group, l'ente di gestione dell'aeroporto, ha perseguito per primo fra gli aeroporti europei e che continua ora a rafforzare sia nel principale scalo olandese sia esportando il proprio concetto di *airport design* in altri aeroporti, attraverso le conoscenze acquisite con gli enti di gestione e sviluppo immobiliare di Schiphol (van Wijk, 2007, p. 38). Fino alla prima metà degli anni '90 le aree adiacenti l'aeroporto erano occupate da attività legate quasi esclusivamente alla funzione aeroportuale: gli spazi per le imprese di logistica, il deposito e la movimentazione delle merci, i servizi di ospitalità per i passeggeri, le strutture di noleggio mezzi ecc. Dalla seconda metà degli anni '90 lo Schiphol Group ha posto fra i suoi obiettivi prioritari quello di ampliare la varietà delle funzioni collocate presso il terminal e nella più ampia *airport area*, rafforzando gradualmente i settori del real estate, la presenza di uffici, imprese e servizi, le attività commerciali, oltre alle tradizionali attività di logistica, ricettività e noleggio. Si è trattata di una strategia che ha avuto successo nel senso che ha attratto «European headquarters and distribution centers in the Amsterdam region and generated retail, offices and office facilities at the centre of the airport complex» (Ivi, 2009, p. 113). Nella Randstad olandese infatti 'airport city marketing concept' è generalmente accettato e riconosciuto, nonostante le crescenti opposizioni ambientaliste e da parte delle vicine Municipalità (come



Dall'alto:

- Il progetto realizzato del nuovo terminal e delle strutture adiacenti (progetto di Benthem Crouwel Naco, 1995-2005)
- Il progetto di futura densificazione delle aree intorno al terminal di Amsterdam Schiphol
- Interventi di sistemazione paesaggistica dell'area aeroportuale su progetto dello Studio West8

ARRIVALS & SCHIPHOL PLAZA

BARS & RESTAURANTS 1 Burger King* 10 Café Rembrandt 11 Coffee Bar 11 Défilance* 11 Grand Café Plaza* 1 Hello There 11 HEMA Food 11 Hot 'n Cold 11 Juggle Juice Bar* 11 Juggle Sandwich Bar* 11 Multivaal 11 Per Tutti! 11 Pronto 11 Segelfredo Espresso Bar 11 Starbucks 11 Vlaamse Frites	CHOCOLATES 20 Leonidas DEPARTMENT STORE 45 HEMA FASHION 7 America Today 20 Global Brands 7 Hennes & Mauritz 4 Mexx, Esprit, InWear/Matinique 15 Paolo Salotto menswear 15 Shirley's lingerie 7 SuitSupply 7 Tie Rack 23 Wonder Woman	FLOWERS, BULBS & GIFTS 2 Aviflora 11 BLOEM! 8 Fleuristik GIFTS 11 ART&S 11 Expo 10 Planes@Plaza HAIRDRESSER 10 Coiffure en Vogue JEWELRY & WATCHES 1 Gessan Plaza LEATHER & TRAVEL 11 Paolo Salotto Luxury Leathergoods	LIQUOR 11 Dufry liquors of the world NEWS & BOOKS 27 11 11 AKO 11 Libris PERSONAL CARE 11 Etos 11 Perfumes & Colors 11 The Body Shop PHOTO, ELECTRONICS & ENTERTAINMENT 11 Capi 11 Capi	SERVICE CENTRE 25 J&J James (Telepresence, TNT Post Service, Rembrandt, Fred Butler, Medium pharmacy) Opening soon! SHOES 11 Crocs 5 Paolo Salotto Shoes SPORTS 11 Nike Schiphol SUPERMARKET 11 AH to go 11 Food Village TELECOM 11 Airport Telecom Shop
---	--	---	--	--

* these food and beverage facilities are open 24 hours a day

Il centro commerciale Schiphol Plaza con i saloni degli arrivi al livello +0.0



L'aeroporto di Schiphol: il terminal, alcune attività della airport area, parte dell'edificato urbano di Amsterdam sullo sfondo

Hoofddorp e Nieuw-Vennp) per le quali le scelte compiute a livello nazionale di continuare a potenziare le attività intorno a Schiphol hanno costituito una pesante limitazione alla crescita demografica e spaziale, oltre ai problemi ambientali legati alla tutela dei suoli e all'inquinamento acustico¹⁵. Insieme alla varietà di attività e imprese che si sono localizzate nei pressi dell'aeroporto che ne restituiscono il peso di polo economico e occupazionale di rilievo, altri due elementi devono essere sottolineati per restituire l'importanza di Schiphol come polarità emergente della regione. Schiphol è una piattaforma multimodale di trasporto dove ha sede la stazione dei treni con collegamenti regionali, nazionali e internazionali verso il Belgio e la Francia. Al di fuori dell'aeroporto, oltre la grande piazza antistante l'entrata, si trova il terminal delle corriere e degli autobus che servono la regione con il trasporto su gomma. A questo si deve aggiungere la mobilità privata, i taxi, e la recente possibilità di raggiungere o di spostarsi all'interno delle sue aree, per esempio per i numerosi lavoratori, attraverso le reti di mobilità lenta, attraversando le aree verdi di separazione fra l'aeroporto e i territori circostanti oggetto di progetti di risistemazione paesaggistica e di collegamento realizzati ad hoc. Come secondo elemento fondamentale, Schiphol è inoltre sede dello shopping center Schiphol Plaza, uno dei pochi shopping center *out of town* della regione (il secondo è collocato sull'area Arena). Il centro commerciale si articola in due percorsi di negozi paralleli a forma di 'L', raccolti intorno alla piazza coperta del terminal. I percorsi commerciali mediano il passaggio dalla hall di entrata ai gate e ai saloni per gli arrivi al piano terra e per le partenze al piano superiore, notevolmente ridotti per fare posto ai nuovi spazi commerciali. Lo Schiphol Plaza comprende oltre 200 servizi commerciali (chioschi, ristoranti, bar, negozi), in parte affacciati direttamente sulla piazza coperta, mentre i box informativi, gli spazi di servizio e quelli di ricezione sono stati collocati nella hall centrale. Attraverso i sistemi di risalita della piazza coperta si accede alla stazione ferroviaria sotterranea, al complesso dell'Amsterdam World Trade Center (con uffici, servizi ed hotel) e alle nuove strutture dei parcheggi. Il masterplan complessivo, la stazione ferroviaria e lo shopping center sono esito del ridisegno del terminal e degli spazi antistanti realizzato dal 1995 al 2005 dallo studio Benthem Crouwel Naco. La sistemazione paesaggistica e degli spazi pubblici intorno all'aeroporto, opera dei paesaggisti olandesi West8, è sintetizzata nelle diverse soluzioni pensate «intorno al tracciato delle piste; nei frammenti di verde; negli anelli e nei parchi; nelle viste verso le piste aeroportuali» (Aa.Vv., 2000, pp. 18-19).

