

TERRITORIO DELLA RICERCA  
SU INSEDIAMENTI E AMBIENTE

RIVISTA INTERNAZIONALE  
DI CULTURA URBANISTICA

11



il mare e  
la città



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

Vol.6 n.2 (Dicembre 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 Universidad 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. Io 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 Universidad 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

Città-Porto-Mare. I caratteri evolutivi di un rapporto complesso / *The City-the Port-the Sea. The evolutive features of a complex relation*

Mario COLETTA

### Interventi/ Papers

Città e mare: identità marittima per una rigenerazione urbana sostenibile/ *Sea and the city: maritime identity for urban sustainable regeneration*

Massimo CLEMENTE

19

Questioni spaziali: la forma urbana della città influenza le possibilità economiche, in particolare Venezia, la città e la Laguna: un rapporto smarrito?/ *Venice, the city and the lagoon: a lost relationship?*

Piero PEDROCCO

35

Vista dal mare. La riqualificazione del waterfront di Marsiglia, tra edifici-icona e Mediterraneo/ *A view from the Sea. The regeneration of Marseille waterfront: iconic buildings and Mediterranean sea*

Maria Elena BUSLACCHI

47

Tra regole e misteri, del mare e dell'urbano / *Between rules and mysteries, of the sea and of the city*

Francesco FORTE

61

Haliç, il mare urbano. Paesaggio e trasformazione delle aree centrali di Istanbul / *Haliç, the urban sea. Landscape and transformation of the central areas of Istanbul*

Gianluca FREDIANI

75

Relazione città-porto-waterfront: complessità e complicazioni/ *Relationship between city-port-waterfront: complexity and complications*

Bianca PETRELLA

89

Portofino, fra turismo d'élite e spopolamento/ *Portofino, between elite tourism and depopulation*

Francesco GASTALDI

103

La conservazione e l'innovazione nella rigenerazione urbana. Un caso studio: "La costa ionica da Torre Merlata all'abitato di Torre Melissa"/ *The conservation and innovation in urban regeneration. A case study: The Ionian Coast from Torre Merlata to the village of Torre Melissa*

Domenico PASSARELLI, Vincenzo Alfonso COSIMO

115

Rinaturazione urbana nel Mediterraneo: nuove strategie da antichi genomi/ *Urban rinaturaction in Mediterranean: new strategy from ancient genomes*

Emanuela NAN

131

Impatti delle energie rinnovabili sul paesaggio. Eolico, alternative offshore in ambiti marini/ *Impacts of renewable energy on landscape. Alternative of offshore wind in marine areas*

Francesca MORACI, Celestina FAZIA

145

LIVERPOOL @ SHANGHAI. Il waterfront come un brandscape nel caso studio di Liverpool Waters / *LIVERPOOL @ SHANGHAI. The waterfront as a brandscape in Liverpool Waters case study*

Annie ATTADEMO

157

|   |     |
|---|-----|
| La rigenerazione dell'area urbana costiera di Scheveningen: Pearl by the Sea / <i>Regeneration of the Urban Coastal area of Scheveningen: Pearl by the Sea</i><br>Leo OORSCHOT  | 171 |
| Underwater: il rapporto città-acqua nella Zuid Holland/ <i>Underwater: the relationship city-water in Zuid Holland</i><br>Maurizio Francesco ERRIGO, Fabiola ARCURI   | 185 |
| Quartieri in conflitto e tradizioni marittime: può la rigenerazione del waterfront aiutare a ri-progettare un futuro di pace? Approfondimenti da Belfast / <i>Conflicting neighbourhoods and maritime traditions: does the waterfront regeneration help to re-design a peaceful future? Insights from Belfast</i><br>Gabriella Esposito DE VITA, Alona MARTINEZ-PEREZ, Claudia TRILLO | 201 |
| Porto, città, territorio: sviluppo economico e qualità urbana nel caso studio di Salerno / <i>Port, city, territory: economic development and urban quality in the case study of Salerno</i><br>Andrea ANNUNZIATA, Massimo CLEMENTE, Eleonora GIOVENE DI GIRASOLE, Elena VALENTINO  | 219 |
| Valutazioni e processi decisionali per una portualità turistica sostenibile nel Mediterraneo / <i>Assessments and decision-making processes for sustainable touristic ports in Mediterranean</i><br>Maria CERRETA, Pasquale DE TORO, Francesca FERRETTI   | 239 |

## Rubriche/Sections

|  |     |
|--|-----|
| <b>Recensioni/Book reviews</b>   | 255 |
| <b>Studi, Piani e Progetti/Studies, Plans and Projects</b>   |     |
| Riconquistare il mare e guardare ad Oriente. Un progetto per Rigenerare Crotona / <i>Regaining the sea and look to the East. A project to regenerate Crotona</i><br>Michele MANIGRASSO | 267 |
| Programma Epos della Regione Basilicata. Una rete per il cambiamento / <i>Epos program by the Region of Basilicata. A Network for Change</i><br>Margherita SARLI                       | 271 |
| Progetti di waterfront / <i>Waterfront projects</i><br>Antonio ACIERNO   | 275 |
| La riqualificazione del lungosenna parigino: le Projet des berges de Seine / <i>The redevelopment of the riverbanks of Seine: le Projet des berges de Seine</i><br>Candida CUTURI      | 283 |
| <b>Dibattiti, convegni, interviste e conferenze/Debates, meetings, interviews and conferences</b>  |     |
| Il senso di Louise per i rifiuti / <i>The sense of Louise for waste</i><br>Francesca PIROZZI   | 289 |
| Il viaggio immaginario. 1979 - 2013 / <i>The imaginary journey</i><br>Tiziana COLETTA  | 293 |
| <b>Rassegna legislativa/ Legislative review</b>  |     |
| Il Piano Regolatore Portuale nella L. 84/94 / <i>The Port Master Plan in the Law 84/94</i><br>Antonio ACIERNO  | 297 |

## Underwater: the relationship city-water in Zuid Holland

*Maurizio Francesco Errigo, Fabiola Arcuri*

### *Abstract*

The Netherlands has a coastline of over 400 miles but they have always been characterized by an uneasy relationship with the sea. Because of geomorphology that puts the country on average 5 meters below sea level, the Dutch urban planning, at all levels of government, has always questioned the need to defend themselves from river and marine flooding; over the centuries it has developed a pragmatic approach, enshrined in various national laws and in the establishment of the Ministry of Water Management, which has set as its main objective the defense of the territory from the water. At the moment about 75 % of the Dutch coast is protected by sand dunes that vary its length from 100 meters to several kilometers, 15% of the coast is made up of man-made constructions “hard” structures such as dams, and artificial barriers, while 10% remaining is characterized by flat and very extensive beaches.

