



Olanda: hai voluto la bicicletta

Percorsi, connessioni e destinazioni bike-oriented, per spazi contemporanei e attraenti in un Paese modello. Una rassegna di progetti

Il tema della mobilità sostenibile, e nello specifico quello dell'uso della bicicletta, è tornato alla ribalta nella pianificazione urbana in tempi in cui si fa **sempre più necessario imporre cambiamenti radicali nell'urbanistica e nell'organizzazione dei trasporti** per ridurre prima, e contenere poi, gli alti tassi d'inquinamento. L'emergenza sanitaria ha inoltre dimostrato come il trasporto pubblico su 4 ruote abbia dei punti deboli, e per questo motivo si rende necessario cambiare approccio.

Il **modello più virtuoso**, al quale s'ispirano sindaci ed esperti di mobilità, è comunque, al momento, quello **olandese**. Ad **Amsterdam**, città di circa 850.000 abitanti, le auto sono soltanto 250.000, mentre si contano 1,1 milioni di biciclette che viaggiano lungo gli oltre 30.000 Km di piste. Certo, andare in bicicletta in Olanda è decisamente semplice: con il suo territorio completamente pianeggiante i Paesi Bassi contano più biciclette che abitanti e il paese investe ormai da decenni sull'infrastruttura per le due ruote, sui percorsi, sulle connessioni e sulle destinazioni.

La complessa rete di piste ciclabili è corredata da **stazioni di scambio, parcheggi, ponti di attraversamento** dei grandi assi stradali e **sistemi di bike-sharing**. Viene rivolta **costante**

attenzione alla qualità dell'architettura di queste infrastrutture, ai materiali, al dettaglio, all'integrazione. Spesso sono gli stessi utenti che, privilegiando sempre più gli spostamenti in bici, condizionano le scelte progettuali degli architetti. Esiste una pluralità di modi in cui l'andare in bicicletta riesce a trasformare persone e luoghi, così che **l'architettura della bicicletta**, nell'equilibrio tra il movimento e la sosta, **costruisce spazi piacevoli e attraenti**. Ne sono un esempio le "destinazioni" (i parcheggi) che si sono trasformate da labirintici magazzini di biciclette, dove rimaneva piuttosto difficile ritrovare la propria, in veri e propri luoghi contemporanei.

Del resto, Amsterdam si è **impegnata a eliminare entro il 2025 dal suo centro oltre 11.000 posti auto** e a **sostituirli con parcheggi per bici e verde pubblico**. Ha già inaugurato la seconda edizione della BAB, la **Bicycle Architecture Biennale**: una selezione di 15 prestigiosi progetti legati alla mobilità ciclistica, realizzati in 9 paesi differenti.

L'Aia: parcheggio sotterraneo Koningin Julianaplein

Si tratta del **secondo parcheggio per bici più grande al mondo**, situato sotto la stazione centrale di Den Haag, Paesi Bassi (**il primo è a Utrecht**, sempre nei Paesi Bassi). Il progetto, vincitore del premio Dezeen design of the year 2021 e nominato per il Dezeen graphic design of the year 2021, **realizzato dallo studio Silo in collaborazione con Studio Marsman**, è un insieme di funzionalità, tecnologia e performance, un luogo dove si può lasciare la bicicletta con la certezza di ritrovarla, anche facilmente, grazie alla segnaletica intelligente. Per poter favorire l'uso della bicicletta, avere ottime infrastrutture diventa fondamentale. **I parcheggi per le bici in Olanda sono spesso interrati**, è dunque decisamente un bene **liberare lo spazio pubblico dalle distese di biciclette** parcheggiate ovunque. Spesso però i soffitti molto bassi, l'assenza di luce, i layout ripetitivi e la mancanza di viste sul contesto li rende poco attraenti. L'ingresso del parcheggio sotto la Koningin Julianaplein avverte della discesa verso uno spazio futuristico e, una volta all'interno, ci si dimentica di essere al piano interrato e ci si ritrova in un mondo parallelo. **L'architettura è pensata per sorprendere**, e trasforma lo spazio in un'esperienza quasi museale. I soffitti alti, la luminosità avvolgente trasmettono totale sicurezza; le pareti tutt'intorno sono in vetro retroilluminato e raccontano una città fatta di pezzi di architetture strategicamente combinate tra loro. La sorpresa è ovunque. Questo progetto sembra voler trasformare completamente un servizio essenziale attraverso un'esperienza spaziale totalmente inaspettata: **invece di essere uno spazio di servizio, diventa uno spazio da attraversare e visitare**, una destinazione vera e propria. L'architettura eclettica della città di Den Haag costituisce la base per un'immagine che racchiude

