

TRASPORTI

& cultura

58

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



ARCHITETTURE LUNGO LE AUTOSTRADE

Comitato d’Onore:

Paolo Costa
già Presidente Commissione Trasporti Parlamento
Europeo

Giuseppe Goisis
Filosofo Politico, Venezia

Franco Purini
Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero
Università telematica E-Campus, Novedrate

Maria Cristina Treu
Architetto Urbanista, Milano

Comitato Scientifico:

Oliviero Baccelli
CERTeT, Università Bocconi, Milano

Alessandra Criconia
Università La Sapienza, Roma

Alberto Ferlenga
Università Iuav, Venezia

Anne Grillet-Aubert
ENSAPB Paris-Belleville, UMR AUSser

Massimo Guarascio
Università La Sapienza, Roma

Stefano Maggi
Università di Siena

Giuseppe Mazzeo
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli

Cristiana Mazzoni
ENSA Paris-Belleville, UMR AUSser

Marco Pasetto
Università di Padova

Michelangelo Savino
Università di Padova

Luca Tamini
Politecnico di Milano

Zeila Tesoriere
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais



Rivista quadrimestrale
settembre-dicembre 2020
anno XX, numero 58

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia
e-mail: laura.facchinelli@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it

La rivista è sottoposta a double-blind peer review

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

2020 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di dicembre 2020

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524

TRASPORTI

5 ARCHITETTURE LUNGO LE AUTOSTRADE

di Laura Facchinelli

7 NOTE SULLE ORIGINI E GLI SVILUPPI DELLE ARCHITETTURE AUTOSTRADALI

di Laura Greco

17 LE ARCHITETTURE PER L'ASSISTENZA AI VIAGGIATORI SULLE AUTOSTRADE ITALIANE TRA CORPORATE IDENTITY E SFIDE COSTRUTTIVE (1956-1970)

