

Dalla mobilità al progetto dello spazio pubblico

Strategie e politiche per la trasformazione della strada nei Paesi Bassi

From Mobility
to Public Space Design
Strategies and Policies
for the Transformation
of Street in the Netherlands

Alessia Guaiani

Scuola di Architettura e Design,
Università di Camerino
alessia.guaiani@unicam.it
orcid.org/0009-0000-8331-9794

Received: February 2026 / Accepted:

May 2026 | © 2026 Author(s).

This article is published with Creative

Commons license CC BY-SA 4.0

Firenze University Press.

DOI: 10.36253/contest-17123

www.fupress.net/index.php/contesti/

keywords

urban landscape
mobility policies
public space regeneration
landscape-based planning
urban governance.

The paper investigates the transformation of street space within contemporary urban policies. Starting from a critique of reducing of mobility to a technical issue, the article examines three ongoing experiences in the Netherlands, Amsterdam, Apeldoorn and Groningen, where streets are being reinterpreted as a multifunctional public space. Rather than focusing on completed projects, the paper examines the integration of urban spatial design into mobility governance mechanisms. The case studies demonstrate varying degrees of

1. Introduzione

Nel corso della storia urbana, la mobilità ha sempre rappresentato un dispositivo primario per la costruzione dello spazio configurandosi quale materia fondamentale per il lavoro di

architetti e urbanisti. Le città, infatti, sono state fondate e si sono evolute sulla base del movimento, che ne ha definito dimensioni e forme, e ha notevolmente disegnato i paesaggi e gli spazi della vita quotidiana (Newman & Kenworthy, 1996; Pavia, 2015). Il ruolo della strada quale elemento in grado di “generare urbanità” (Velo, 2019, p. 35) è infatti sempre stato una questione centrale delle discipline urbane (Ascolese, 2022; Secchi, Bochicchio, 2020), ampiamente discussa

institutionalization and operational implementation of these approaches, highlighting the shift from viewing the street as infrastructure to viewing it as an integrated component of urban policy. This paper contributes to an ongoing debate and aims to emphasize the role of urban planning and landscape architecture in developing tools capable of influencing contemporary urban transformation processes.

da una tradizione consolidata di studi sullo spazio pubblico e sulla forma urbana (Lynch, 2020; Gehl, 2011; Manzini, 2021; Moreno, 2024). Tuttavia, con il Movimento Moderno e l'avvento dell'automobile, la strada, pur rimanendo oggetto di riflessione progettuale, viene progressivamente ridefinita come *infrastruttura* funzionale alla circolazione (Jacobs, 2021; Rudofsky, 1981; Guaiani, 2024). Facendo leva sui principi della separazione dei flussi e sulla costruzione di sistemi differenziati di mobilità, si afferma una progressiva specializzazione tecnica dello spazio stradale, sempre più interpretato e progettato secondo criteri prestazionali e settoriali.

All'interno di questo quadro le discipline dell'Architettura e dell'Urbanistica hanno spesso assunto una posizione marginale, rinunciando al progetto degli spazi della mobilità, ancora oggi quasi sempre relegati nell'ambito delle

competenze trasportistiche concentrate sulla "fluidificazione dei flussi" e sulla "specializzazione funzionale" (Zambini, 1973; Velo, 2019). Di riflesso, per lungo tempo, gli strumenti di pianificazione territoriale e urbana hanno affrontato i problemi della mobilità urbana secondo approcci prevalentemente quantitativi, raramente in grado di prefigurare trasformazioni spaziali significative. Nel contesto italiano, tale impostazione emerge nei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), che pur integrando obiettivi ambientali e sociali, restano spesso orientati a logiche quantitative e faticano a incidere sulla trasformazione dello spazio urbano. In Italia, inoltre, le pratiche di risignificazione dello spazio stradale risultano più frequenti nei centri storici rispetto ai tessuti urbani di più recente formazione, dove persistono logiche funzionali e settoriali. Accanto a questo quadro, tuttavia, stanno emergendo anche nel contesto nazionale esperienze che segnalano un primo cambio di paradigma nella progettazione degli spazi della mobilità urbana che interessano parti di città di più recente formazione¹. In tali iniziative, la strada viene progressivamente reinterpretata come paesaggio complesso e multifunzionale (Mehta, 2013; Venco, 2021; Capuano, 2020), e non più come semplice canale di movimento. Tuttavia, si tratta di pratiche ancora episodiche e fortemente condizionate da assetti normativi e procedurali che ne limitano una piena traduzione in politiche strutturali, soprattutto quando riferite ai tessuti urbani