The relationship between land and sea in the Netherlands has always been characterized by a twofold consideration, the positive sea beach, home of leisure and recreation,



*Creazione di tratto di costa artificiale tramite navi aspira sabbia*

Abstract

fishing and yachting venue; but on the other hand, perhaps the most important, the sea is seen as *Gevaar*, as danger and as such must be considered when planning the structure of a future city.

In this article, we wanted to investigate this planning approach investigating the coastal area of the city of The Hague, Scheveningen, which is for many centuries considered the most important beach in the country but that, in addition to being home to recreational activities, *ricreative & Wellness* is constantly faced with the danger of flooding. The dunes defense by the water were in time transformed into a successful waterfront through the project by architect Manuel de Solà Morales, but the same coastline is still affected by numerous urban contradictions; a greatest example of this is the structure of *De Pier*.

### ***Underwater: il rapporto città-acqua nella Zuid Holland***

I Paesi Bassi hanno una linea costiera di oltre 400 chilometri ma sono da sempre stati caratterizzati da un rapporto difficile con il mare. A causa della conformazione geomorfologica che pone il paese in media 5 metri sotto il livello del mare, la pianificazione urbanistica olandese a tutti i livelli di governo si è da sempre interrogata sulla necessità di difendersi dalle inondazioni fluviali e marine; nei secoli si è sviluppato un approccio pragmatico, sancito da diverse leggi nazionali e dall'istituzione del Ministero di Management delle Acque, che ha posto come obiettivo principale la difesa del territorio dalle acque. Al momento circa il 75% della costa olandese è protetta da dune sabbiose che variano la propria lunghezza da 100 metri a diversi chilometri; il 15% della costa è costituito da costruzioni antropiche "hard" quali dighe, e barriere artificiali, mentre il 10% rimanente è caratterizzato da spiagge piatte e molto estese.

Il rapporto tra mare e terra in Olanda è stato da sempre caratterizzato da una duplice considerazione, in positivo il mare è spiaggia, sede delle attività di svago e ricreazione, sede di pesca e diportismo ma dall'altro lato, forse il più importante, il mare è visto come *Gevaar*, come pericolo e deve essere considerato in quanto tale quando si pianifica l'assetto di una città futura.

In questo articolo si è voluto affrontare questo approccio pianificatorio indagando la zona costiera della città dell'Aia, Scheveningen, che è da diversi secoli considerata la spiaggia più importante del paese ma che, oltre ad essere sede di attività ludiche, ricreative e di benessere, si trova a dover fronteggiare costantemente il pericolo di inondazioni. La duna di difesa dalle acque è stata nel tempo trasformata in un waterfront di successo attraverso il progetto dell'architetto Manuel de Solà Morales ma la stessa linea costiera è ancora oggi interessata da numerose contraddizioni urbanistiche il cui maggior esempio è costituito dal *Molo De Pier*.

#### **Keywords:**

*Urban design, coastal preservation, waterfront, flood protection*

## Underwater: il rapporto città-acqua nella Zuid Holland

*Maurizio Francesco Errigo, Fabiola Arcuri*

### Introduzione

I Paesi Bassi sono situati nella parte sud-orientale del Mare del Nord e hanno una linea costiera di oltre 400 km. La costa olandese può essere divisa in tre parti differenti: la costa del *Delta* nel sud, la costa dell'*Olanda* al centro e il *Wadden Sea* nel nord. La *costa del Delta* è composta da insenature ed estuari che, fatta eccezione per la Schelda occidentale, sono stati chiusi da dighe e barriere dall'inizio degli anni '60; la *costa Olanda* è una tipica costa sabbiosa caratterizzata dalla presenza di molte dune, il *Wadden Sea* è costituito da una serie di arcipelaghi che fungono da difesa per le zone più interne della regione.

Al momento circa il 75% della costa olandese è protetta da dune sabbiose che variano la propria lunghezza da 100 metri a diversi chilometri; il 15% della costa è costituito da costruzioni antropiche "hard" quali dighe, e barriere artificiali, mentre il 10% rimanente è caratterizzato da spiagge piatte e molto estese.

Le zone costiere olandesi sono situate nel Mare del Nord e alla foce di diversi grandi fiumi come il Reno, la Mosa, lo Schelda e l'Ems. Sei province olandesi si affacciano sul mare: Groningen, Friesland, Flevoland, Noord-Holland, Zuid-Holland, Zeeland.

Nei Paesi Bassi inoltre 9 milioni di persone vivono in zone sotto il livello del mare.

La funzione principale della costa è di proteggere l'entroterra pianeggiante dalle inondazioni del mare. La zona costiera, tuttavia, accoglie anche altre funzioni importanti: ad esempio, attività di svago e benessere, attività ricreative, funzioni residenziali e industriali. Allo stato attuale, l'erosione costiera è presente lungo la metà della costa olandese e mette in pericolo queste funzioni, aumentando la necessità di una gestione integrata dell'ambito costiero.

La tradizione paesaggistica olandese ha un carattere peculiare legato alla natura stessa del territorio, un territorio artificiale, è per definizione un "*man made landscape*", artificiale e *ingegnerizzato* in ogni sua componente, dalla struttura territoriale delle reti idrologiche al dettaglio costruttivo dello spazio pubblico. Nulla è lasciato al caso. Tutto è pianificato, progettato, disegnato e gestito con attenzione, e precisione.

A livello di gestione delle azioni di difesa contro le inondazioni della costa, il sistema politico olandese prevede competenze ai tre principali livelli di governo:

- a) Governo nazionale, (Ministero dei Trasporti, dei Lavori Pubblici e Management dell'acqua);
- b) a livello regionale sono presenti quattro province costiere e sette aziende idriche

costiere;

c) a livello locale, con il coinvolgimento di diverse municipalità.