di Laura Greco e Francesco Spada

25 ARCHITETTURE LUNGO I SISTEMI CHIUSI/APERTI DELLE AUTOSTRADE

di Luigi Siviero

33 FORME COSPICUE LUNGO LE AUTOSTRADE

di Luigi Stendardo

41 DINAMICITÀ E ARCHITETTURE ALLA SCALA DEL PAESAGGIO. L'AREA DI SOSTA GARABIT LUNGO L'AUTOSTRADA A75 IN FRANCIA

di Chiara Azzali

49 NORTHALA FIELDS PARK, UN'AREA DI SERVIZIO COME LUOGO INTERMEDIO

di Stefania Mangini

57 A5 LISBOA-CASCAIS, UNA RICERCA DI LETTURA E RISCRIITTURA TRA MORFOLOGIA E PERCEZIONE

di Joao Leite e Stefanos Antoniadis

67 MICHINO EKI: ARCHITETTURE IBRIDE SULLE AUTOSTRADE DEL GIAPPONE

di Giusi Ciotoli e Marco Falsetti

75 AREE DI SERVIZIO AUTOSTRADALE: NUOVI FORMATI E SCENARI EVOLUTIVI

di Luca Tamini

85 L'AUTOSTRADA DEL BRENNERO E L'ARCHITETTURA DEL TRANSITO: LE AREE DI SERVIZIO DA NON-LUOGHI A IPER-LUOGHI

di Carlo Costa, Alessandro Magnago e Alessandro Franceschini

95 L'EVOLUZIONE DEI SERVIZI DI ASSISTENZA NELLE STRATEGIE D'IMPRESA. IL CASO DI AUTOGRILL SPA

di Giuseppe Canestrino

103 PROGETTARE GLI SPAZI PER LA RISTORAZIONE IN AUTOSTRADA. L'ESPERIENZA DI CREMONINI

intervista a Gianfranco Ferraro e Massimo Iosa Ghini a cura di Laura Facchinelli

cultura

111 ANGELO BIANCHETTI, L'ARCHITETTO DEGLI AUTOGRILL

di Francesco Spada e Jan Jacopo Bianchetti

119 I LUOGHI DI RISTORO AUTOSTRADALI NEL CINEMA

di Fabrizio Violante

127 NECESSITÀ DI ARCHITETTURA

di Luigi Siviero

133 EDIFICI PER L'ASSISTENZA AI VIAGGIATORI: L'EPOPEA DELLA GRANDE ARCHITETTURA LUNGO LE AUTOSTRADE

di Laura Facchinelli

139 INFRASTRUTTURE, RIFLESSIONI SULLA GESTIONE DEL PATRIMONIO ESISTENTE

di Giovanni Giacomello

Architecture along the motorways

by Laura Facchinelli

There is a segment of twentieth-century architecture that has yet to be explored, the segment of constructions along motorways built to provide services and assistance to persons and vehicles. The network of motorways has grown rapidly since the 1950s; in the meantime, the number of motorists increased just as fast. As they travelled along those asphalt strips, they had to fill up on petrol, use the bathrooms, buy food and drink. This was a new and very promising retail sector, and so the major Italian food companies – inspired by the early American experiences – conceived organized rest stops. Forward-looking and ambitious industrial leaders commissioned young architects to design new concepts in buildings; they wanted to kindle the imagination, to indulge desires stirred by the siren song of growing consumerism: the “autogrills” came up structurally bold, with great visual impact. Similar design projects were developed by the major oil companies for the service stations. These were architectural works conceived as temporary and flexible, in preparation for the foreseeable rapid transformation of needs.

There’s no denying the interest in this design phase. Yet the architectural works on the motorways have been somewhat “forgotten” by scholars, they have been pushed aside, as if they were unworthy of attention. The same neglect reserved for the greater sphere of transportation infrastructure: too “technical”, too “functional”, not “creative” enough.

This chapter on the architecture of motorways came to an end as the impetus that drove companies during the economic boom to participate with pride in the country’s modernization, began to dwindle. The aspiration to create new forms waned; patrons no longer challenged one another with the designs; with their balance sheets in hand, they chose to save money on the construction of buildings and to invest instead in strategies to display their merchandise, to seduce the greatest possible number of compulsive buyers.

We are thus talking about forgotten architecture, aware of both history and practice. It should not come as a surprise that the autogrill service areas, which we are now beginning to reassess on the theoretical level, have in the meantime been “updated” and that even today, the original buildings are being demolished and rebuilt, and their memories left to company publicity, to enoble the more recent endeavours.

It is with great passion that we conceived this issue of our magazine, an issue that is divided into three parts. The first is history, where we reconstruct the story of the architecture built to assist travellers from the mid-1950s to 1970, when projects were developed by great architects for major companies such as Pavesi, with architect Angelo Bianchetti. The second part focuses attention on the typological characteristics of motorway architecture, with recent projects developed in Italy, France, England, Portugal, Japan. The third part delineates the current configuration of service areas, exploring the market strategies and plans of the specialists in motorway catering: Autogrill and Cremonini.

For a better understanding of the radical changes that took place over the decades in motorway service areas, we will analyse how they were represented in films, which revealed behaviours and frames of mind. Once again, the Artists demonstrate the special intelligence that allows them to “feel” and to “make us feel” the world in which we live.

Architetture lungo le autostrade

di Laura Facchinelli

C'è un segmento dell'architettura del Novecento che è stato poco esplorato: è quello che riguarda le costruzioni destinate a svolgere, lungo le autostrade, i servizi di assistenza alle persone e ai veicoli. La rete delle autostrade si è ampliata rapidamente a partire dagli anni '50; intanto, con ritmo altrettanto serrato, aumentava il numero degli automobilisti che, percorrendo quei nastri d'asfalto, dovevano rifornirsi di carburante, usufruire dei servizi, acquistare cibi e bevande. Era un settore commerciale nuovo e molto promettente, pertanto le maggiori aziende dolciarie italiane – prendendo spunto dalle prime esperienze americane - hanno pensato a punti di sosta organizzati. Industriali lungimiranti e ambiziosi hanno dato incarico a giovani architetti di progettare edifici di nuova concezione; si voleva colpire la fantasia, assecondare desideri già accarezzati dalle sirene di un crescente consumismo: ed ecco che gli "autogrill" nascevano strutturalmente arditi e di grande impatto visivo. Analoghe iniziative progettuali venivano avviate dalle maggiori compagnie petrolifere per le stazioni di servizio. Erano architetture pensate come temporanee, flessibili, a fronte di una prevedibile rapida trasformazione delle esigenze.