l'intero edificio. **Elementi di facciate vecchi e nuovi** della città sono tessuti in una sorta di paesaggio urbano, una metamorfosi dal sapore escheriano, dalle cui opere **prende ispirazione**. Escher, maestro d'arte olandese, è presente infatti nelle intuizioni e proposte artistiche che raccontano l'architettura della città e la srotolano nei percorsi labirintici del parcheggio - tipici del pittore - in una fluidità innovativa e sorprendente. Gli edifici iconici raffigurati alle pareti sono 17, tra cui il Ridderzaal, il Palazzo della Pace e il Kunstmuseum di Berlage. **Alla consegna della bici può seguire quindi una passeggiata nella città fantastica sotterranea** per chi ne avrà la curiosità. Il parcheggio è **operativo da luglio 2020**, ma saranno integrate le uscite definitive al piano terra su progetto dello studio Powerhouse Company. Insieme agli spazi commerciali, alla piazza e alle torri residenziali, il parcheggio definisce un ingresso unico alla città, accogliente e dalla forte identità.

Cliente: Comune di The Hague/Mobilis

Anno: 2020

Crediti: Studio Silo, Studio Marsman (architects)

Premi: Dezeen Awards Design Project of the Year 2021, Winner & People's Choice AZ Award 2021, Gold Cube & Silver Cube ADC Awards 2021, Gold Lamp Dutch Creativity Awards 2021, Silver European Design Awards 2021, Bronze Pencil The One Show 2021, Wood Pencil D&AD 2021, Shortlist Frame Awards 2021, Finalista Architizer A+ Awards

Foto: Mike Bink - Silo

Amsterdam: Fietsparking Zuidplein Stazione sud

Lo studioSK ha addirittura **coniato il termine bicyecture** per definire il progetto d'infrastrutture a servizio degli utenti delle due ruote come mezzo di trasporto preferenziale. Il gruppo di architetti ha studiato con attenzione i dati sulla mobilità su due ruote nei Paesi Bassi e ha analizzato le architetture e le soluzioni pratiche già in uso per promuoverne l'aggiornamento e il potenziamento. Occupandosi spesso di progetti sull'infrastruttura legata alla bici, lo studio Sk ha anche **pensato a tipologie architettoniche per i parcheggi**: l'edificio in qualsiasi sua configurazione può essere interrato o meno. Potremmo avere, ad esempio, la **bicycle villa** (un padiglione immerso nel verde), la **bicycle flat** (impilata), il **bicycle transferium** (integrato e multimodale), il **bicycle Hotel** (integrato in un immobile esistente) e il **landscape storage** (integrato in una piazza o in un paesaggio).

Una delle ultime opere realizzate, il parcheggio di Zuidplein **si trova nel cuore dell'area metropolitana Zuidas, ad Amsterdam**, area residenziale e mista in pieno sviluppo, di grande qualità urbana. Qui, circa il 30% dei movimenti di trasporto avviene in bicicletta, e la riqualificazione del precedente parcheggio era

quindi necessaria. L'edificio esistente non soddisfaceva più i requisiti di capacità e sicurezza, e dopo il restyling lo spazio sembra irriconoscibile: **pareti dai colori chiari, una buona illuminazione, un percorso chiaro** e un riferimento dinamico agli stalli.

Sono i medesimi interventi che hanno reso il vicino parcheggio Mahlerplein (Studio Sk) un successo. Dell'edificio esistente vengono recuperati, dove possibile elementi esistenti, come le trombe delle scale e i loro tetti trasparenti dotati poi di una nuova illuminazione a led. L'illuminazione a LED è utilizzata anche nel nuovo interno, con una caratteristica speciale che è il **percorso curvo delle linee di luce**, che serve come elemento riconoscibile sopra il corridoio principale nel way-finding e nel routing. Il parcheggio può **ospitare 1.350 bici**, oltre a un'area esclusiva dedicata ai dipendenti del vicino WTC. Il progetto è dell'architetto Paul van der Ree, studioSK e Movares.