Il ruolo dello Stato è triplice: cura la supervisione generale, ha la gestione della difesa delle inondazioni nelle isole Wadden e delle dighe del Delta, e ha la gestione della costa. Come supervisore generale lo Stato è responsabile anche della strategia politica nazionale.

A livello regionale, sono coinvolte tre diverse autorità e un corpo consultivo: le *Water Boards*, le autorità provinciali e comunali e gli organi consultivi per la costa.

La necessità di difendersi dall'innalzamento del livello del mare, dal pericolo di inondazioni fluviali e le condizioni geomorfologiche estreme in cui il territorio olandese si trova (in media 5 metri sotto il livello del mare) hanno determinato nei secoli lo sviluppo di un approccio prettamente pragmatico ed altamente integrato alla progettazione territoriale, infrastrutturale e paesaggistica.

Consci del fatto che l'esistenza e la sopravvivenza stessa del territorio dipendono dalle infrastrutture che lo determinano, i pianificatori e progettisti olandesi hanno sviluppato, soprattutto nel ventesimo secolo, politiche e strategie atte a sviluppare e mantenere un equilibrio "sostenibile" tra urbanizzazione, paesaggio e infrastrutture.

Per soddisfare il bisogno di suolo per attività agricole o per esigenze abitative, gli olandesi hanno costruito dighe e canali via via più grandi e ingegnosi. Le opere di ingegneria idraulica sono state avviate nel Medioevo, con la costruzione delle prime dighe di legno, terra e sassi a protezione dei terreni dalle inondazioni, mentre i primi esperimenti di prosciugamento di tratti di paludi costiere o di mare aperto furono realizzati nel XII secolo intorno alla città di Bruges.

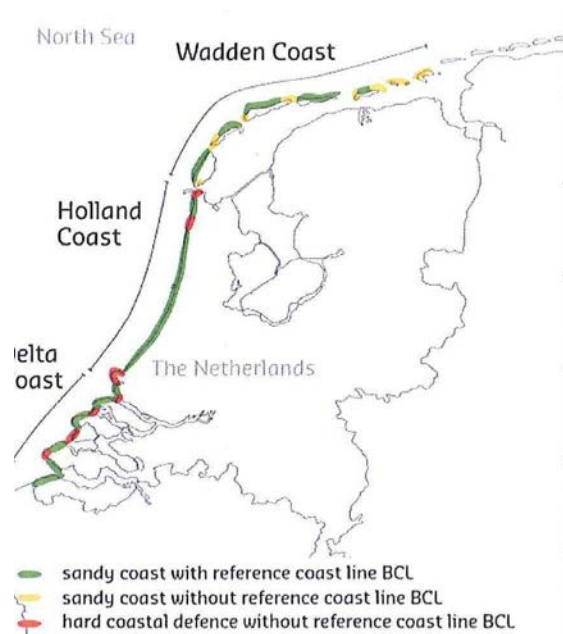
La tecnica fu perfezionata nei secoli successivi quando, con la tecnica dei polder<sup>1</sup> i Paesi Bassi hanno aumentato la propria superficie di circa 7.000 km quadrati.

Le azioni di difesa delle coste olandesi sono basate su azioni di ripascimento con sabbie poichè giudicate di minore impatto ambientale e più sostenibili economicamente; la sabbia è estratta da fondali di profondità superiore a 20 metri e viene trasportata verso la costa dove si effettua il ripascimento.

**Den Haag e Scheveningen: un rapporto mutevole**

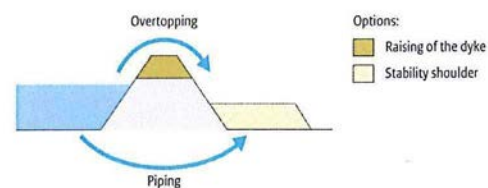
La città di Den Haag (l'Aia) è sede del Governo olandese e capitale della Provincia del South Holland; la sua posizione è al centro della Randstad (la conurbazione olandese più importante) ed ha una popolazione di poco superiore ai 500.000 abitanti, con una densità media di 5100 ab/kmq e una superficie di 98 kmq.

Den Haag è costituita principalmente da 8 distretti alcuni dei quali hanno un profondo legame con la costa olandese:



Options for dyke reinforcements

Conventional dykes



Unbreachable dykes

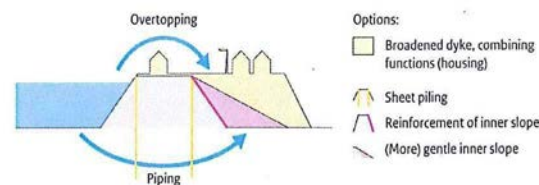


Fig. 1 Erosione e ripascimento costiero

Fig. 2 Dune artificiali in Olanda



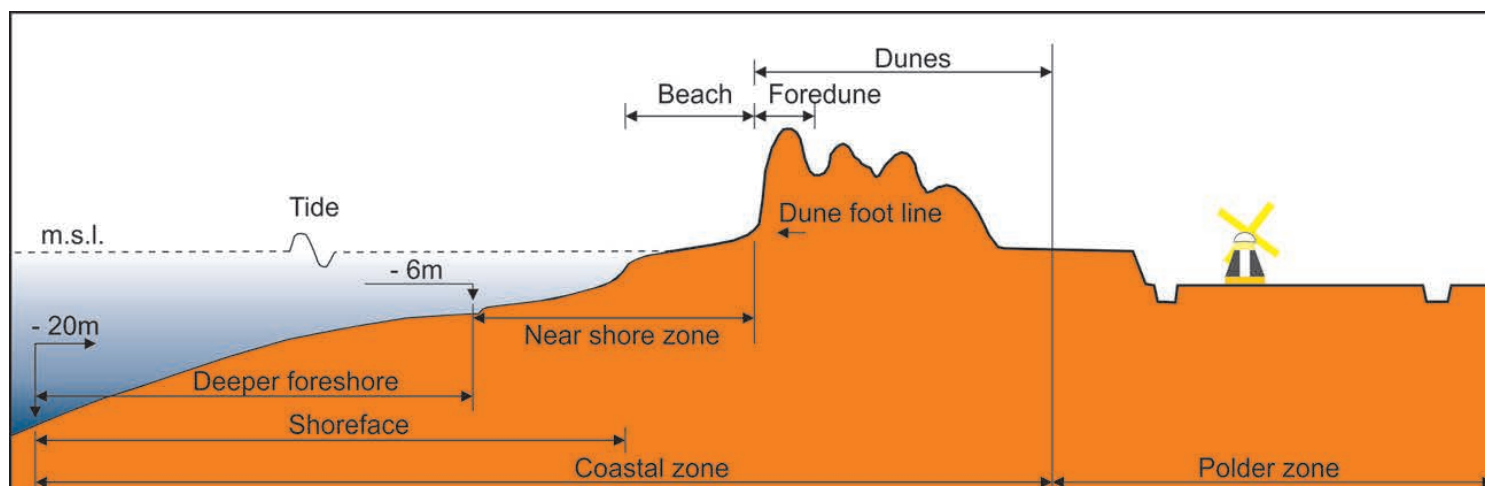


Fig. 3 Sezione di una duna nell'area della costa olandese

**Centrum:** è il cuore dell'Aja con circa 100.000 abitanti è una delle zone più popolate ed è caratterizzata da una densità altissima (circa 1000 ab/kmq) con numerosi *high rise buildings* sede di terziario direzionale.

**Escamp:** è la zona più popolosa con circa 120.000 abitanti ed è l'espansione sud-est della città;

**Haagse Hout:** è la zona dove vive la famiglia reale, a nord della città, contraddistinta da molti spazi a parchi o verde pubblico attrezzato;

**Laak:** è il distretto più piccolo a sud-est del centro storico;

**Leidschenveen-Ypenburg:** è essenzialmente la zona di espansione residenziale del XXI secolo, caratterizzata dalla presenza di diversi piani di lottizzazioni (Vinex);

**Loosduinen:** è il quartiere di espansione ovest della città, caratterizzato dalla presenza delle tipiche abitazioni olandesi (spesso edilizia popolare) e dal tratto costiero di *Kijkduin*, molto meno conosciuto di *Scheveningen*.

**Scheveningen:** è la zona costiera della città, famosa sin dal 1800 come meta turistica internazionale, ha 54.000 abitanti ed è sede di numerosi alberghi, centri benessere, cinema, casinò ... è contraddistinta da una lunga e profonda spiaggia sabbiosa e da un waterfront molto utilizzato soprattutto durante la stagione estiva.

Con 10 milioni di visitatori all'anno, è la più famosa città di mare nel Benelux.

**Segbroek:** è un distretto localizzato tra Scheveningen e Loosduinen caratterizzato soprattutto da un tessuto residenziale popolare.

Il famoso architetto HP Berlage nel 1910 ha progettato l'espansione della parte sud occidentale della città, caratterizzata dalla presenza di strade larghe e spaziose; durante la seconda Guerra mondiale gran parte della parte occidentale della città è stata distrutta dalle truppe militari tedesche ed in seguito l'architetto modernista WM Dudok ha pianificato il rinnovamento urbano dedicando molta superficie della città alla costruzione di case a blocco immerse in aree a verde attrezzato per le classi medie.

Per ciò che concerne il trasporto pubblico, la città condivide un ae-

Fig. 4 Creazione di tratto di costa artificiale tramite navi aspira sabbia





Fig. 5-6 Creazione di tratto di costa artificiale tramite navi aspira sabbia

roporto con Rotterdam, ha 2 principali stazioni ferroviarie (Centraal e Holland Spoor) ed una stazione minore (Moerwijk), inoltre ha una efficiente linea tranviaria che la collega alle città di Delft e Rotterdam e soprattutto con il tratto costiero di Scheveningen.

Inoltre nel 2004 è stata inaugurata la metropolitana (*RandstadRail*) che collega la città ai centri urbani di Zoetermeer, Rotterdam, e Leidschendam-Voorburg.

Per ciò che concerne la rete autostradale la A12 collega Den Haag a Utrecht ed alla Germania, la A4 ad Amsterdam, la A13 a Rotterdam e la A44 a Leiden, Haarlem ed Amsterdam.

Da queste considerazioni emerge una città fortemente connessa al tessuto urbanistico della *Randstad*, con una efficiente linea ferroviaria e tranviaria che la collega non solo alle altre città vicine, ma soprattutto alla estensione costiera di Scheveningen, molto frequentata durante tutte le stagioni dell'anno. La differenziazione urbanistica in 8 distretti e le considerazioni relative alla popolazione ed alla densità fanno emergere che la città si sia sviluppata prevalentemente in direzione sud ed ovest collegandosi alle città di Delft e Rotterdam in una sorta di *conurbazione lineare* ed in direzione ovest con il quartiere di Loosduinen che ha saldato la parte centrale della città con l'espansione costiera di Scheveningen. Il tessuto urbanistico è quindi compatto (ad eccezione di molte aree verdi nella parte est) e caratterizzato da densità medie molto elevate che hanno determinato una saldatura urbana della città e della sua linea costiera.