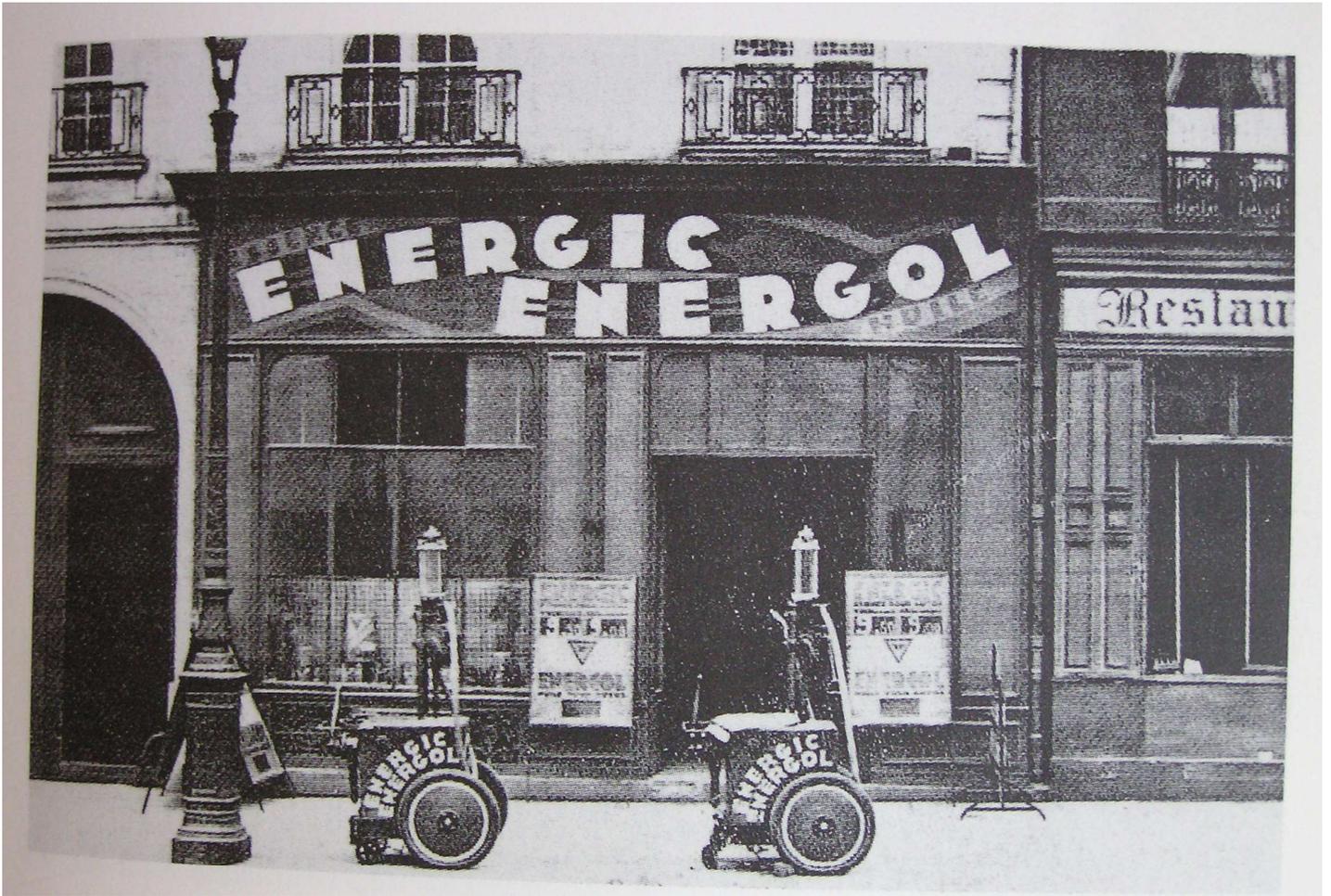
Come negare l'interesse di quella fase progettuale? Eppure le architetture delle autostrade sono state un po' "dimenticate" dagli studiosi, sono state accantonate, come non degne di attenzione. Proprio come si è trascurata a lungo la conoscenza del più vasto ambito delle infrastrutture di trasporto: troppo "tecniche", troppo "funzionali", non abbastanza "creative".