consolidati e non a contesti centrali o di particolare valore storico. Aprendo lo sguardo ad un panorama internazionale, analoghe riflessioni risultano invece maggiormente integrate all'interno di quadri strategici e pianificatori più espliciti, come mostrano alcune recenti iniziative sviluppate nei Paesi Bassi.

Il presente contributo si inserisce in questo dibattito e analizza azioni, policy e strategie messe in campo dalle città di Amsterdam, Apeldoorn e Groningen a partire dal 2021 e in corso. Il lavoro costruisce un'interpretazione critica di pratiche e strumenti operativi in fase di implementazione, con l'obiettivo di comprendere in che modo il progetto dello spazio pubblico, e in particolare quello stradale, può essere reintegrato nei processi ordinari di pianificazione. L'analisi si basa su fonti documentali, strumenti di piano e programmi², ovvero su indirizzi e indicazioni che orientano le trasformazioni dello spazio urbano. I casi di studio selezionati consentono di osservare come il progetto del paesaggio urbano venga progressivamente riconosciuto come strumento di mediazione tra obiettivi ambientali, sociali e infrastrutturali, mettendo in luce potenzialità e criticità utili al dibattito italiano contemporaneo.

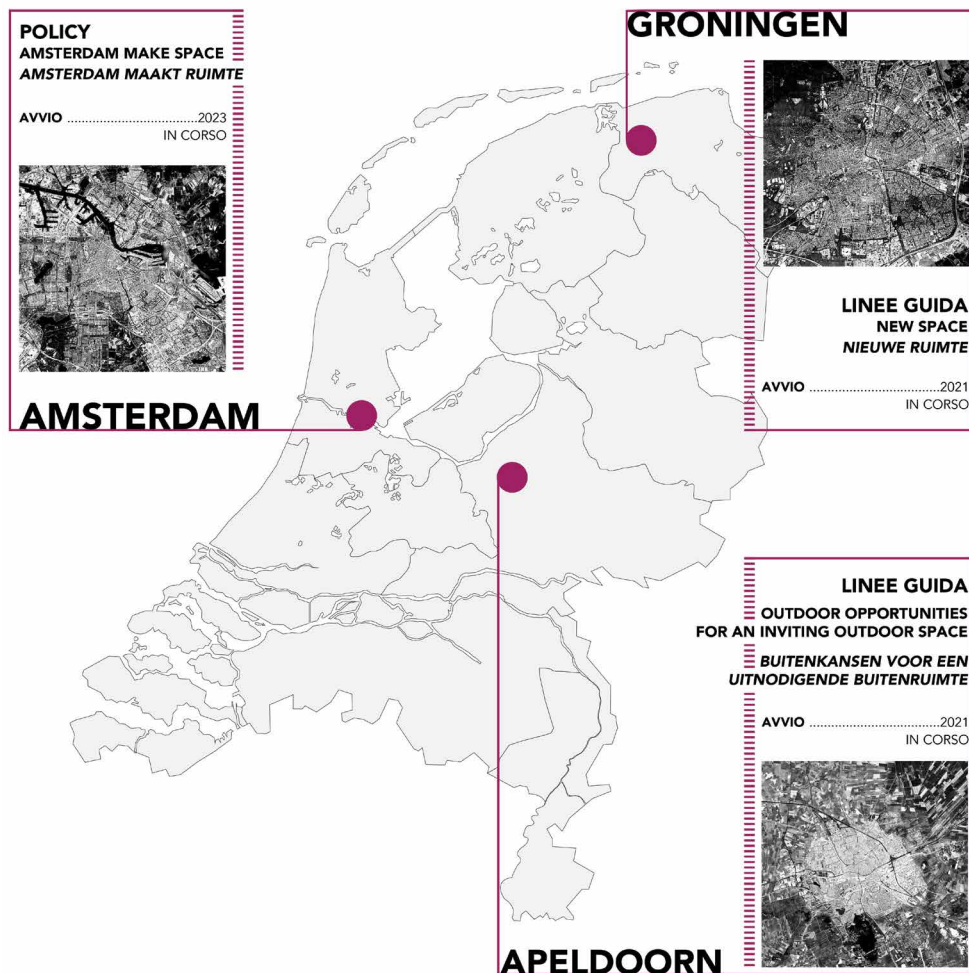
2. Il caso dei Paesi Bassi

La cultura urbanistica e architettonica dei Paesi Bassi è storicamente caratterizzata da una forte attenzione alla progettazione dello spazio pubblico e al rapporto tra città e paesaggio, sia naturalistico che urbano.

Dalle esperienze di pianificazione dei primi del Novecento, fino alle ricerche del secondo dopoguerra e agli sviluppi più recenti, il progetto urbano ha rappresentato uno strumento centrale per la gestione della crescita e la costruzione della qualità urbana.

A livello di pianificazione territoriale e urbana, le politiche nazionali olandesi, pur avendo attraversato nel secondo dopoguerra fasi segnate da approcci funzionalisti e dalla separazione dei flussi, si sono precocemente interrogate sulla forma e sull'estensione delle città in relazione all'esplosione demografica e ai conseguenti processi di urbanizzazione avvenuti nel Novecento. Sin dagli anni '60, i *Documenti Nazionali di Pianificazione Spaziale* introducono approcci e tematiche innovative all'*urban design* e alle politiche territoriali, già in questi anni si discute di città