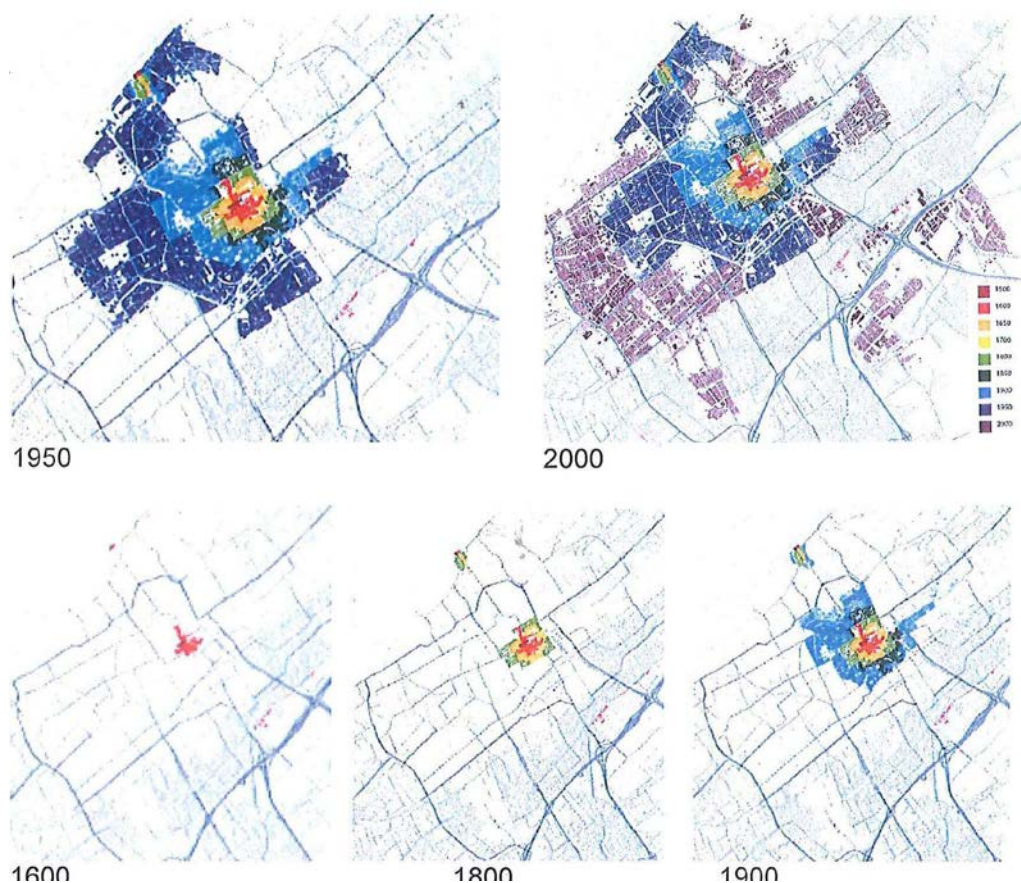
### Den Haag: la città oltre le dune

Originariamente l'Aia era una città costruita sulle dune per motivi di difesa dal mare.

Circa 7.000 anni fa, si sono formate le dune più grandi mentre i resti delle vecchie dune si trovano ancora in due aree boschive - De Horsten e il Bos Haagse - proprio nel cuore della città.

Il cambiamento climatico che ha avuto luogo intorno al 1000 dC, ha contribuito allo sviluppo delle dune più giovani, che sono state in parte formate su quelli più antiche. Il processo di formazione delle dune più giovani è continuato fino al 12° secolo, quando

Fig 7 Espansione della città di Den Haag



il clima è diventato gradualmente più mite, ed ha consentito alla vegetazione di svilupparsi.

Nel corso dei secoli il paesaggio delle dune è sempre stato “in movimento”, nel senso più letterale del termine. Eroso dal vento, e con la vita vegetale e animale mutata nel corso del tempo, le dune sono state in costante trasformazione. L'uomo ha sempre cercato di controllare questi cambiamenti, e così facendo ha lasciato un profondo segno antropico sul paesaggio.

Le dune sono anche di fondamentale importanza per la conservazione della fauna selvatica, la raccolta di acqua potabile e la difesa costiera.

Il controllo delle inondazioni è un tema molto importante per i Paesi Bassi, poiché circa i due terzi della sua superficie è vulnerabile alle inondazioni essendo in media 5 metri sotto il livello del mare.

Per cercare di arginare le inondazioni sono state realizzate dune naturali di sabbia e argini o dighe e paratoie, mentre un complicato sistema di canali di scolo e stazioni di pompaggio sono utilizzate per l'irrigazione dei territori agricoli.

I Paesi Bassi sono essenzialmente una pianura alluvionale, costruita da sedimenti lasciati da migliaia di anni di allagamento da fiumi e mare; le prime dighe erano bassi argini alti un metro di altezza che circondavano i campi per proteggere le colture contro le inondazioni occasionali .

A causa della crescente domanda di spazio per le nuove abitazioni, le dune nei secoli sono state spostate sempre più verso il mare, adibendo le vecchie a difese secondarie (vengono oggi chiamate “dune dormienti”).

Il metodo di costruzione delle dune è cambiato nel corso dei secoli; nel medioevo si costruivano le “wierdijken”, dune di terra con uno strato protettivo di alghe oppure schermi verticali di legni ancorati alla banchina; nel 1730 si è passati dal legno alla pietra ma questa era una soluzione molto costosa perchè i Paesi Bassi non disponevano di rocce che dovevano essere importate dall'estero.

Le dune attuali sono realizzate con un nucleo di sabbia, coperto da uno spesso strato di argilla per fornire impermeabilità e resistenza contro l'erosione. Gli argini hanno uno strato di pietrisco al di sotto della linea di galleggiamento per rallentare l'azione delle onde. Fino all'altezza della linea di galleggiamento la diga è spesso coperta con pietre di basalto accuratamente fissate oppure con uno strato di asfalto. Il resto è coperto da erba per avere un apprezzabile impatto ambientale. La duna è quindi oggi un complesso processo antropico che deve essere considerato non solo progetto di ingegneria idraulica e naturalistica ma anche progetto di paesaggio con importanti valenze estetiche e percettive.

### **La città ed il mare: Scheveningen.**

Scheveningen fa parte della città di Den Haag (L'Aia), è l'espansione costiera della città ed attualmente è una delle più famose località balneari dell'Olanda insieme a *Noordwijk* e *Katwijk* una ventina di chilometri più a nord. Per questo motivo Scheveningen è conosciuta in Olanda come la “perla del mare del nord”.

I primi insediamenti di Scheveningen risalgono al XIII secolo e vennero realizzati probabilmente da popolazioni anglosassoni o scandinave.

Nel 1663 venne realizzata la prima via di comunicazione tra il centro di Den Haag e la spiaggia ed il porto di Scheveningen con la volontà di rendere l'ambito costiero della città una stazione termale per persone importanti e ricche.

Scheveningen è contraddistinta da tre zone: la zona denominata *Haven* è la zona portuale dove sono presenti attività collegate alla pesca e diversi ristoranti turistici; *Dorp* è l'ex villaggio dei pescatori, oggi comunemente considerato il centro di Scheveningen; *Bad* è la località balneare suddivisa a sua volta in un tratto di spiaggia a nord chiamato *Noorderstrand* ed a sud *Zuiderstrand*.

La storia di Scheveningen come località di mare iniziò nel 1818 quando Jacob Pronk inaugurò il primo stabilimento balneare nei pressi della sede attuale dell'Hotel *Kurhaus*, un enorme centro termale costruito all'inizio del XIX secolo come lussuoso centro di balneazione per turisti facoltosi di tutta Europa, frequentato soprattutto da tedeschi e scandinavi.