Questo capitolo delle architetture lungo le autostrade si è interrotto quando è venuto meno lo slancio che, nei citati anni del boom economico, spingeva le aziende a partecipare con orgoglio alla modernizzazione del Paese. L'aspirazione a creare nuove forme si è affievolita; i committenti non si sono più confrontati a colpi di progetti d'autore: bilanci alla mano, hanno preferito risparmiare sulla costruzione dell'edificio e investire, invece, in accorte strategie di esposizione delle merci, per sedurre il maggior numero possibile di acquirenti compulsivi.

Parliamo di architettura dimenticata, dunque, sia nella consapevolezza storica che nella pratica. Non ci sorprende pertanto che gli autogrill, che oggi cominciamo a rivalutare sul piano teorico, siano stati, nel frattempo, "aggiornati" e che anche oggi si intervenga con la demolizione-ricostruzione degli edifici originari, la cui memoria resta soltanto nelle comunicazioni aziendali, per nobilitare le imprese recenti.

È con molta passione che abbiamo concepito questo numero della rivista, numero che si articola in tre parti. La prima è la parte storica, dove si ricostruisce l'epopea delle architetture per l'assistenza ai viaggiatori nel periodo dalla metà agli anni '50 al 1970, nel quale si svilupparono i grandi progetti d'autore che videro protagonisti, fra gli altri, l'azienda Pavesi con l'architetto Angelo Bianchetti. La seconda parte presta attenzione ai caratteri tipologici delle architetture autostradali, con progetti recenti realizzati in Italia, Francia, Inghilterra, Portogallo, Giappone. La terza parte delinea l'attuale configurazione delle aree di servizio, indagando su strategie commerciali e programmi degli specialisti della ristorazione autostradale: Autogrill e Cremonini.

Per comprendere meglio i cambiamenti radicali che, nel corso dei decenni, hanno investito anche le aree di servizio autostradale, analizziamo alcune rappresentazioni cinematografiche, dove si svelano comportamenti e stati d'animo. Ancora una volta gli Artisti dimostrano una speciale intelligenza per "sentire" e "farci sentire" il mondo in cui viviamo.



Note sulle origini e gli sviluppi delle architetture autostradali

di Laura Greco

Le origini delle architetture autostradali (stazioni di servizio, autogrill, motel, stazioni per il pedaggio autostradale e centri di manutenzione) risalgono agli inizi del Novecento, quando negli Stati Uniti nascono le prime stazioni di rifornimento, progressivamente diffuse in Europa (1920-1930). Il repertorio europeo è ispirato all'iconografia e alle tecniche dell'architettura moderna, annoverando soluzioni standardizzate e pezzi unici. Dopo la seconda guerra mondiale, con la ricostruzione delle reti autostradali esistenti e la realizzazione di nuove, si registra la fusione delle funzioni di sosta e assistenza nell'area di servizio autostradale, il cui sviluppo è caratterizzato dall'architettura degli edifici ristoro, che conquistano il primato figurativo e costruttivo del segmento dei manufatti autostradali. L'analisi di queste vicende, soprattutto attraverso i vasti archivi dei progettisti e dei gestori dei servizi, costituisce l'occasione per ricostruire la geografia e la cronologia degli eventi e per cogliere i tratti dell'eredità che quelle esperienze, nonostante gli evidenti limiti che la produzione dello scorso secolo oggi evidenzia, hanno consegnato al dibattito architettonico più recente sul tema. La visione delle stazioni di servizio come "città-servizio del futuro" prefigurata da F.L. Wright negli anni Trenta attende ancora di trovare piena concretizzazione.