Airport city e airport area: le diverse condizioni

La presenza delle due piazze (interna ed esterna, luoghi di smistamento dei flussi ma anche di attesa con i servizi e negozi su esse affacciati), la piattaforma multimodale di trasporto nelle sue diverse componenti e lo shopping center costituiscono un *tutt'uno* che rende l'aeroporto luogo di passaggio, ma anche d'incontro e attrazione per l'intera regione. A Schiphol si intrecciano le traiettorie degli utenti dell'aeroporto, dei viaggiatori in transito nella stazione ferroviaria o nel terminal delle corriere che attendono le coinci-



Spazi interni ed esterni del terminal Schiphol
Fonte: foto di G. Fini

denze, dei lavoratori delle attività di logistica e terziario collocate nella *airport area*, degli accompagnatori o per chi vi si è appositamente recato per l'offerta commerciale o per motivi di lavoro. La compresenza di più attività fra loro integrate e i numerosi utilizzatori rendono Schiphol una vera *airport city*, uno spazio con una propria 'urbanità in costruzione', con la possibilità che diversi usi e pratiche da parte delle popolazioni che vi gravitano giornalmente abbiano luogo. In letteratura possono essere rintracciati diversi riferimenti che tendono ad accostare alla condizione di luogo altamente sfruttato dell'aeroporto anche una riflessione sui suoi caratteri spaziali. La definizione di *airport city* proposta da Güller e Güller (2002, p. 70) unisce fra loro entrambi questi elementi: «in terms of territorial definition (...) the airport city is, in principle, the more or less dense cluster of operational, airport-related activities, plus other commercial and business concerns, on and around the airport platform. However, this cluster is called the airport city only if it shows the qualitative features of a city: density, access quality, environment, services». Anche per van Wijk lo sfruttamento del potenziale economico di un aeroporto non significa che siano

necessariamente sfruttare le sue possibilità di essere una 'airport city' o secondo il termine da lui utilizzato un 'cityport': «it does not necessarily mean that the potential of the airport to become a cityport is used. Some of the most developed airports lack sufficient infrastructure and quality of land use, and there are mismatches with the local land use plan. (...) Accessibility of sites can be poor, and the airport territory can become a location with all kinds of business settlement, since land market prices and land use policies influence the location and concentrations of business. Therefore, we can argue that the possibilities of the airport area are often not used to its full potential» (van Wijk, 2007, p. 94).

Rispetto a questi temi è necessario sottolineare alcune condizioni alla base dell'evoluzione di un aeroporto come potenziale urbanità in fieri, *cityport*, o *airport city*. Esiste una tensione continua rispetto alla localizzazione e allo sfruttamento nell'area aeroportuale di attività che non sono correlate al traffico aereo, ma hanno alti valori al mq e sono correlate all'immagine dell'aeroporto e alla soddisfazione di una fascia di utilizzatori sempre più ampia¹⁶. È interessante notare come le attività che conducono a una maggiore varietà e offerta nella *airport city* – e dunque favoriscono la presenza di utenti diversi – sono le attività con i valori aggiunti per mq più alti, ma sono anche quelle meno strettamente connesse alle funzioni aeroportuali. Lo sfruttamento delle aree si muove fra la collocazione di «low added value airport-related activities» (che non conducono ad alcuna varietà e differenziazione del profilo utenti) e attività «high-added value loose-airport-related activities» (Güller e Güller, 2002, p. 167). Più in generale, si tratta di una tensione fra lo sfruttamento del potenziale economico dell'aeroporto, correlato alle diverse attività di affari e commerciali e la necessità di non intralciare, o proteggere e sviluppare, le attività aeree. Possono essere distinte due posizioni: «*the exploit-the-site approach*, that makes full use of the business opportunities, and, *in contrast*, *the protect-the-site approach* that is more selective and prioritises airport related activities» (van Wijk, 2009, p. 92)¹⁷. Il secondo elemento problematico riguardo gli spazi di Schiphol emerge relativamente ai diversi valori riscontrabili nella *airport city* piuttosto che nella *airport area* rispetto alle condizioni di accessibilità pubblica e privata, alle reti di mobilità lenta, alla varietà funzionale, all'articolazione dei suoi spazi e alla presenza di spazi pubblici. Si tratta di un aspetto strettamente connesso al precedente, cioè alle attività insediate nei diversi ambiti dell'aeroporto e alla scelta di differenziare o meno queste attività secondo un approccio 'protect the site' o 'exploit the site'. Le condizioni di questi elementi generalmente positive in prossimità del terminal tendono a diminuire mano a mano che ci sposta all'esterno, verso le altre parti dell'area aeroportuale, dove l'accessibilità pubblica, la varietà delle attività insediate e l'articolazione dei loro spazi peggiorano o diminuiscono notevolmente¹⁸. Il terzo elemento problematico nell'evoluzione di un aeroporto è dato dai contrasti fra il prevalere della funzione aeroportuale e le possibilità di espressione da parte dei suoi utilizzatori e di un uso articolato dei suoi spazi. Nonostante la presenza di aree pubbliche sia davanti al terminal sia nelle porzioni dell'*airport area* destinate a uffici e a servizi - e nonostante l'aeroporto sia uno straordinario punto di in-



La stazione di Bijlmeer, l'Amsterdam Arena Stadium e le attività localizzate nell'intorno