Cliente: Città di Amsterdam

Anno: 2020

Crediti: studioSK (Paul van der Ree) - Movares

Foto: Rindert van den Toren

Neunen: Van Gogh Roosegarde Bicycle Path

Tra le "connessioni" va annoverato il Van Gogh Roosegarde Bicycle Path, nella città di Nuenen, vicino Eindhoven, **in cui Vincent Van Gogh visse nel 1883**. La città ha voluto rendere omaggio al suo maestro con un'opera artistica d'illuminazione urbana: una **pista ciclabile che cita la "Notte stellata"**, opera molto conosciuta del pittore. Il progetto riesce a combinare la sostenibilità ambientale con soluzioni tecnologiche all'avanguardia e la comunicazione nell'era di internet per riproporre simbolicamente l'atmosfera del quadro. La Van Gogh Roosegarde Bicycle Path è una vera e propria strada luminosa realizzata con frammenti di pietra coperti di una speciale vernice che si ricarica durante il giorno, per poi illuminarsi durante la notte. La ciclabile è la **seconda di cinque segmenti che rientrano nel progetto di autostrade intelligenti** pensate e realizzate da Roosegarde e Heijmans con l'obiettivo di creare delle reti stradali sicure e rispettose dell'ambiente attraverso un sistema di luci, energia e informazioni che interagiscono con la situazione del traffico.

Cliente: Provincia di Brabant, Città di Eindhoven, Van Gogh Heritage Foundation, Città di Nuenen

Anno: 2015

Crediti: Studio Roosegarde (architettura), Heijmans (ingegneria e costruzione)

Premi: Winner of Best Future Concept, Dutch Design Award, Accenture Innovation Award, and INDEX Award Denmark

Foto: Studio Roosegarde

Purmerend: Melkwegbridge

Sul canale Noordhollandsch, il ponte unisce il centro storico cittadino con il vicino quartiere di Weidevenne. **Non solo una connessione, ma un elemento identitario.** Per motivi funzionali il progetto separa il traffico pedonale da quello delle biciclette. **Il ponte diventa così un racconto:** un braccio attraversa il canale in modo sinuoso direttamente sopra l'acqua; l'altro, quello destinato ai pedoni, diventa un arco, sale come una montagna russa, raggiunge un punto di vista alto e inedito sul centro città. Quest'ultimo è lungo 12 metri e, una volta in sommità, si percepisce la connessione tra vecchio e nuovo. Le due sezioni del Melkweg si uniscono alla base in un unico elemento. Il ponte non è più solo il modo più veloce di attraversare il canale, ma diventa una destinazione in se stessa, un'attrazione nuova tra due sponde della città.

Cliente: Città di Purmerend

Anno: 2014

Crediti: Next architects, collaborazione Ronald Rietveld Landschaparchitectuur, Ingenieurs Bureau Amsterdam (IBA), ABT adviesbureau voor Bouwtechniek (ingegneria e costruzione)

Premi: Iconic Awards 2014, nominato al National Steel Prize 2014, BNA Building of the Year 2013
Menzione d'onore

Utrecht: Dafne Schippers bridge

L'operazione **unisce l'attraversamento (pedonale e ciclabile), un edificio scolastico e un parco** in un unico oggetto architettonico. Il ponte che scavalca l'Amsterdam-Rhine Canal è la connessione principale tra il centro storico e il nuovo quartiere di Leidsche Rijn. I ciclisti si trovano a pedalare ad un'altezza di circa 9 metri, per poi scendere in una sorta di anfiteatro verde, il Victor Hugo Park, proprio sopra al tetto della scuola elementare e sopra il canale. Il ponte diventa un vero e proprio spazio pubblico, luogo d'incontro tra abitanti del quartiere e tra alunni in attesa dell'ingresso a scuola. I ciclisti, gli abitanti del quartiere, la scuola elementare, la Città e il Ministero delle infrastrutture sono tutti stati coinvolti nel progetto. Il Dafne Schippers Bridge ha ricevuto una menzione d'onore per il Dutch Concrete Prize 2017 ed è stato nominato per il Roof of the Year Awards 2016.