compatta e del consumo di suolo. Negli anni '70, il focus della pianificazione è posto sulla protezione delle campagne, sulla riqualificazione urbana e sullo sviluppo del trasporto pubblico (Errigo & Arcuri, 2019). Questo lungo percorso di riflessione e sperimentazione confluisce oggi nell'attuale quadro pianificatorio, che, al pari di quello italiano, risulta investito da importanti modifiche e riforme. Con l'approvazione della *legge ambientale (Omgevingswet)*, dal 1° gennaio 2024³, tutte le municipalità sono obbligate a riformulare i propri *piani urbanistici comunali (Bestemmingsplannen)* in *piani ambientali (Omgevingsplan)*.

Gli *Omgevingsvisie*, sono anzitutto *piani strategici* e all'interno di essi vengono affrontate numerose



Panoramica dei casi di studio.

Elaborazione grafica dell'autore.

Fig. 1.

tematiche, soprattutto quelle riguardanti le infrastrutture, siano esse grigie, verdi o blu, gli spazi pubblici e, più in generale, l'assetto e le azioni che la municipalità vuole intraprendere nello spazio fisico della città.

Come evidenziato, la pianificazione nei Paesi Bassi ha cercato di mantenere le città il più possibile compatte per proteggere il paesaggio più naturale e ottimizzare gli sviluppi urbani.

Se da un lato questo modello ha consentito di contenere l'espansione e ottimizzare le infrastrutture, dall'altro ha generato nuove criticità legate alla congestione e alla competizione per lo spazio pubblico urbano ed è proprio all'interno di queste tensioni che si collocano le iniziative analizzate nel presente contributo (Fig. 1). In particolare, l'attenzione dello studio si focalizza su tre strategie avviate dalle municipalità

di Amsterdam, Apeldoorn e Groningen, e rispettivamente titolate: *Amsterdam maakt ruimte* (*Amsterdam fa spazio*), *Buitenkansen voor een uitnodigende buitenruimte* (*Opportunità all'aperto per uno spazio esterno invitante*), *New Space*⁴. Le esperienze di queste tre realtà permettono di osservare come, in contesti differenti, la pianificazione stia progressivamente attribuendo allo spazio della strada e al progetto urbano un ruolo centrale nei processi che investono l'intera urbanità. I casi presi in esame, inoltre, pur condividendo una traiettoria comune verso l'integrazione tra mobilità e spazio pubblico, differiscono per grado di implementazione e capacità di traduzione operativa delle strategie.