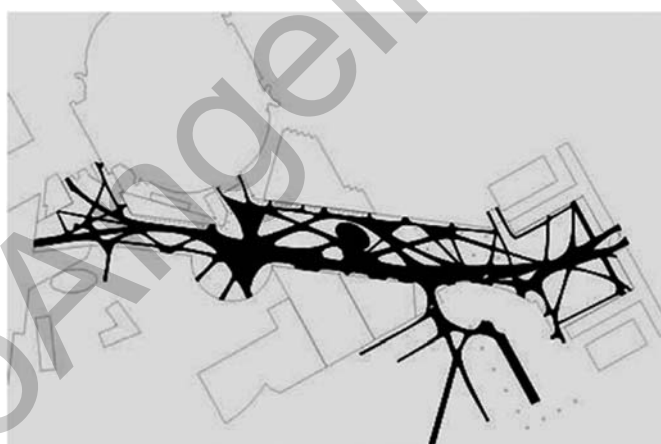
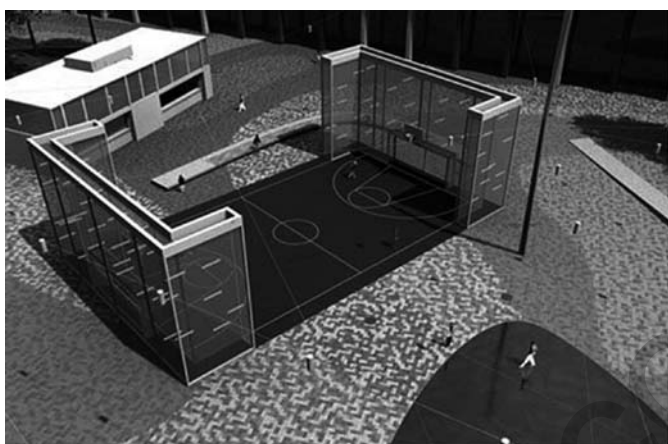
contro per una varietà di soggetti e di attività diverse - i suoi spazi possono essere in parte associati a quelli di un «zero-friction environments» (Hajer, 1999). Le possibilità offerte dall'uso dello spazio pubblico e quelle di esprimersi liberamente da parte di soggetti diversi (condizioni indicate nel Piano Strutturale come 'public realm' e 'civic exhibition'), sono in parte ancora considerevolmente limitate dai caratteri di specializzazione originari, dalle pressioni allo sviluppo e dal prevalere delle necessità economiche della funzione aeroportuale prevalente. Come rilevano Bertolini e Salet: «the efficient handling of flows is here such a paramount one-sided objective that there are little opportunities for different individuals and groups to exhibit themselves in all but a very fleeting, one-sided way. Here lies the problem for Schiphol airport, because it is precisely the proximity of contrasting manifestations of urbanity that offers worthwhile opportunities for new meeting places» (Bertolini, Salet, 2003, p. 141).

Amsterdam Arena: a new commercial and entertainment centre

La seconda area di rilievo come nuovo polo regionale è l'area Arena, nel settore sud-est di Amsterdam, nome con cui si fa riferimento alle attività che si sono sviluppate intorno allo stadio multifunzionale dell'Ajax (stilizzato come Amsterdam Arena) e alla stazione ferroviaria di Bijlmermeer. Arena confina e costituisce al contempo il collegamento fra porzioni urbane fra loro molto diverse: gli office parks Amstel II e Amstel III, l'intervento commerciale realizzato alla fine degli anni '80 di Amsterdamse Poort, il quartiere di edilizia residenziale pubblica di Bijlmermeer, realizzato dagli anni '60 che ha a lungo costituito economicamente e socialmente la zona più problematica di tutta Amsterdam. Gli spazi di intrattenimento di grandi dimensioni e gli spazi commercia-



Immagini della riconfigurazione degli spazi pubblici lungo l'Arena Boulevard (progetto di Karres en Brands)



Interventi di modificazione dello spazio pubblico dell'Arena Boulevard (progetto di Karres en Brands)

li monarca (Ikea, Prenatal, Decathlon, Mediamarkt, Pery Sport) costituiscono insieme allo stadio dell'Ajax il tratto di riconoscimento principale dell'area¹⁹.

Lo sviluppo di Arena è stato segnato da una crescita molto rapida: nel 1991 si trattava di un'area sostanzialmente inedita, con solo alcuni interventi di terziario collocati ai margini. La decisione del 1991 di realizzare in quest'area il nuovo stadio della città, inaugurato nel 1996, spinse la Mu-

nicipalità a rivederne i piani di sviluppo che prevedevano la costruzione di nuove attrezzature per il terziario. Interrogandosi se «the market would be interested in locations that close to a stadium» (Bruijne *et al.*, 2006, p. 49) prese corpo l'idea che lo stadio potesse essere un catalizzatore, a *super-charger*, per altre grandi funzioni legate al commercio e all'intrattenimento, condizione che poi con un rapido sviluppo delle singole attività si è effettivamente verificata. Sono

ora presenti sull'area il cinema multisala Pathè (inaugurato nel 2000, con sede originaria nel centro di Amsterdam, 3.250 posti, quattordici sale e parcheggio con 400 posti auto) e la Heineken Music Hall (aperta nel marzo 2001 con 5.500 posti). Dal 2002 al 2007 la struttura del Pepsi Stage, con una capacità di 2.000 posti, aveva ampliato l'offerta di strutture per eventi presenti lungo l'Arena Boulevard. Sono in corso di realizzazione il Getz Entertainment Center, un unico edificio con attrezzature pubbliche di intrattenimento insieme a spazi privati, e la Music Dome, una seconda sala per concerti di dimensioni maggiori della Heineken Music Hall con una capacità di 15.000 posti. Gli spazi commerciali presenti comprendono l'Arena Arcade, aperta nel 2001, con 17.000 mq dedicati a quattro megastore, e la Villa Arena, un grande centro commerciale per il wellness e l'arredamento con settanta negozi aperto nel 2002. Lo stadio dell'Ajax è invece una struttura polifunzionale per gli eventi sportivi e musicali con un totale di 52.000 posti.