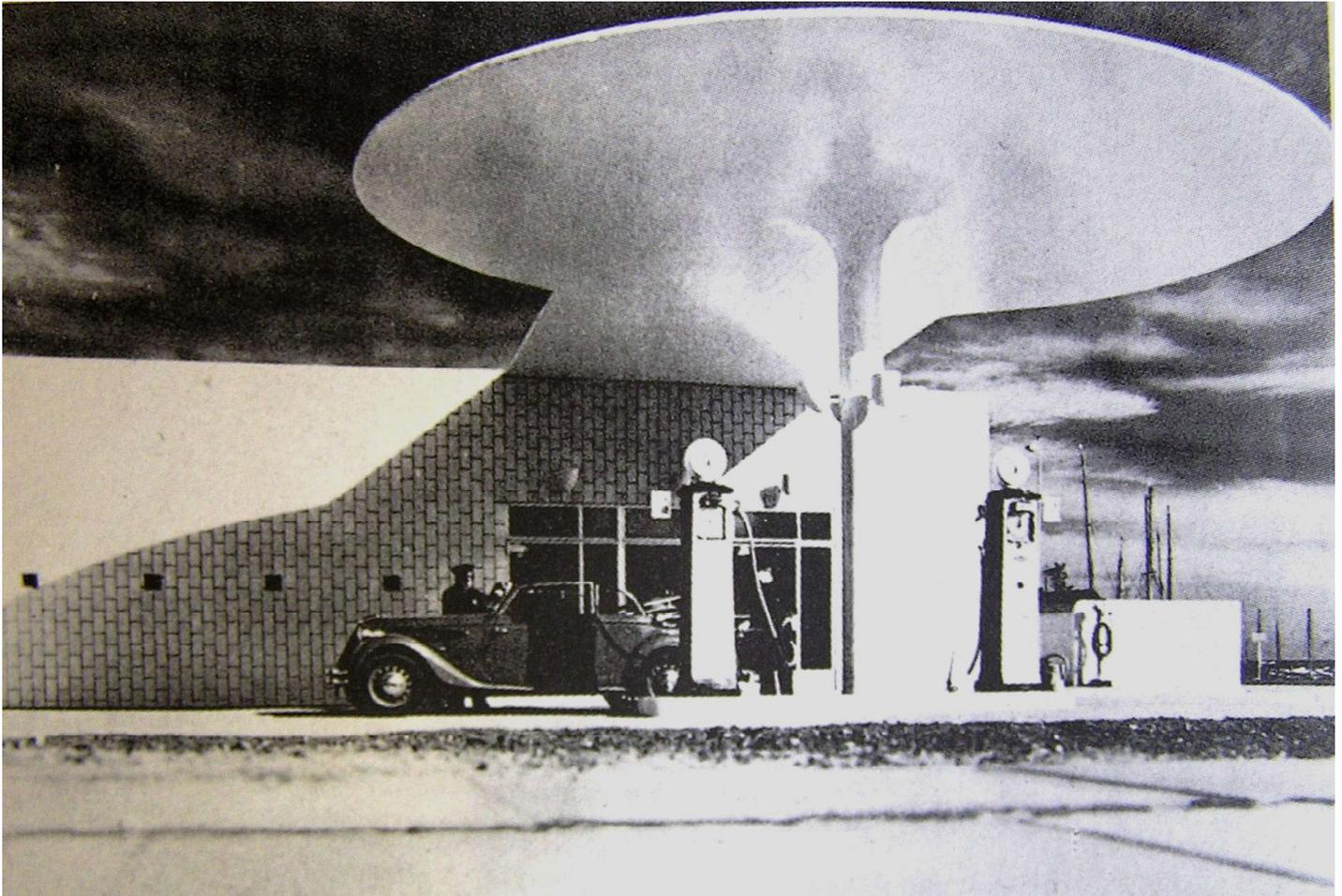
L'assistenza ai viaggiatori e agli autoveicoli, complici i programmi commerciali e gli investimenti su larga scala delle catene della ristorazione organizzata e della distribuzione dei carburanti, conquistano fin dalle origini del fenomeno un primato figurativo e costruttivo frutto della combinazione di tecniche e strumenti del progetto dell'architettura, dell'ingegneria, della grafica pubblicitaria. Ciononostante, questa produzione è stata rapidamente dimenticata, causa il carattere utilitaristico del repertorio in generale, la provvisorietà dei manufatti talvolta, la inevitabile sussidiarietà del progetto delle opere complementari rispetto al disegno primario