Tra il 1913 e il 1940 c'è stata una crescita costante di visitatori (da 75.000 a quasi 1 milione all'anno). A causa del crescente numero di “giorni liberi”, della riduzione della giornata di lavoro e della disponibilità di mezzi di trasporto più economici, Scheveningen è diventata anche una destinazione popolare per le classi sociali più basse. Questo si



Fig. 8-9 Primo stabilimento balneare di Scheveningen e Scheveningen nel 1882

è riflesso nella diminuzione della popolarità del Grand Hotel e dall'emergere di molte forme più economiche di sistemazione turistica (ad esempio campeggi, pensioni). Anche la percentuale di visitatori internazionali è cambiata. Nel 1913 circa il 50% dei visitatori provenivano dall'estero (soprattutto dalla Germania), nel 1939 questa percentuale è scesa al 20 per cento.

Dopo un leggero calo di presenze durante la seconda guerra mondiale, Scheveningen ha attirato sempre più turisti fino al 1960 quando 1,7 milioni di persone hanno visitato il villaggio.

Tuttavia, dagli anni '60 Scheveningen è divenuto un "resort in declino", al punto che è stato sviluppato un programma di rivitalizzazione basato sulla creazione di strutture turistiche e sullo sviluppo di *high rise building* destinati ad uffici, centri commerciali e abitazioni.

Capisaldi del nuovo Piano voluto dall'Amministrazione comunale erano:

- la mixité funzionale, ovvero la creazione di strutture turistiche affiancate da abitazioni, uffici e altre "strutture urbane";
- la diversificazione del prodotto turistico per essere in grado di attrarre nuovi segmenti di mercato;
- l'abbattimento della stagionalità dell'offerta turistica attraverso la creazione di zone fruibili tutto l'anno;
- il restauro e la valorizzazione delle strutture storiche monumentali esistenti, come il *De Pier* e la *Kurhaus*.

L'idea principale dietro il processo di riqualificazione era che la nuova Scheveningen doveva essere un centro urbano per la ricreazione con un waterfront attrattivo tutto l'anno. Questo significava la trasformazione del centro in:

- una località balneare per il turista, ma contraddistinta anche da una funzione ricreativa per la popolazione locale;
- una località balneare fruibile in tutte le stagioni;
- un centro balneare con un'offerta commerciale di rilievo.

La riqualificazione, iniziata nel 1974 ha previsto:

- la creazione di zone a negozi ed uffici;
- la completa ristrutturazione del *Kurhaus* e la sua trasformazione in un Hotel a 5

stelle con oltre 250 camere con casinò, sale conferenze, bar, ristoranti;

- la creazione di un nuovo centro di intrattenimento (Gevers Deynoot-plein).

Con l'implementazione del Piano, il numero di visitatori di Scheveningen è aumentato rapidamente nel corso del 1970 e in particolare nel ventennio 1980-90 raggiungendo 9,1 milioni di visitatori nel 1996.

Nel 2008 il Comune di Den Haag ha conferito all'architetto spagnolo Manuel de Solà Morales, l'incarico per la riqualificazione del waterfront per dare una nuova e attraente identità alla passeggiata ed al lungomare di Scheveningen; la soluzione adottata nel masterplan offre una combinazione tra la sopraelevazione della linea di costa e la costruzione di una diga supplementare nel Scheveningen Boulevard preservando la vista della spiaggia che è assicurata da ogni punto. La costa è stata fortificata con una ulteriore diga di un'altezza di 10 metri posta sotto il viale pedonale.

Il progetto ha compreso la rifunzionalizzazione di 1,7 km del lungomare. Si è creato un nuovo grande viale pedonale, ed è stata rinforzata la duna di difesa costiera.

La forma curva, divisa in diversi livelli, rende la passeggiata un'esperienza dinamica e interessante; il lungomare viene restituito ai pedoni, mentre viene creata una strada carrabile per offrire anche ai *cardrivers* una eccezionale veduta del mare del nord.

### Elementi identitari costieri: il De Pier tra eccezionalità ed assurdo

Il waterfront di Scheveningen è profondamente caratterizzato dalla struttura del *De Pier*, una struttura edificata nel 1901, costituito da un asse centrale che conduce a 4 edifici ed una torre adibiti a ristorante, casinò e sede delle attività di Bungee Jumping.

L'11 Ottobre 2013 il De Pier ha chiuso la propria attività.

Come è possibile ciò?

Questo capita proprio in Olanda, una nazione notoriamente permeabile e ritmata dalla presenza dei canali d'acqua vissuti come estensione dello spazio privato dell'abitazione, come parte integrante delle città e come via di comunicazione. Le città olandesi nascono e si espandono sull'acqua mantenendo un rapporto città/"mare interno" sempre vivo e quotidiano.

L'Olanda è pensata da tutti come paese "dell'acqua", "nell'acqua" e "tra l'acqua".

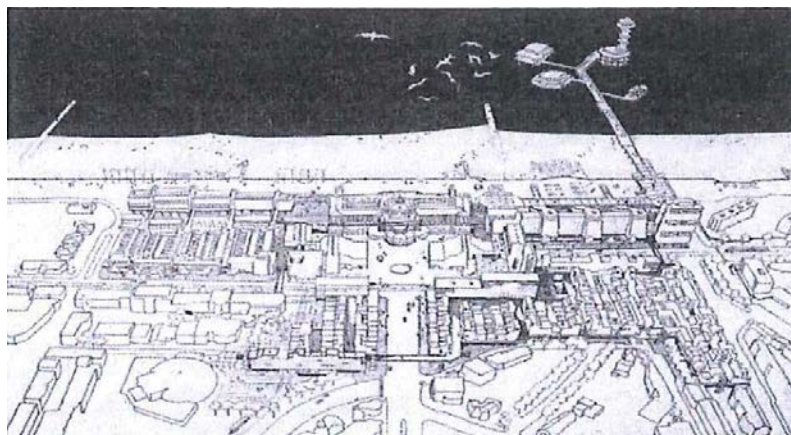


Fig. 10 Stedenbouwkundig Plan di Bakema (1975)