In linea con le pressioni del mercato che ne hanno determinato la crescita originaria, la Municipalità di Amsterdam ha perseguito l'obiettivo di riconoscere il potenziale di una serie di aree periferiche partendo dallo specifico profilo con cui queste si stavano connotando. Per l'area Arena, l'immagine promossa è stata quella di «nuovo distretto commerciale e del divertimento» (Dro, 2007, p. 20), «a new urban hub» (*Ibidem*), che per le diverse attività insediate presenta un livello di attrattività e bacini di utenza alle scale locale, regionale e nazionale. I documenti di Piano risultano esplicativi in questo senso: «the attraction exercised by Centre Area Southeast is not surprising. The possibilities for living, shopping and seeking entertainment are great, because the location can be reached from the centre of Amsterdam within twenty minutes by public transit, and also from Utrecht. A good mixture of functions creates an urban environment, which is attractive both through the day and in the evening» (Bruijne *et al.*, 2006, p. 51) o ancora: «in combination with other crowd-pulling attractions around the stadium (...) a new urban centre hub is developing in the Borough of Amsterdam-Southeast. Football matches and many other events have transformed the Borough into a new liveable, kinetic, cool destination for the city» (Dro, 2007, p. 19).

I recenti progetti di riconfigurazione della Municipalità cercano da un lato di migliorare l'immagine complessiva di Arena (promuovendo con forza il nuovo profilo attrattivo, creando delle sinergie anche rispetto all'immagine del Bijlmeer e rompendone la separazione dal resto dell'agglomerato) dall'altro hanno sviluppato importanti modificazioni fisiche degli spazi del distretto, realizzate in sinergia con la riqualificazione del Bijlmeer e con il potenziamento dei sistemi infrastrutturali fra Amsterdam e Utrecht. L'Arena Boulevard, elemento di connessione fra gli spazi commerciali e di intrattenimento che si sviluppa dalla stazione di Bijlmeer fino allo stadio, è stato riprogettato fra il 2005 e il 2006 in base alle necessità emerse dal suo uso, su progetto dello studio di architettura e paesaggio Karres en Brands. Il ridisegno ha tenuto in considerazione le attività che vi hanno effettivamente luogo, con utenti, tempi nell'arco della giornata e un impatto sullo spazio pubblico diversi: il pubblico molto ampio dei tifosi dello stadio per un tempo e occasioni circoscritte;



Lo spazio dell'Arena Boulevard e alcuni degli usi che vi hanno luogo legati alle attività commerciali e di intrattenimento
Fonte: foto di G. Fini

un pubblico meno consistente ma che gravita intorno all'area più a lungo per i concerti musicali; gli utilizzatori delle attività commerciali, di ristorazione e ricreative che costituiscono il bacino di utenti costanti per l'area nei giorni festivi, i lavoratori e gli abitanti del vicino Bijlmermeer durante le giornate lavorative. Obiettivo dell'intervento era cioè contrastare l'impoverimento dello spazio pubblico e impedire un uso dell'area limitatamente alle grandi strutture commerciali e di divertimento come unici catalizzatori, cioè: «revitalise the area around the Arena Boulevard where the entertainment venues and retail outlets only attract people on an *intermittent, short-term basis*» (Rogers, 2005, p. 11). La Municipalità di Amsterdam rileva come, indipendentemente da quanto possano essere di successo i singoli interventi realizzati, gli eventi di grande dimensione non sono una garanzia per lo sviluppo di Arena e del suo intorno: «l'Arena Boulevard si svuota, non appena la folla dei grandi eventi che qui si possono tenere si allontana. Vi è bisogno di funzioni complementari e di un tema distintivo di riferimento in modo da trattenere i visitatori e attirarli a ritornare» (Dro, 2007, p. 19). Nel nuovo progetto «the design of the public space must be tailored to both situations, so that it forms an attractive public space whether there are tens of thousands or merely dozens of visitors. This *'conflict of scale'* is the key challenge in the re-profiling of the Arena Boulevard» (*Ivi*, p. 20). Il grande boulevard, prima completamente indifferenziato e di una larghezza di 70 metri, è stato suddiviso in zone distinte per mezzo di nuovi sistemi di sedute che delimitano lo spazio, raggruppamenti di alberi e altri sistemi vegetali, differenze nelle quote di calpestio e variazioni di colore della pavimentazione, insieme a un sistema di illuminazione che tende a gerarchizzare le aree le une rispetto alle altre (*Ibidem*). Per rendere il percorso utilizzabile durante tutta la giornata e da utenti diversi, sono stati realizzati lungo il tracciato interventi di dimensioni minori, come un invito a sedersi, a sostare, ad assistere a piccole performances, a in-

contrare altre persone: originariamente spazi per il gioco dal perimetro ben definito e riconoscibile, in seguito sostituiti con attività di ristorazione di piccole dimensioni per sedersi e mangiare all'aperto.

Il secondo elemento alla base della riprogettazione dell'area è stato il prolungamento del percorso pedonale di Arena al di sotto della ferrovia, fino all'Amsterdamse Poort, l'intervento di terziario che precede il quartiere pubblico del Bijlmermeer. I nuovi elementi di ridisegno dello spazio pubblico utilizzati per Arena sono quindi stati riproposti anche per le due aree successive, creando in questo modo una continuità spaziale e una successione fra le attività insediate che vuole rompere la separazione fisica, sociale ed economica che ha caratterizzato le diverse parti del settore. La definizione dei collegamenti spaziali è importante anche per Arena, considerando la possibilità che gli abitanti dell'Amsterdamse Poort e del Bijlmermeer utilizzino l'area nell'arco di tutta la giornata, contribuendo ad articolare l'uso ed evitando un utilizzo riduttivo dello spazio pubblico fra le attrezzature e gli spazi commerciali.

Il passaggio dell'Arena Boulevard al di sotto della linea ferroviaria si è infine integrato con il ridisegno della stazione di Bijlmeer, completato a fine 2007, che rappresenta il terzo elemento importante per il potenziamento dell'area. Attraverso la riqualificazione della stazione è stato possibile realizzare il collegamento pedonale fra le due porzioni, riproporre gli stessi caratteri dello spazio pubblico nel momento dell'estensione e del rifacimento dell'Arena Boulevard, accogliere al di sotto del rilevato della linea ferroviaria alcune attività commerciali di piccole dimensioni – tabaccheria, mini-market, edicola – che si integrano con gli spazi di accesso della stazione secondo una modalità di riqualificazione degli spazi ferroviari comune a tutti gli interventi dei Paesi Bassi. Tutte le fermate dei mezzi pubblici intorno alla stazione, oltre alle linee ferroviarie le fermate degli autobus urbani ed extra urbani, sono state spostate in modo da riorganizzare lo spazio pubblico adiacente. I caratteri architettonici della stazione, come l'uso di ampi spazi vetrati, la continuità spaziale al piano terra, una grande copertura aperta al livello dei binari sono stati sfruttati come occasione fisica e visiva per connettere e creare continuità fra i due quartieri. La compresenza delle diverse azioni – ovvero «revitalise the area around ArenA Boulevard and improve and promote Amsterdamse Poort as a welcoming lively retail destination» (Rogers, 2005, p. 10) – possono essere lette complessivamente come un tentativo per considerare l'intera area del distretto meridionale come «a new cultural destination» (*Ibidem*), formata da un lato dalla concentrazione dagli spazi commerciali e di intrattenimento del nuovo quartiere Arena, dall'altro dalle occasioni presenti nel quartiere multiculturale del Bijlmermeer e dalle sinergie fra i due sviluppate.