3. Amsterdam maakt ruimte: Amsterdam

È ampiamente noto che la città di Amsterdam è storicamente caratterizzata da una solida tradizione di costruzione urbana attenta e integrata, in cui la forma della città risulta profondamente intrecciata alla gestione delle acque, al paesaggio e alla costruzione dello spazio pubblico. Il "fascino dell'ambiente di questa meravigliosa città acquatica" (Astengo, 1949, p. 27) deriva non solo dalla relazione tra acqua ed elementi vegetali, ma soprattutto dalla qualità e dalla continuità degli spazi pubblici. Come osserva Bernardo Secchi (1986, p. 4), questa città si distingue per il suo "radicarsi in una lunga tradizione amministrativa che ha fatto di Amsterdam una città pubblica per eccellenza", in cui la dotazione diffusa di parchi, giardini e

spazi aperti costituisce un elemento fondativo dell'organizzazione urbana e un tratto ancora oggi fortemente riconoscibile, ma anche un'eredità complessa da aggiornare alle condizioni contemporanee.

Tuttavia, a partire dalla seconda metà degli anni Novanta, una combinazione di fattori demografici, ambientali e sociali, tra cui una consistente crescita della popolazione residente, un notevole incremento di flussi turistici, le trasformazioni climatiche, la perdita di biodiversità e l'invecchiamento della popolazione (Savini, 2016), ha reso la mobilità uno dei temi centrali per il futuro della città che ha messo in discussione assetti spaziali storicamente consolidati. All'interno di questo quadro, Amsterdam ha progressivamente costruito un articolato insieme di strumenti strategici e pianificatori orientati al miglioramento dell'accessibilità urbana e, al contempo, alla qualità dello spazio pubblico, in particolare quello stradale. Le strategie sviluppate in questo contesto si configurano prevalentemente come programmi e indirizzi operativi in corso di implementazione, e non come esiti progettuali già compiuti.

Il documento *MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030* (Approccio alla Mobilità Amsterdam 2030), sviluppato nel 2013, rappresenta il principale riferimento per le politiche della mobilità, e pone tra i suoi obiettivi il miglioramento dell'accessibilità, l'ottimizzazione delle infrastrutture esistenti e l'incentivazione di modalità di spostamento sostenibili.

A questi indirizzi si affiancano le linee guida contenute nella *Visie Openbare Ruimte 2025* (Visione spazio pubblico 2025) e nella successiva *Omgevingsvisie* del 2021, che rafforzano una visione integrata dello spazio pubblico e affermano in modo esplicito la necessità che l'auto come utilizzatrice dello spazio deve fare un passo indietro. In questo *corpus* di documenti, la strada viene riconosciuta come lo spazio pubblico per eccellenza, il luogo quotidiano della vita urbana, ma anche come ambito critico di conflitto tra usi, domande e risorse limitate, da ripensare in termini flessibili e multifunzionali.

All'interno di questo ampio quadro strategico si colloca il programma *Amsterdam maakt ruimte* (Amsterdam fa spazio), che sintetizza e cerca di rendere operativi i principi emersi nel dibattito sul futuro della mobilità e dello spazio pubblico. Il programma non si traduce in un insieme definito di interventi conclusi, ma orienta processi trasformativi progressivi, attraverso cui le strategie vengono adattate e verificate nel tempo. L'approccio adottato combina obiettivi quantitativi, come la riduzione delle emissioni di CO2 e lo shift modale, con indicatori qualitativi che incidono direttamente sul progetto dello spazio urbano, tra cui la prossimità alle aree verdi, la biodiversità e il benessere psicofisico degli abitanti all'interno dei luoghi urbani. Il principio guida del programma è il bilanciamento tra spazio ed esigenze, affrontato attraverso un *framework* concettuale ispirato al modello della *Doughnut Economics* di Kate Raworth (2017),

adattato al contesto urbano mediante l'introduzione di un limite di fattibilità legato alle risorse economiche, infrastrutturali e organizzative della città.

L'obiettivo complessivo è quello di aiutare il ridisegno dello spazio stradale cercando un nuovo equilibrio tra benessere umano, sostenibilità ambientale e possibilità di attuazione concreta. Pur disponendo di avanzati modelli di traffico e di strumenti quantitativi di analisi, Amsterdam non affida la trasformazione urbana esclusivamente a logiche predittive, ma pone al centro delle politiche della mobilità il progetto dello spazio pubblico come ambito di mediazione tra istanze talvolta divergenti, in cui la strada diventa il principale supporto della vita urbana e della qualità dell'abitare.