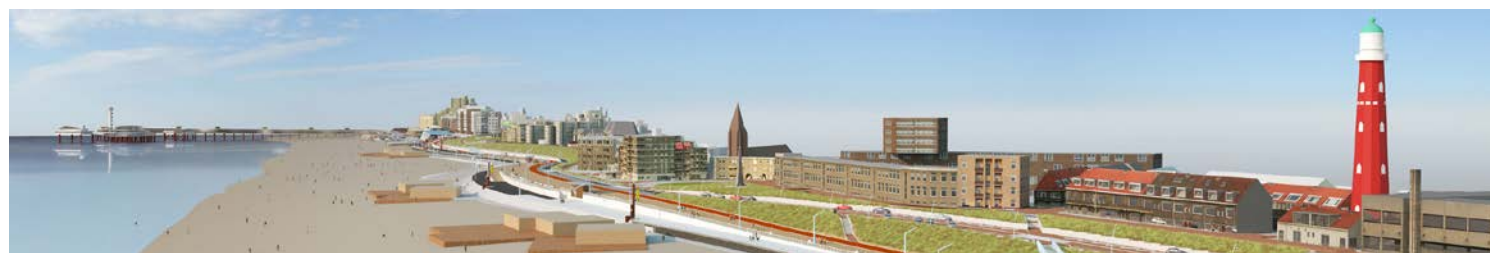


Fig. 11 Veduta del Waterfront di Scheveningen

Stranamente, Scheveningen, sta perdendo una forte relazione tra la città ed il mare, “il suo molo dimora sulla spiaggia come “un vecchio ormai abbandonato che ogni mattina viene bagnato dalle onde del mare del nord ma nessuno va più a fargli visita”.<sup>2</sup>

Un gigantesco mostro di cemento armato, acciaio e vetro che conosce la storia ed ha vissuto i mutamenti della propria città, che era divenuto il simbolo della località balneare.

Ci sono alcune date importanti che riguardano il molo De Pier:

Il 6 Maggio 1901 viene edificato il primo molo di Scheveningen, con lo scopo di collegare la struttura alberghiera del Kurhaus direttamente al mare. La struttura era interamente in legno e la lunghezza garantiva una passeggiata di 380 m. Alla fine del molo una piattaforma ottagonale con un padiglione, dava la possibilità a 1200 visitatori di rilassarsi ascoltando spettacoli di musica.

Il 26 marzo 1943 il De Pier è stato interessato da un immenso incendio e nel giro di pochi minuti la struttura è stata bruciata. Il molo, che era utilizzato come deposito dai tedeschi, dopo l'incendio venne completamente distrutto, in quanto vi era il timore che potesse divenire porto facile per i nemici.

Nel 1955 Hugh Maaskant, Dick C. Apon e D. Dijk, tre architetti di Rotterdam iniziano la progettazione del nuovo molo e nel 1959 si intraprende la realizzazione dell'opera spostando il molo un pò più a nord rispetto al precedente.

Nel 1991 il *De Pier*, ormai fatiscente, viene venduto dalla compagnia assicurativa Nationale Nederlanden all'azienda di ristorazione di Martien Van der Valk per la somma simbolica di un fiorino (45 centesimi di lire). La nuova proprietà vuole rifunzionalizzare e rigenerare l'intera struttura adoperandosi in un restauro strutturale e nell'ammodernamento del “complesso di isole”. I lavori comprendono anche l'installazione di un Casinò, di un Hotel e di un eliporto. Nel 1993, infatti, vennero intrapresi i lavori di restauro per i pali di cemento sotto il lungomare e la struttura in cemento sotto la grande isole. Il vecchio ristorante fu demolito e riaperto dopo un investimento complessivo di 16,8 milioni di euro. Nel 1995 venne ristrutturata la torre; nel 1999 venne creata una passeggiata di vetro per dare la possibilità ai visitatore di osservare il mare da un'altezza considerevole senza essere infastiditi dal forte vento del Nord. All'interno della passeggiata coperta del Pier, nel 2000, vengono aperti dei chioschi di vendita al dettaglio.

Nella notte tra il 5 ed il 6 Settembre 2011 un incendio scoppia sul molo e il De Pier viene gravemente compromesso. A seguito di ciò, nel 2012, Il gruppo Van der Valk, decide di mettere in vendita il De Pier ed il 15 gennaio 2013 il gruppo Van der Valk dichiara fallimento.

Fig. 12 Il De Pier e la costa di Den Haag





L'amministrazione comunale dell'Aia decide quindi di mettere il De Pier all'asta che si svolge il 24 settembre 2013 e si conclude senza nessuna offerta.

Lo scorso ottobre il Comune dell'Aia ha emesso un'ordinanza di chiusura della struttura in quanto l'edificio non soddisfa i requisiti di legge. La struttura è adesso chiusa.

La sorte del De Pier è legata alla società olandese ed agli investitori privati. La speranza è che ci si renda conto che la struttura è parte della costa della città, intimamente collegata alle sue funzioni e il De Pier deve essere visto come parte del waterfront, come qualcosa che "è da troppo tempo abitante della città".

“Una proiezione in mare senza funzione, come un molo o una diga, o impalcatura”, scrive Mariët<sup>3</sup>.

Nel De Pier si è avuto per più di un secolo, la sensazione di camminare sul mare senza bagnarsi, senza stare a bordo di una nave, sentirsi liberi, ma protetti, essere accarezzati dal sole, avere una prospettiva infinita...

Può quindi il De Pier essere destinato ad essere oggi un luogo privo di funzioni o addirittura ad essere demolito<sup>4</sup>?

*Fig.13 Vista della spiaggia dal De Pier*

*Fig.14 Le dune ed il litorale dal Pier*

## Conclusioni

Il rapporto tra mare e terra in Olanda è stato da sempre caratterizzato da una duplice considerazione, in positivo il mare è spiaggia, sede delle attività di svago e ricreazione, sede di pesca e diportismo ma dall'altro lato, forse il più importante in Olanda, il mare è visto come *Gevaar*, come pericolo e deve essere considerato in quanto tale quando si pianifica un assetto di una città futura. I Paesi Bassi sono mediamente 5 metri al di sotto del livello del mare, questo ha avuto ripercussioni nell'assetto delle città e nella riqualificazione dei waterfront, il pericolo delle inondazioni ha caratterizzato la storia olandese sin dalla sua nascita ed ancora oggi il Governo centrale ed i professionisti locali devono perennemente confrontarsi con il problema mare. A causa di questo rapporto





Fig.15-16 Il De Pier con sullo sfondo i grattacieli di Den Haag e durante la chiusura.

vissuta sulla sommità tramite l'implementazione del progetto di Manuel de Sola Morales redatto nel 2008 ed appena ultimato. Gli olandesi sono orgogliosi di Scheveningen al pari dell'orgoglio che manifestano per l'unica collinetta olandese al confine con il Belgio (circa 300 metri di altezza); questo orgoglio lo dimostrano durante il periodo estivo o le domeniche autunnali soleggiate quando usufruiscono dei servizi e delle attrezzature di Scheveningen; essi considerano la riqualificazione del waterfront come un riuscito esempio di come l'architettura del paesaggio (fondendosi con l'ingegneria idraulica) possa riuscire a creare uno spazio urbano (la duna appunto) che sia allo stesso tempo elemento di protezione naturale e spazio di *entertainment*.