Conclusioni e temi trasversali

I due casi affrontati, insieme ai processi di crescita e ai progetti di modificazione che li riguardano, sono stati osservati interrogandosi se fosse in atto per alcune polarità periferiche un'evoluzione *'from poles to places'*: cioè un passaggio da concentrazioni di attività con un elemento funzionale pre-



Lo spazio pubblico di fronte alle attività monomarca di Arena
Fonte: foto di G. Fini

ponderante a nuovi brani urbani. L'interrogativo si riferisce alla possibilità che le polarità possano costituire anche occasioni di varietà funzionale, di uno spazio e di relazioni più articolate rispetto alla loro formazione originale, da ricomporre con il territorio circostante e con le parti urbane già consolidate.

Con riferimento al contesto italiano un interrogativo in parte analogo, sulle possibilità espresse da particolari configurazioni della città contemporanea – centri commerciali, outlet, stadi, aeroporti – come nuovi spazi del pubblico, era stato espresso da Ilardi e Desideri (1997) e più recentemente da Agnoletto, Delpiano e Guerzoni (2007)²⁰. Gabellini (2010, pp. 19-20) e in seguito Di Giovanni (2010) evidenziando il succedersi dei suffissi *non*, *iper* e *super*, con riferimento ai nonluoghi, iperluoghi e superluoghi, sottolineano il cambiamento nel giudizio espresso nei confronti delle 'cittadelle specializzate', dove l'ultimo aggettivo, *super*, esprime un atteggiamento maggiormente disponibile nei confronti di questi spazi e delle pratiche che vi hanno luogo.

Morandi facendo particolare riferimento ai poli commerciali²¹, pone alcune questioni simili a quelle che hanno spinto all'osservazioni delle polarità olandesi e a una loro possibile evoluzione in un sistema di luoghi più articolato, interrogandosi se sia in atto «in queste nuove formazioni (...) un processo di riconcentrazione, che tende a costruire una struttura di luoghi centrali nei territori della suburbanizzazione, che potrebbero anche prefigurare un tendenziale orientamento a un modello di sviluppo policentrico» (Morandi, 2009b, p. 9). L'interrogativo è se sia possibile pensare a questi luoghi, caratterizzati almeno all'origine dai caratteri di compattezza, separazione e autoconclusione «come luoghi di sosta, del tempo lento, della convivialità. Quale tipo di organizzazione urbanistica delle relazioni spaziali e quale tipo di configurazione architettonica possono essere proposte per superarne l'usuale autoreferenzialità?» (*Ivi*, p. 10).

Rispetto a questi interrogativi – e alla loro evoluzione verso

brani urbani significativi – i due casi olandesi presentati sono letti positivamente: perché suggeriscono alcune modalità operative sulle possibilità di modificazione di alcuni poli emergenti della regione urbana e per la complessità dei temi che sollevano. Anche se si tratta di un processo ancora lungo da percorrere la possibilità di ‘sfruttare’ appieno le polarità come i futuri spazi della città contemporanea è espressa e perseguita chiaramente dalla Municipalità di Amsterdam; pur con alcuni nodi problematici che i progetti evidenziano, con soluzioni spaziali da esplorare e articolare ulteriormente. Complessivamente, colpiscono le forti intenzionalità pubbliche, il livello di riflessione e l’investimento rivolto verso questi luoghi per i prossimi anni, insieme ai diversi temi che si intrecciano nei progetti di riconfigurazione.

Il primo livello di modificazione suggerito dall’osservazione dei due casi indica la necessità da parte degli organi competenti di proporre una visione strategica per le polarità emergenti, ovvero la necessità di inquadrarli rispetto alle trasformazioni territoriali in corso e ancorarle a un senso profondo di modificazione. La necessità di introdurre schemi interpretativi di tali figure territoriali che tengano conto di fattori costitutivi complessi, «legati non solo a elementi dimensionali o funzionali, quanto ad elementi simbolici e dipendenti dalla interpretazione del mutevole significato dei luoghi del territorio contemporaneo» è sottolineata nel contesto italiano anche da Morandi (*Ivi*, p. 9). Anche Dematteis riconosce la necessità di produrre attraverso un nuovo sguardo modelli interpretativi più coerenti rispetto alle trasformazioni e alle pratiche: se infatti alcuni spazi della contemporaneità sono espressione di logiche autonome, privi di una spazialità sociale, al contempo in modo paradossale «tale fenomeno esprime simultaneamente uno sganciamento dal contesto e una nuova presa sul territorio, un ancoraggio che contribuisce a riconfigurare gli ambienti locali della vita urbana» (*Ivi*, p. 9).