4. Buitenkansen voor een uitnodigende buitenruimte: Apeldoorn

La città di Apeldoorn si colloca nella parte centrale dei Paesi Bassi ed è inserita in un contesto paesaggistico fortemente caratterizzato dalla presenza di aree verdi, boschi e corsi d'acqua. A differenza di Amsterdam e Groningen, storicamente città mercantili, Apeldoorn presenta un'origine agricola e uno sviluppo urbano che, soprattutto a partire dalla seconda metà del Novecento, ha privilegiato modelli insediativi a bassa densità. In questo contesto, il rapporto con il paesaggio naturale e il cosiddetto *Veluwe-gevoel*, inteso come senso di appartenenza a un ambiente verde e aperto, ha guidato molte delle

scelte urbanistiche e continua a rappresentare un elemento identitario centrale (Hermann, 2014). Negli ultimi anni, pur mantenendo una forte attenzione alla qualità ambientale e alla vita all'aria aperta, Apeldoorn ha avviato importanti operazioni di trasformazione del centro urbano con l'obiettivo di diversificare l'offerta abitativa e rafforzare la dimensione urbana della città. L'*Omgevingsvisie* del 2022 individua nella bassa densità, nella vivibilità e nella dimensione familiare i principali riferimenti per lo sviluppo futuro. Rispetto ad altri contesti olandesi, il quadro pianificatorio appare più frammentato e meno strutturato, con strumenti settoriali e riferimenti operativi non sempre pienamente integrati. In materia di mobilità, il principale documento strategico, la *Visie op Mobiliteit in het Stadspark van Apeldoorn*, è riferito al solo centro città e individua nella trasformazione dello spazio pubblico in uno *Stadspark* (parco urbano) il dispositivo principale per promuovere mobilità lenta, permanenza e qualità dello spazio urbano. Nel tentativo di ricondurre a un quadro unitario le diverse progettualità in corso, nel 2021 la municipalità, in collaborazione con lo studio *Urhahn*, ha sviluppato la pubblicazione *Buitenkanssen voor een uitnodigende buitenruimte* (*Opportunità all'aperto per uno spazio esterno invitante*). Il documento utilizza esempi locali per definire principi guida per la progettazione dello spazio pubblico, con particolare attenzione alla biodiversità, all'adattamento climatico e alla relazione tra natura e urbanizzazione.

La scarsità di spazio viene affrontata attraverso strategie di sovrapposizione e uso condiviso delle funzioni, in cui lo spazio viene ripensato per ospitare usi molteplici nel tempo (ad esempio piazze d'acqua, cortili scolastici o parchi sportivi aperti a usi non specializzati). In questo quadro, la strada viene reinterpretata come piattaforma multifunzionale e come spazio condiviso.

In particolare, la reinterpretazione della strada come *playground* rappresenta una delle declinazioni più significative di questo approccio. Il documento distingue numerose tipologie di spazio stradale, (in particolare 8) organizzate secondo una gerarchia basata sulla velocità più che sulla separazione degli utenti, con soluzioni di *shared space* in cui l'automobile assume un ruolo subordinato. A partire dalla riduzione del traffico automobilistico, lo spazio stradale viene trasformato in un ambiente sicuro, accessibile e stimolante, pensato per migliorare la qualità dello spazio pubblico per tutti, con un particolare sguardo rivolto ai bambini. In alcune configurazioni stradali, in particolare nelle *buurtstraten* (strade di quartiere), *fietsstraten* (strade ciclabili), *Woonstraten* (strade residenziali), *Schoolstraten* (strade scolastiche), *Leefstraten* (strade vivibili) e *Klimaatstraat* (strada del clima), la convivenza tra utenti è regolata dando priorità ai soggetti più vulnerabili, e dispositivi temporanei o interventi ambientali contribuiscono a rafforzare la dimensione sperimentale e adattiva dello spazio stradale.

Si tratta tuttavia di interventi puntuali e non sempre riconducibili ad un quadro tecnico e

normativo pienamente strutturato, il che contribuisce a definire il carattere ancora incrementale e non sistematico del processo. In questo senso, Apeldoorn si configura come un caso meno strutturato rispetto ad altri contesti olandesi, ma proprio per questo emblematico nella sua capacità di mostrare come un cambiamento di approccio al progetto dello spazio stradale possa emergere anche in forme parziali e progressive.