Notes on the origins and developments in motorway architecture

by Laura Greco

Motorway architecture was established in the United States in the early 20th century and later spread through Europe in the 1920s and '30s. The architectural repertoire was inspired by the iconography and techniques of modern architecture, ranging from one-of-a-kind buildings to standardized solutions. After World War II, in service areas located along the new and existing motorways, the typical functions of service stations merged with those of the rest areas. In a few short years, models of service areas were developed that experimented with the visual and functional relationship between the motorway and the service station. The bridge-type service areas with the "autogrill" restaurants, typical of Italian motorways, were particularly distinctive. The analysis of these events and of the architectural typologies they engendered, constitutes an opportunity today to discover the vast historical archives of the designers and their clients, to study the evolution of the typological and structural characteristics, to analyse the contribution of twentieth-century motorway architecture to today's debate on the relationship between infrastructure, architecture and landscape design, adapted to new models for the use and management of motorways. Frank Lloyd Wright declared service stations to be the "service cities of the future", destined to become "a distribution centre, a meeting place, a restaurant, a waiting room or whatever else is deemed necessary". This vision has yet to be fully developed.

Nella pagina a fianco, in alto: grafica pubblicitaria su stazione di rifornimento urbana, 1925 (A. Sompairac, Stations Service, 1993). In basso: Stazione di servizio Titan, Zurigo, Svizzera, 1934. Progetto di V.K. Egender a W. Muller (A. Sompairac, Stations Service, 1993).



1 - Stazione di servizio Kystvejen, Klamperborg (Danimarca), 1938. Progetto di Arne Jacobsen (A. Sompairac, *Stations Service*, 1993).

dell'infrastruttura; circostanze che hanno indotto per lungo tempo le discipline del progetto a trascurare questo tema, fatti salvi alcuni episodi singolari, da ascrivere alla serie delle opere d'autore, censiti anche nelle letture storiche della produzione architettonica del Novecento.

L'interesse ritrovato all'alba del nuovo secolo dalle discipline del progetto per il disegno delle reti, per la loro interazione con l'assetto paesaggistico dei territori, per le potenzialità dei nodi quali poli di urbanità plurali e complesse, ha contribuito a riscoprire il dominio tipologico-figurativo delle architetture autostradali, favorendo – nel contempo – utili retrospettive sulla stagione delle origini e dello sviluppo del loro catalogo. La considerazione di questi materiali si conferma – ancora oggi – un'attività proficua per la ricostruzione dei processi di gestione delle catene di assistenza, per la ricomposizione dell'evoluzione tipologica del settore, per l'arricchimento della conoscenza delle pratiche costruttive del Novecento, per prefigurare e attuare traiettorie di rinnovamento efficaci di questo tema progettuale. Nell'ultimo decennio, il vasto patrimonio degli archivi dei progettisti dei manufatti e dei gestori delle catene di as-

sistenza autostradale¹ si è progressivamente disvelato come serbatoio inesplorato – o quasi – al quale attingere per disegnare mappe geografiche e tipologiche (Deschermeier 2008; Pozzi 2009), per ordinare la grammatica di apparecchi costruttivi sperimentati nelle realizzazioni singolari e collaudati nella produzione seriale (Greco 2010), per tessere relazioni di contiguità e posizionare tratti di originalità in un campo che – apparentemente – si è strutturato negli scenari internazionali su regole universali (Deschermeier 2008, Greco 2010, Ciorra 2013).