Cliente: Città di Utrecht

Anno: 2016

Crediti: Next architects, collaborazione Rudy Uytenhaak + Partners Architects, Bureau B+B urbanism and

landscape architecture, Arup (ingegneria)

Premi: menzione d'onore per il Dutch Concrete Prize 2017 ed è stato nominato per il Roof of the Year Awards 2016

Utrecht: Bicycleparking Station Square

Un immediato **predecessore del parcheggio dell'Aia** è lo U-Stal Stationplein, il più grande del Paese e del mondo, che può **contenere circa 13.000 biciclette**. Vi si accede direttamente dalla piazza antistante la stazione che connette anche al centro commerciale. Il parcheggio è una vera e propria **passeggiata architettonica**, un'immersione nel colore e in uno spazio fatto di pilastri a forma di tromba e grandi lucernari. L'accesso ai posti bici è a senso unico e guidato da un dispositivo tecnologico che conduce direttamente ai posti liberi; il parcheggio ospita anche un'area dedicata al bike-sharing (ov-fiets). *"Stationplein non è solo una nuova infrastruttura, ma un'opera che porta in città una dimensione architettonica entusiasmante e sorprendente"*, spiegano gli architetti. Il garage è il cuore di un recente sviluppo urbano che riconnette il centro storico di Utrecht con la stazione ferroviaria ampliata. L'ingresso in superficie è marcato da una **copertura iconica** che accoglie i visitatori verso la città e li conduce ai tre livelli di parcheggio.

Cliente: Città di Utrecht

Anno: 2016

Crediti: Ector Hoogstad Architecten (Architetti), Sant & Co (Landscape), Royal Haskoning DHV (ingegneria) Royal Haskoning DHV (MEP Engineer)

Premi: finalista al Architizer A+Awards 2018

Foto: Petra Appelhof

Delft: Coffee and Bikes

Il parcheggio si trova **al centro del campus dell'università tecnologica (TU Delft)** ed è pensato per **integrare** al suo interno un'**officina per la riparazione delle biciclette e una caffetteria**. Il progetto ha l'ambizione di **trasformare un grande "deposito per le biciclette" in un luogo attraente** quale fulcro d'incontro tra gli studenti universitari. La struttura trova la sua posizione al centro di una collina verde, spazio di ritrovo all'aperto, e propone un edificio allungato e trasparente che diventa il bike-workshop e il caffè. L'edificio è assimilabile a un **padiglione nel verde**, accessibile da più parti per diversi flussi di utenti. Il caffè si trova al -1 metro e attraversa la piazza; le differenti altezze del soffitto lo rendono uno **spazio fluido**. L'ingresso si trasforma quasi in una galleria, trasparente nel suo volume, così da

evitare che le bici vengano appoggiate contro la facciata e da creare un continuum tra interno ed esterno. Un piano di parcheggio è situato anche in copertura: una piastra in acciaio a sbalzo sopra l'area ristoro. Il parcheggio può ospitare **2.100 stalli**. Il design ricorda la tradizione degli edifici dei campus di Chicago di Mies van der Rohe in un colore marrone-caffè. **Lo scopo di ritrovarsi in un luogo piacevole è raggiunto ancora una volta** attraverso un intervento che riesce a calarsi nel contesto.

Cliente: TU Delft

Anno: 2018

Crediti: Biq architecten, BureauVanEig, Aronsohn (ingegneria)

Immagine di copertina: il parcheggio sotterraneo Koningin Julianaplein a Den Haag (©Mike Bink - Silo)

About Author



[Silvia Lupini](#)

Nata ad Ancona nel 1975, si laurea con lode nel 2002 presso la Facoltà di Architettura di Ascoli Piceno. Nel 2003 intraprende una lunga esperienza professionale e accademica nei Paesi Bassi, dove lavora negli studi WEST 8, MVRDV e KCAP ed è docente a contratto presso la TU Delft e l'Academie van Bouwkunst di Amsterdam. Nel 2007 consegue il dottorato di ricerca presso lo IUAV di Venezia, sulla dinamica delle trasformazioni non pianificate nella città contemporanea. Nel 2010 fonda lo studio LOOP Landscape & Architecture Design. Nel 2015 è guest teacher presso la Yeditepe Universitesi di Istanbul. Dal 2015 è professore a contratto presso la SAAD di Ascoli Piceno, dove insegna Cultura e Progettazione del Paesaggio. Dal 2019 fa parte del comitato tecnico scientifico di Touriscape 2 presso l'Istituto habitat turismo territorio di Barcellona

[See author's posts](#)

[+ Condividi](#)