5. New Space: Groningen

La città di Groningen è situata nel nord dei Paesi Bassi e ha storicamente rappresentato il principale centro urbano della regione settentrionale (Duineveld, 2011). Nel campo della mobilità, si distingue per una lunga e significativa tradizione di Piani del Traffico. Nel 1977 la città adotta il primo *Piano di Circolazione del Traffico* (*Verkeerscirculatieplan VCP*) dell'intera nazione, che introduce una misura radicale per l'epoca: l'esclusione del traffico automobilistico dal centro storico. Questa scelta segna un punto di svolta, poiché la progressiva riduzione delle automobili favorisce un aumento spontaneo dell'uso della bicicletta e una trasformazione profonda dello spazio urbano.

La prima *Omgevingsvisie* di Groningen, dal titolo *The Next City: de Groningse leefkwaliteit voorop* (*The Next City: la qualità della vita a Groningen viene prima di tutto*), pone la qualità della vita come obiettivo prioritario di tutte le politiche urbane. L'*Omgevingsvisie* di questa città si configura come una piattaforma di coordinamento

tra piani settoriali, in particolare quelli legati alla mobilità, che garantisce la coerenza tra strategie di lungo periodo e interventi operativi.

A pochi anni dall'adozione della *Visie*, la città introduce un aggiornamento, *Levende ruimte. Het vervolg op The Next City* (Spazio Vitale. Il seguito di *The Next City*), che rafforza ulteriormente l'attenzione alla sostenibilità ambientale integrando il Piano del Verde (*Groenplan: Vitamine G*) e il Piano della Mobilità Sostenibile (*Groningen Goed op Weg*). Quest'ultimo assume un ruolo centrale nel processo di trasformazione urbana, poiché pone come principale obiettivo in materia di mobilità la riduzione della dipendenza dall'automobile attraverso la creazione di strade vivibili e a misura di persona e la promozione di modalità di spostamento "pulite, sane e che risparmiano spazio" (Gemeente Groningen, 2021, p. 18).

In questo quadro, in cui lo spazio urbano diventa il fulcro delle politiche della mobilità, la progettazione urbana assume un ruolo operativo centrale. Contestualmente al piano, viene sviluppato il documento *New Space. Design guidelines liveability of public space*, che fornisce principi e indirizzi progettuali per caratterizzare strade e quartieri. Il documento propone un cambio di paradigma, dalla strada intesa come infrastruttura di traffico a spazio pubblico multifunzionale, organizzato secondo una pluralità di prestazioni ambientali, sociali e spaziali. L'applicazione delle linee guida avviene attraverso l'integrazione di tali principi all'interno dei piani

e nei programmi di intervento. Il documento è utilizzato come riferimento operativo nei processi di trasformazione urbana, in particolare negli interventi di riqualificazione dello spazio pubblico e nei programmi di trasformazione dei quartieri.

L'approccio si basa su due principi operativi: la riduzione dello spazio destinato alla sosta per liberare superfici per usi collettivi e l'inversione della logica di progetto (non quanto spazio serve alle auto, ma quali mobilità sono compatibili con lo spazio disponibile). In questo senso, la strada viene ripensata come spazio condiviso, in cui la funzione di connessione è subordinata a quella sociale e ambientale, e l'automobile assume un ruolo di *ospite*.

La multifunzionalità è perseguita attraverso l'integrazione di funzioni diverse nello stesso profilo stradale, includendo dispositivi per l'adattamento climatico (ad esempio *raingarden* e trincee drenanti), usi temporanei e spazi per la socialità (Fig. 2). Tali principi trovano applicazione in diverse tipologie di strade, dai quartieri residenziali (*woonerf*, *leefstraten*), alle strade ciclabili (*fietsstraten*), fino alle arterie di collegamento e alle aree produttive. La trasformazione riguarda l'intero *network* stradale, composto da 14 diverse tipologie, interessando i tessuti consolidati ma anche ambiti più recenti o specializzati.