Nonostante la generalizzazione dei modi d'uso degli spazi e delle attrezzature, che ha favorito la formazione di modelli comuni a diverse realtà geografiche e socio-economiche, una posizione di avanguardia è da riconoscersi alla vicenda statunitense, anche semplicemente in virtù delle evidenze cronologiche che collocano oltreoceano l'o-

¹ Valga per tutti il riordino dell'archivio storico dell'Ente Nazionale Idrocarburi (Eni) che ha portato alla luce le politiche programmatiche e le vicende progettuali e costruttive dell'Azienda Generale Italiana Petroli (Agip) nell'arco del Novecento in Italia, in Europa e nei territori delle ex-colonie italiane in Africa.

rigine delle stazioni di rifornimento urbane, delle stazioni di servizio, dei punti ristoro e dei motel per le reti extra-urbane, dove queste categorie di manufatti prendono forma a partire dai primi del Novecento, costituendo un riferimento costante per gli altri contesti. All'avanguardia statunitense volge lo sguardo il contributo europeo che si sostanzia nel periodo tra le due guerre, dapprima con le stazioni urbane, specializzate nell'assistenza agli autoveicoli e affermatesi come una delle espressioni dell'ideologia della macchina, enfaticamente nell'architettura del manufatto e delle sue parti. La dimensione costruttiva, narrata dai progettisti attraverso l'uso dei materiali e delle tecniche moderne, si attesta nel panorama europeo come uno dei valori connotanti questa produzione che, superati gli indugi iniziali, prende le distanze dal linguaggio neoclassicista delle prime realizzazioni d'oltreoceano. Dopo il secondo conflitto mondiale, committenti e gestori delle reti del vecchio continente – impegnati nella costruzione delle nuove autostrade e nel risanamento di quelle danneggiate – riconoscono nelle stazioni extraurbane, e autostradali in particolare, il caposaldo cui ancorare la formazione di un repertorio di architetture autostradali decise a competere con il più maturo catalogo statunitense. In questo frangente, l'assistenza ai viaggiatori occupa un ruolo egemonico nella declinazione del tema progettuale; il potenziamento della rete di strade extraurbane pone infatti il viaggiatore lontano dalla sfera di influenza funzionale della città, alterando i "reciproci originari rapporti di stretta complementarietà d'uso e funzione" (Boaga et al. 1973, p. 13) stabiliti tra strada e città, e sollevando così la necessità di punti di assistenza per il veicolo e il viaggiatore lungo i percorsi extraurbani. Complice il progresso registrato dalla meccanica dei veicoli, l'assistenza alle auto diventa un punto complementare di un programma di arricchimento funzionale della rete di servizi che pone al centro del suo interesse il viaggiatore, con la predisposizione di strutture di accoglienza, ricezione, ricreazione. Alle tappe fondamentali del percorso evolutivo finora delineato sono dedicate le riflessioni seguenti.

L'assistenza agli autoveicoli e ai viaggiatori nelle esperienze internazionali

Come anticipato, le architetture autostradali hanno la loro origine negli Stati Uniti, con la

nascita tra il 1900 e il 1910 delle prime *filling station* (Boaga 1973, pp. 13-15; Liebs, 1985; Sompairac 1993, pp. 1985), cui seguono negli anni Venti le applicazioni europee². L'evoluzione funzionale più immediata si compie pochi anni dopo, con le *service station*, diffuse nel territorio statunitense per assicurare la distribuzione del carburante e una rudimentale assistenza all'autoveicolo, in quella forma di supporto sintetizzata dalla sigla Tobacco, Batteries and Accessories (Jackle Sculle 1994, pp. 60-66). I progettisti di questi primi manufatti cercano di nobilitare un'architettura utilitaristica adattandone colori, forme e linguaggio a quelli tradizionali dei luoghi, o arruolando forme e stili del repertorio neoclassico (Liebs 1985, pp. 96-97; Sompairac 1993). Diversamente, in Europa al *Salon d'Automne* del 1927, si celebra il battesimo di forme moderniste con la stazione di Robert Mallet-Stevens – una soluzione che trasforma un piccolo totem in chiosco per il rifornimento corredato di pannello informativo stradale – nella quale i temi del viaggio e della velocità incontrano quello delle luci della città moderna.