Il secondo piano di lavoro che emerge con forza dai casi presentati è dato nella necessità di mettere a punto di volta in volta strategie progettuali alla scala urbana e architettonica che, anche se circoscritte e puntuali, sondino attraverso un’analisi tecnicamente pertinente il carattere di questi spazi e le loro possibilità di modificazione, intrecciandole alle pratiche che vi hanno luogo (si veda su questo anche Merlini, 2009). Un aspetto della pratica progettuale che non appare completamente a fuoco nel panorama italiano, pur a fronte di un dibattito teorico sofisticato che si è costruito negli anni²². Anche Di Giovanni (2010, p. 70) evidenziando alcuni nodi problematici del progetto dei ‘superluoghi’ indica come: «gli obiettivi vanno precisati: (...) progettare le connessioni non significa necessariamente immaginare un sistema isotropo, equipotenziale; trattare gli spazi e specificarne le dimensioni non significa necessariamente ricondursi a forme stereotipate della urbanità tradizionale; regolare la varietà e la densità delle attività dei superluoghi non può indurre immediatamente a rendere funzionalmente omogenei il superluogo e il suo contesto. (...) Più in generale si potrebbe riconoscere che i problemi di abitabilità della città contemporanea riguardano le relazioni tra pattern insediativi e recapiti territoriali che mettono in tensione le forme della prossimità». Infine, il ruolo che alcune polarità ricoprono o potrebbero ricoprire a una scala territoriale allargata, indica la neces-



La stazione di Bijlmeer con lo spazio di accesso passante e le linee ferroviarie in rilievo

Fonte: foto di G. Fini

tà di lavorare a un livello intermedio di cooperazione fra i diversi organi istituzionali, comuni adiacenti, province, regioni, fino alla costituzione di piattaforme create *ad hoc*, cercando di mediare l’insorgere di conflitti che derivano dall’ideazione di progetti e obiettivi diversi da parte di soggetti plurimi²³.

Dall’analisi dei casi e dalle questioni da essi sollevati emerge complessivamente che non vi può essere alcuna contrapposizione fra chi considera questi luoghi come spazi in costruzione del territorio contemporaneo e chi come ambiti da tralasciare. I progetti analizzati spingono invece a riflettere sul ruolo che alcune inedite configurazioni funzionali e territoriali ricoprono nei luoghi della vita contemporanea, suggerendo al contempo la messa a punto della giusta ‘distanza di osservazione’, di modelli interpretativi e di progetto applicabili di volta in volta al diverso peso delle trasformazioni in corso.

Note

1. L’articolo è esito di uno studio diretto dei casi compiuto durante un periodo di ricerca presso l’AmidSt, Amsterdam Institute for Metropolitan and International Development Studies, Uva, Universiteit van Amsterdam, realizzato nel corso del 2009 e dei successivi approfondimenti. Si ringraziano i proff. L. Bertolini, S. Majoor (AmidSt) e il dott. M. van Wijk (Sadac, Schiphol Area Development Company) per i confronti e i materiali di documentazione forniti sui progetti analizzati e sul contesto olandese di riferimento.

2. «Da un’agglomerazione fortemente orientata verso un unico cuore, a un network urbano regionale formato da centri multipli e gerarchie in mutamento».

3. I programmi di rinnovamento urbano hanno avuto un certo successo nel migliorare le condizioni fisiche e il comfort abitativo dei quartieri costruiti prima della II Guerra Mondiale e nel creare abitazioni sociali, sussidiate dallo stato, a cui ha potuto accedere parte della popolazione (Majoor, 2008).

4. La politica di *clustered deconcentration* aveva già condotto ad una

certa «regionalization of spatial patterns and relationship» (Majoer, 2008, p. 72), una condizione che vedeva tuttavia il centro città in una posizione assolutamente preponderante e le aree periferiche in una posizione subordinata, in termini di attività insediate, collegamenti infrastrutturali e, non ultimo, di immagine.

5. «During the Nineties these areas underwent rapid (speculative) development as part of Amsterdam's successful integration into global markets that led to above-average growth rates. Compared to other parts of the country, the whole Amsterdam region benefited most of the fast-growing Schiphol Airport to the southwest of Amsterdam» (Bontje, 2007, p. 21).

6. Dro, Gemeente Amsterdam, Dienst Ruimtelijke Ordening, Structure Visie 2011, materiali consultati su: www.dro.amsterdam.nl, settembre 2010.

7. Lo sviluppo dell'area Zuidas South Axis è emblematico rispetto a questo processo di crescita frammentata e testimonia lo spostamento di alcune importanti funzioni verso l'esterno dell'area urbana per opera degli operatori privati, accompagnato dalla trascuratezza iniziale da parte della Municipalità nei confronti delle localizzazioni periferiche. «For a long time the city planners largely ignored the preference of the Amsterdam finance, insurance and real estate cluster for a location on the southern part of the Ring Road A10. It took the decision of a large multinational bank, Abn Amro, to move to the southern ring road to change the mind of the city planners. (...) In the next 20 to 25 years, a mix of offices, apartments, retail, leisure, cultural and sports facilities is supposed to be realised» (Bontje, 2007, p. 12). Si veda, per una ricostruzione più articolata della vicenda di sviluppo dell'area Zuidas Major (2008) e Fini (2010).

8. Intervista con Bertolini presso l'AmidSt, Amsterdam, giugno 2009.

9. Si tratta di un tema ricorrente nel dibattito e nelle esperienze olandesi sui caratteri e le forme della città contemporanea. Nel modello 'nodo-luogo' il 'valore del luogo' è espresso dal numero delle attività insediate. Nel modello city-port la 'dimensione urbana' è espressa dal numero degli abitanti e dei posti di lavoro nell'arco di tre chilometri e richiama la densità di specifiche localizzazioni. Entrambe le definizioni necessiterebbero in realtà di ulteriori approfondimenti che tengano in considerazione anche aspetti fisici e qualitativi degli spazi analizzati.

10. «Come queste aree di urbanità sparse possano connettersi all'interno del network di interazioni urbane, il fuoco delle quali è parzialmente spostato al di fuori dei tradizionali confini municipali». Infatti: «Anyone looking ahead for the next thirty years, sees not a driving central urban economy creating new opportunities in a circle around it but a metropolitan region with a variety of centres made up of new locations along through-road and around public transportation nodes, related in only few respects to the central city's former regional function» (Bertolini, Salet, 2003, p. 131).

11. Le dimensioni espresse nel piano strutturale, elaborate in collaborazione con l'AmidSt, fanno riferimento ai caratteri di «specialization and interchange», «diversity and freedom of choice», «urbanity as civic exhibition», «the principle of connectivity and accessibility in addition to the traditional emphasis on proximity and territorial continuity».

12. L'aeroporto è posto nel territorio della vicina Municipalità di Haarlemmermeer. Schiphol è di proprietà per il 75,8% dello stato olandese, per il 21,8% della Municipalità di Amsterdam, per il 2,4% della Municipalità di Rotterdam. Questa condizione, per cui l'aeroporto non è localizzato nel territorio della città di Amsterdam che pur ne possiede una quota superiore a un quarto, complica i profili delle coalizioni che determinano le scelte di sviluppo dell'aeroporto e in quale direzione queste debbano essere compiute.