Il documento introduce inoltre una distinzione tra scenari di breve e medio periodo, legati agli strumenti di pianificazione vigenti, e visioni di lungo periodo che ipotizzano una progressiva

riduzione della presenza automobilistica e un impegno finanziario crescente. Il metodo progettuale proposto si basa sul cosiddetto *10-dimensions method*, in cui la mobilità rappresenta solo uno dei parametri da bilanciare insieme a sicurezza, salute, interazione sociale, ambiente ed economia. Questo approccio consente di tradurre obiettivi generali in criteri operativi di progetto, supportando le decisioni spaziali e la gestione dei conflitti tra usi attraverso processi di confronto con gli attori locali.

Anche in questo caso, la strada viene reinterpretata come dispositivo complesso, capace di integrare mobilità, spazio pubblico e qualità urbana, all'interno di un quadro istituzionale strutturato e di pratiche amministrative consolidate che ne supportano l'attuazione.

6. Il progetto dello spazio stradale come dispositivo di mediazione

Attraverso il presente studio, è possibile individuare alcune questioni che emergono dall'analisi comparativa dei casi di Amsterdam, Apeldoorn e Groningen e che contribuiscono a definire il ruolo contemporaneo del progetto dello spazio stradale all'interno delle politiche della mobilità urbana. Una prima evidenza riguarda il grado di integrazione tra politiche, strumenti e risorse. Nei casi di Amsterdam e Groningen, in particolare, si osserva una forte coerenza tra i diversi piani e programmi, che consente di ricondurre interventi e politiche settoriali differenti ad una strategia urbana unitaria. La mobilità non è trattata come



Applicazione del 10-dimensions method in una strada residenziale di un quartiere del dopoguerra.

© Gemeente Groningen.

Fig. 2.

ambito autonomo, ma come componente trasversale che si integra con le politiche ambientali, spaziali e infrastrutturali attraverso dispositivi di coordinamento istituzionale e programmatico. Una seconda questione, che emerge in tutti i casi sopra esplorati, riguarda il ruolo implicito ma determinante del progetto dello spazio urbano all'interno delle politiche della mobilità. Nei documenti analizzati, il progetto non è mai esplicitato come esito formale, ma è implicito nella definizione di criteri e possibili soluzioni spaziali. Interventi quali la riduzione delle sezioni stradali, l'introduzione della vegetazione o la gestione delle acque meteoriche attraverso soluzioni

come i *raingarden*, rimandano infatti direttamente al campo della progettazione degli spazi urbani, proprio delle discipline dell'Urbanistica e dell'Architettura. In questo senso, il progetto agisce come dispositivo necessario per tradurre le politiche nello spazio e rendere possibile una trasformazione concreta degli ambienti urbani. Una terza evidenza, comune a tutti i casi analizzati, riguarda la volontà di attuare una profonda ridefinizione dello "spessore funzionale e semantico della strada" (Secchi, 1989), intesa non più come semplice infrastruttura tecnica, bensì come spazio urbano complesso, in cui si articolano usi, pratiche e prestazioni differenti.

Note

Questo processo non interessa esclusivamente i contesti storici o centrali, ma si estende alle aree di espansione recente e agli ambiti marginali, mantenendo una comune matrice di intenzioni e obiettivi. Si tratta tuttavia di un processo ancora in corso e nei casi osservati, allo stato attuale, le politiche si esprimono prevalentemente attraverso indirizzi strategici e programmi, che includono indicazioni per la progettazione dello spazio ancora di carattere prevalentemente orientativo; solo nel caso di Groningen, attraverso le linee guida, tali indicazioni assumono un livello di definizione più avanzato e puntuale.

Infine, il presente contributo apre ad alcune ulteriori questioni di ricerca legate alla trasferibilità di tali approcci nel contesto italiano, con particolare riferimento ai tessuti urbani di espansione novecentesca e post-novecentesca, che costituiscono la componente più estesa e strutturalmente problematica delle città contemporanee, e alle modalità attraverso cui le strategie e gli strumenti osservati possano essere tradotti in interventi concreti e integrati all'interno dello stesso sistema pianificatorio olandese. In questo senso, il lavoro evidenzia il ruolo potenziale delle discipline dell'Urbanistica e dell'Architettura del Paesaggio nel governo delle trasformazioni dello spazio stradale, non solo nella definizione di visioni, ma nella costruzione di strumenti e processi capaci di incidere sostanzialmente sulla città contemporanea.