Il recupero del rapporto tra la città e il mare deve essere una priorità degli strumenti

conflittuale con il mare (ma che va esteso anche al rapporto con i fiumi interni) nel corso dei secoli l'Olanda si è dovuta munire di valide opere di ingegneria idraulica per aginare il problema, quali dighe, dune ed argini (antropici o naturali) che hanno mutato il rapporto tra la città ed il mare.

La città spesso non vede il mare, non dialoga con esso ma spesso ad esso si nasconde e si difende riaquistando un dialogo solamente nella breve stagione estiva in cui gli olandesi si riappropriano del mare utilizzando le bellissime coste sabbiose disseminate dalle Fleeland a nord allo zeeland a sud.

La storia del rapporto città mare in Olanda è intrisa di contraddizioni e la città di Den Haag (e soprattutto il distretto di Scheveningen) le sintetizza efficacemente. Negli anni, nonostante il pericolo inondazioni fosse elevato, Scheveningen è stato un centro di vita importante non solo per l'Aia ma anche e soprattutto per tutta la conurbazione della Randstad, in esso si è investito molto in risorse pubbliche e private per dargli una funzione non solo di espansione residenziale ma soprattutto di sede di attività turistiche e di ristoro in primis per gli olandesi ma anche per i turisti stranieri.

Negli anni sono state realizzate eccellenti strutture termali e balneari che ne hanno rafforzato l'identità ed il ruolo e spesso anche in questo ci sono state delle contraddizioni come nel caso del "De Pier", come evidenziato nel precedente paragrafo. Inoltre a Scheveningen il mare è separato dalla città da una duna convertita in waterfront, in lungomare, in progetto di successo, ma sempre una duna rimane. Una duna artificiale lunga circa 1 km che separa la spiaggia dal centro urbano e che è

di governo del territorio che, specie in Olanda, devono essere indirizzati alla difesa del territorio ma, allo stesso tempo, devono prevedere azioni efficaci per lo sviluppo delle aree costiere e per l'incremento della loro fruibilità. Al momento invece in molte città costiere olandesi il governo nazionale e la pianificazione provinciale stanno attribuendo una priorità esclusiva alle azioni di "difesa dalle acque" dimenticando di disciplinare uno sviluppo integrato che consenta ai waterfront (in special modo quelli prospicienti le città) di integrarsi nello sviluppo urbano dei territori di cui al momento rappresentano solamente una mera difesa. Con una pianificazione strategica di tal genere si avrebbe uno sviluppo urbanistico integrato che potrebbe coinvolgere elementi di riqualificazione sociale ed ambientale ma anche economica (vista l'intensa attività costiera) contribuendo ad un migliore ridisegno delle zone maggiormente strategiche e adottando tecniche innovative di *urban design*.

**FOOTNOTES**

1 Il *polder* è una invenzione olandese, un tratto di mare asciugato artificialmente attraverso dighe e sistemi di drenaggio dell'acqua.

2 *De Telegraaf*, edizione del 1 novembre 2013.

3 Mariet Meester, scrittrice olandese, <http://www.marietmeester.nl>

4 La demolizione è prevista nel 2049.

#### REFERENCES

- Bakema Jaap, *Thoughts about architecture*, St Martin, New York 1982.
- Council of the European Union, *Review of the EU sustainable development strategy (EU SDS) e renewed strategy*. 2006.
- European Commission, *Living with Coastal Erosion in Europe; Sediment and Space for Sustainability*. Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2004.
- European Commission, *Establishing a Framework for Community Action in the Field of Marine Environmental Policy (Marine Strategy Framework Directive)*. Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2008.
- Metz Tracy, van den Heuvel Maartje, *Sweet & Salt: water and the dutch*, NAI Publisher, Rotterdam, 2012.
- Meyer Han, *City and Port: the transformation of port cities*. London, Barcelona, New York and Rotterdam, International Books, Utrecht, 1999.,
- Meyer Han, Nijhuis Steffen, Bobbink Inge, *Delta Urbanism: The Netherlands*, Techne press Materdam, 2010.
- Mulder Jan, "Actualisatie van beleid voor beheer en onderhoud van de kust". In *Rivista Deltares*, Delft, 2008.
- Rupprecht Consult, *Evaluation of Integrated Coastal Zone Management (ICZM) in Europe*. Colonia, Germany, 2006.

#### IMAGES SOURCES

Le immagini utilizzate nel presente articolo sono state tratte da:

Le fig. 1,2,3,5, Eurorion case Study "Holland coast" DHV Group, Amersfoort, 2011.

Le fig. 4-6 dal sito <http://it.dreamstime.com>

Le fig. 7 dalla tesi di master in Architecture (TUDelft) di Sven van Oosten, dal titolo "Land-In-between" 28 gennaio 2011.

Le fig. 8,9 dal sito <http://commons.wikimedia.org/>

La fig.10 dal testo Bakema Jaap, *Thoughts about architecture*, St Martin, New York 1982.

La fig. 11 dal Masterplan per Scheveningen di Manuel de Sola Morales.

Le fig.12,13,14,15,16 sono di proprietà degli autori.

#### **Maurizio Francesco Errigo (1978)**

*Urban Planner,*  
*M.F.Errigo@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.

#### **Fabiola Arcuri (1983)**

*Architect*  
*Fabiolarcuri@libero.it*

Architect, degree with Laude in Architecture (2012), she is studying the relationship between Italian rivers and dutch water landscape. Her Graduation project was on the sustainable aspects of temporary rivers in the south Italy.