13. *Mainport* è un concetto proprio della pianificazione olandese con origini nella programmazione infrastrutturale che si è evoluto verso un concetto di pianificazione economica e spaziale.

14. «The airport's size and its respective position in the metropolitan area matter. The nearer and bigger it is, the stronger its impact» (Güller e Güller, 2002, p. 27).

15. Le diverse posizioni in merito a una ulteriore crescita di Schiphol nella sua posizione attuale, o alla necessità di un suo contenimento o di

un trasferimento in un'altra sede, possono essere ricondotte a una 'growth coalition' e a una 'environment coalition'. Riguardo Hoofddorp, nel 2004 il governo nazionale olandese ha riconosciuto che l'espansione di Schiphol e allo stesso tempo una ulteriore crescita delle vicine Municipalità non fossero più possibili. Le scelte di pianificazione nazionale hanno optato per lo sviluppo di Schiphol e la costruzione di nuove aree residenziali nella città di Hoofddorp fino al congiungimento con la vicina Nieuw-Vennp in una città di 100.000 abitanti è stata cancellata.

16. Güller e Güller (2002, p. 164) classificano l'ampio spettro di attività che si sono collocate in ed in prossimità degli aeroporti europei suddividendole in attività più o meno correlate al traffico aereo - 'core business related', 'airport related', 'airport oriented', 'profiting of the airport image' - e rispetto al valore per mq aggiunto: 'high, average, low added value' per mq.

17. Risulta chiaro che perseguendo il modello *exploit the site* solo le aree centrali dell'aeroporto saranno il luogo di insediamento di attività differenziate, sfruttando le richieste dei diversi utenti e l'accessibilità; le attività con i valori più bassi sono spinte verso le aree più esterne della *airport area* che registrano quindi condizioni completamente differenti fra il terminal dell'aeroporto e le aree adiacenti.

18. Per esempio l'accessibilità di Schiphol Centrum, l'area centrale dell'aeroporto, è molto buona. Schiphol è un nodo di interscambio fra la città di Amsterdam e il territorio circostante, una piattaforma logistica per il traffico su gomma, ferroviario e aereo, oltre a disporre di grandi superfici di parcheggio. L'accessibilità, che pure rappresenta un elemento chiave per mantenere alti i livelli di soddisfazione delle attività e delle industrie insediate, è invece più problematica nelle aree circostanti. I collegamenti del settore inferiore, come il passaggio della strada provinciale N201, tra Aalsmeer e Hoofddorp soffrono di congestione legata all'aeroporto e non sono state pianificate né operazioni di ampliamento né di ridefinizione di alcune porzioni del tracciato. Inoltre, l'assenza di un collegamento metropolitano o di ferrovia leggera (*light rail*) nell'intorno dell'aeroporto è percepito molto negativamente a fronte del fatto che in quest'area i collegamenti su gomma delle linee di autobus sono considerate come 'high quality public transport'. Una trattazione articolata sulle diverse condizioni riscontrabili nella *airport area* è in van Wijk (2009) e Fini (2010).

19. La parte ovest (Arena, gli office parks e gli spazi commerciali) e la parte est (Bijlmermeer e Amsterdamse Poort) sono separate dal passaggio della linea ferroviaria Amsterdam-Utrecht, in rilevato, e della linea di metropolitana urbana. I collegamenti infrastrutturali, che rendono oggi il settore urbano facilmente raggiungibile dal centro città e permettono i frequenti collegamenti pendolari fra Amsterdam e Utrecht, hanno costituito per lungo tempo una barriera spaziale e simbolica e un elemento di separazione per lo sviluppo del quartiere Bijlmermeer rispetto all'intorno.

20. «Come si possono progettare sinergie utili a evitare la periferizzazione? La qualità architettonica fino a quale livello è capace di incidere sull'immagine di ambienti pensati e cercati dai fruitori per la loro specializzazione tematica e per la loro offerta funzionale?» interrogativi che sottendono all'esplicito «i superluoghi sono nuove città?» in Agnoletto, Delpiano, Guerzoni, 2007, p. 8.

21. L'autrice si occupa nello specifico «dell'emergere o il consolidarsi nei territori periferici delle regioni urbane di aggregazioni multifunzionali dense, nelle quali (...) le attività legate allo scambio e al tempo libero sono una importante componente, cui si associano in modo variabile elementi diversi, dalla produzione alla logistica, fino alla ricettività e alla residenza» (Morandi, 2009, p. 9).

22. Una difficoltà di definizione di nuove strategie progettuali che ha visto, pur con qualche eccezione, una maggiore attenzione rivolta verso i materiali 'minuti', residenziali e produttivi, dei territori della dispersione e un focus minore verso le sue parti 'dure', quali le piattaforme produttive, commerciali e di trasporto.

23. Con alcune similitudini rispetto al contesto italiano nei Paesi Bassi l'intermediazione fra il livello nazionale e le Municipalità locali, cioè il livello delle Province, è considerato l'anello più debole del sistema. I

governi provinciali devono redigere i propri strumenti di pianificazione spaziale (i Piani Provinciali Strutturali, *Streekplannen* utilizzati per integrare le iniziative di pianificazione locale all'interno di un contesto più ampio) ma il loro ruolo è messo in discussione in maniera crescente. Parallelamente si sono sviluppate alla scala provinciale e regionale, delle piattaforme di cooperazione e degli organi di governo alternativi. Nella regione di Amsterdam vi sono la Roa (Amsterdam Regional Government, una forma di cooperazione fra Amsterdam e le quindici vicine municipalità); la Rsa (Regional Co-operation Amsterdam, un network informale di trentotto municipalità appartenenti alle province del North Holland e della Flevoland); la Regio-Randstad; altre forme di cooperazione sono la *Amsterdam Schiphol Area* (che promuove e regola lo sviluppo dell'area aeroportuale); l'alleanza della *North Sea Canal Area* (con l'obiettivo di perseguire uno sviluppo sostenibile dell'area portuale); la *Platform Accessibility North Wing* che si focalizza sui maggiori progetti infrastrutturali. Un contesto non completamente chiaro, secondo Bertolini, Salet (2003) dove le coalizioni non hanno necessariamente le stesse posizioni in merito alle diverse questioni da affrontare. In questo contesto, poiché anche le province mancano di un ruolo significativo per rinforzare il coordinamento regionale, lo Structure Plan della Municipalità di Amsterdam viene tutt'ora interpretato come lo strumento fondamentale per definire le linee di assetto della regione e le modalità con cui lo sviluppo avrà luogo e gioca un ruolo decisivo nell'indicare le priorità della 'municipal policy' in un contesto di policy multidimensionale.