¹ Tra le iniziative maggiormente note si segnalano i programmi Piazze Aperte di Milano e Piazze Scolastiche di Bologna.

² Tutti i documenti analizzati sono disponibili nei portali istituzionali delle rispettive municipalità.

³ Seppur la legge ambientale entra in vigore nel 2024, molte municipalità hanno sviluppato Omgevingsvisie prima dell'obbligatorietà sancita dalla riforma pianificatoria.

⁴ Lo studio dei casi è stato svolto durante un visiting presso la Faculty of Social and Behavioural Sciences della University of Amsterdam, sotto la supervisione e con il supporto del prof. Luca Bertolini.

Bibliografia

- Ascolese M. 2022, *Strade di città*, LetteraVentidue, Siracusa.
- Astengo G. 1949, *La lezione Urbanistica di Amsterdam. Formazione storica e nuovi ampliamenti*, «Urbanistica», n.2, pp.27-42.
- Capuano A. (ed) 2020, *Streetscape. Strade vitali, reti, della mobilità sostenibile, vie verdi*, Quodlibet, Macerata.
- Ceccarelli P., Gabrielli B., Rozzi R. 1973, *La scelta dell'ingovernabilità*, «Urbanistica», n. 61, pp. 4-10.
- Duineveld M. 2011, *De Nuloptie. Over Stadgers en de maakbaarheid van het Groninger*, Forum Grasuitgevers, Groningen.
- Errigo M.F., Arcuri F. 2019, *Il progetto della città olandese e le strategie urbanistiche nazionali*, «Contesti. Città, Territori, Progetti», n.1 2019, pp. 184-203.
- Gehl J. 2011, *Life between buildings. Using public space*, Island Press, Washington DC [First published 1971].
- Guaiani A. 2024, *Restarting from the street*, In Caprari G., Guaiani A., Porfiri S., Simionato L., Soares Cortes A. (eds) *Conoscenza Progetto Governance. Riflessioni a margine dei seminari di dottorato in "Sustainable Planning, Cultural Heritage, Built Environment"* SA-AD-Unicam, Aracne, Roma.
- Hermann R. 2014, *Stedelijke ontwikkeling in Apeldoorn 1945-1975*, «Nieuwsbulletin Felua XXVII», n. 3-4.
- Jacobs J. 2021, *Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane*, Einaudi, Torino [First published 1969].
- Lynch K. 2020, *L'immagine della città*, Marsilio, Venezia [First published 1960].
- Manzini E. 2021, *Abitare la prossimità. Idee per la città dei 15 minuti*, EGEA, Milano.
- Mehta V. 2013, *The street. A quintessential of public space*, Routledge, Oxon.
- Moreno C. 2024, *The 15-minute city. A solution to saving our time & our planet*, John Wiley & Sons, Hoboken, New Jersey.
- Newman P.W.G., Kenworthy J. R. 1996, *Sustainability and cities: overcoming automobile dependence*, Island Press, Washington.
- Pavia R. 2015, *Il passo della città. Temi per la metropoli futura*, Donzelli, Roma.
- Raworth K. 2017, *L'economia della ciambella: Sette mosse per pensare come un economista del XXI secolo*, Edizioni Ambiente, Milano.
- Rudofsky B. 1981, *Strade per la gente. Architettura e ambiente umano*, Laterza, Roma-Bari.
- Savini F. 2016, *Amsterdam in transizione*, «Urbanistica Informazioni», n. 265, pp. 64-69.
- Secchi B. 1986, *La lezione urbanistica di Amsterdam*, «Urbanistica», n. 85, pp. 4-5.
- Secchi B. 1989, *Lo spessore della strada*, «Casabella», n. 553-554, pp. 38-41.
- Secchi R., Bochicchio L. 2020, *L'Architettura della strada. Forme Immagini Valori*, Quodlibet, Macerata.
- Velo L. 2019, *Towns in Traffic. Prospettive, teorie e progetti dal Rapporto Buchanan*, LetteraVentidue, Siracusa.
- Venco E. M. 2021, *La mobilità per la città dei 15 minuti*, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna.
- Zambini G. 1973, *Specializzazione dei trasporti: aspetti teorici e rilevanza politica*, «Urbanistica», n. 61, pp. 31-37.