Riferimenti bibliografici

- Aa.Vv., 2000, «Aeroporto Internazionale Schiphol, Amsterdam – Schiphol International Airport, Amsterdam», *Domus*, n. 815, maggio, pp. 8-19.
- Agnoletto M., Delpiano A., Guerzoni M., 2007, a cura di, *La civiltà dei superluoghi. Notizie dalla metropoli quotidiana*, Damiani, Bologna.
- Bertolini L., 1999, «Spatial Development Patterns and Public Transport: The Application of an Analytical Model in the Netherlands», *Planning Practice & Research*, vol. 14, n. 2, pp. 199-210.
- Bertolini L., 2006, «Fostering Urbanity in a Mobile Society: Linking Concepts and Practices», *Journal of Urban Design*, vol. 11, n. 3, pp. 319-334.
- Bertolini L., Salet W., 2003, «Planning Concepts for Cities in Transition: Regionalization of Urbanity in the Amsterdam Structure Plan», *Planning Theory & Practice*, vol. 4, n. 2, pp. 131-146.
- Bontje M., Burdack J., 2005, «Edge Cities, European-style: Examples from Paris and the Randstad», *Cities*, Elsevier Science, vol. 22, n. 4, pp. 317-330.
- Bontje M., Sleutjes M., 2007, *Amsterdam: History Meets Modernity. Pathways to Creative and Knowledge-based Regions*, Acre (Accommodating Creative Knowledge – Competitiveness of European Metropolitan Regions within the Enlarged Union), AmidSt, University of Amsterdam, Amsterdam.
- Bruijine D., van Hoogstraten D., Kwekkeboom W., 2006, *Amsterdam Southeast. Centre area Southeast and Urban Renewal in the Bijlmermeer 1992-2010*, Thoth Publisher Bussom, Amsterdam.
- Brunetta G., Morandi C., 2009, a cura di, *Polarità commerciali e trasformazioni territoriali: un approccio interregionale*, Alinea, Firenze.
- Dematteis G., 2008, a cura di, *Rapporto annuale 2008. L'Italia delle città tra malessere e trasfigurazione*, Edizioni Sgi (Società Geografica Italiana), Roma.
- Desideri P., Ilardi M., 1997, a cura di, *Attraversamenti: i nuovi territori dello spazio pubblico*, Costa & Nolan, Genova.
- Di Giovanni A., 2010, *Spazi comuni. Progetto urbanistico e vita in pubblico nella città contemporanea*, Carocci, Roma.
- Dro (Gemeente Amsterdam, Dienst Ruimtelijke Ordening), 2003, *Kiezen voor stedelijkheid. Structuurplan Amsterdam*, Amsterdam.
- Dro (Gemeente Amsterdam, Dienst Ruimtelijke Ordening), 2007, «ArenA Poort. Het nieuwe centrum in Zuidoost», *PlanAmsterdam*, n. 6.
- Dro (Gemeente Amsterdam, Dienst Ruimtelijke Ordening), 2008, «Metropolizing Amsterdam. Toward a European Metropolis», *PlanAmsterdam* (special number).
- Fini G., 2010, *From poles to places. Crescita periferica, polarità emergenti e nuove urbanità*, tesi di dottorato in «Progetti e Politiche Urbane», rel. prof. P. Gabellini, Politecnico di Milano.
- Gabellini P., 2009, *Fare urbanistica. Esperienze, comunicazione, memoria*, Carocci, Roma.
- Güller M., Güller M., 2002, *From Airport to Airport City*, Gustavo Gili, Barcelona.
- Hajer M.A., 1999, «Zero-Friction Society. Urban Design as Cultural Politics», *Urban Design Quarterly*, n. 71, pp. 29-34.
- Healey P., 2007, *Urban Complexity and Spatial Strategies: Towards a Relational Planning for our Times*, Routledge, London.
- Jolles A., Klusman E., Teunissen B., 2003, eds., *Planning Amsterdam. Scenarios for Urban Development 1928-2003*, Nai Publisher, Rotterdam.
- Majoor S., 2008, *Disconnected Innovations: Urbanity in Large-scale Development Projects: Zuidas Amsterdam, Ørestad Copenhagen and Forum Barcelona*, Eburon, Delft.
- Merlini C., 2009, *Cose/viste: letture di territori*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna.
- Morandi C., 2009a, «Grandi polarità interregionali del commercio e del tempo libero nell'area padana», *Territorio*, n. 48, pp. 35-41.
- Morandi C., 2009b, «Polarità commerciali. Costituzione e ruolo territoriale», in Brunetta G., Morandi C. (a cura di), *Polarità commerciali e trasformazioni territoriali: un approccio interregionale*, Alinea, Firenze, pp. 7-11.
- Morandi C., Pucci P., Rolando A., 2009, «Megastrutture a grande occupazione di suolo e dinamiche territoriali. Casi europei a confronto», *Territorio*, n. 48, pp. 7-8.
- Pucci P., 2009, «Megastrutture: geografie localizzative e forme in evoluzione», *Territorio*, n. 48, pp. 42-50.
- Rogers D., 2005, «Making Connections and a New City Centre in Amsterdam», *Urban Design*, n. 96, pp. 10-14.
- Salet W., Majoor S., 2005, eds., *Amsterdam Zuidas European Space*, 010 Publishers, Rotterdam.
- Schiphol Group, 2008, *Corporate Responsibility – Creating Airportcities*, Schiphol Group, Amsterdam.
- van Wijk M., 2009, *Airports as Cityports in the City-region: Spatial-economic and Institutional Positions and Institutional Learning in Randstad-Schiphol (Ams), Frankfurt Rhein-Main (Fra), Tokyo Hane-da (Hnd) and Narita (Nrt)*, Koninklijk, Nederlands Aardrijkskundig Genootschap, Netherlands Geographical Studies n. 353, Utrecht.