La formazione negli anni Trenta delle prime reti di distribuzione è l'occasione negli Stati Uniti, e per alcuni versi anche in Europa, per lo studio e la sperimentazione di modelli di stazione che diventano amplificatori dell'immagine e del prodotto aziendale e, nel contempo, consentono di contenere i costi, ottimizzare il funzionamento e la gestione della rete di assistenza. In questo quadro si collocano i tipi che nel 1934 Norman Bel Geddes mette a punto per la Socony (poi trasformata in Mobil), gli studi di Raymond Loewy che predispongono, su incarico dell'Esso, un prototipo per Manhattan, quelli che Walter Dorflin Teague conduce per la Texaco (Sompairac 1993, pp. 36-37). A queste proposte si aggiunge la sperimentazione sul tema della stazione di servizio a catalogo, promossa negli Stati Uniti da aziende come la Michel & Pfeffer Iron Works (1926) e riconducibile alla produzione di chioschi essenziali, destinati alle aree urbane. L'eco di questa esperienza

² *Filling station* è il termine con cui negli Stati Uniti viene indicata la stazione di rifornimento. Nel 1908 negli Stati Uniti ne sono censite dodici. Prima dello scoppio del secondo conflitto mondiale la loro presenza sul territorio era significativamente cresciuta, con 317000 impianti, pari a circa uno ogni 82 automobili registrate. La comparsa del primo impianto è datata tra il 1905 e il 1907. Il ritardo con cui l'architettura autostradale si diffonde nel continente europeo può essere giustificato dagli effetti del primo conflitto mondiale e dalla minore consistenza dell'industria automobilistica.



2 - Motel autostradale statunitense anni Cinquanta (G. Baker, B. Funaro, *Motels*, 1955).

d'oltreoceano si avverte nelle proposte della tedesca Olex, di cui si ricorda la serie di stazioni minimali e piccoli chioschi e, in Italia, nel repertorio dei chioschi Aquila, Agip e Petrolia (Caccia 2012, pp. 37-41).

In ogni caso, il decennio Trenta in Europa registra soprattutto la sperimentazione sulla stazione di servizio come progetto di architettura, che trova nei parametri di spazio e di luce gli elementi caratterizzanti l'iconografia del nuovo tipo e nei materiali e nelle tecniche moderne gli strumenti per costruirla. Testimonianza ne sono la stazione progettata a Madrid da Casto Fernandez-Shaw (1927), la stazione Shell a Alesund in Norvegia (1931) e quella Aral di J. Krahn a Francoforte, il singolare progetto di Arne Jacobsen a Klampenborg (Danimarca) del 1938 e, infine, la stazione BP a Villejuif in Francia (1934). Nel quadro italiano vale la pena di ricordare tra le realizzazioni l'intervento di Carlo Agular in Corso Moncalieri a Torino (1933-34) e la stazione di Giovanni Muzio a Lodi (1933) e, tra i progetti, il concorso per le stazioni sull'autostrada Venezia-Padova (1933) e il repertorio

di Luigi Piccinato per Petrolia-Fiat (1938-40). A questo punto dell'evoluzione tipologica e funzionale, gli elementi dell'architettura della stazione di servizio sono ormai definiti: l'insegna pubblicitaria, il chiosco, e la pensilina che ne protegge l'ingresso e lo spazio di sosta delle auto. Si tratta, però, quasi sempre di stazioni urbane, considerato il carattere ancora embrionale del sistema di assistenza autostradale sui primi tratti delle infrastrutture europee. In Italia, ad esempio, realtà che conquista già alla fine degli anni Venti una visibilità internazionale con le autostrade dell'area lombardo-veneta, si avverte il necessario allestimento di una "struttura di assistenza all'utente che va dal rifornimento, alle riparazioni, all'informazione, al soccorso" (Bottura 1984), anche se a questa dichiarazione di intenti non corrisponde una effettiva specializzazione funzionale delle attrezzature; punti di rifornimento, stazioni (intermedie e finali), spazi di parcheggio e di sosta, caselli di ingresso e di uscita, sono infatti inizialmente concepiti come sottosistemi funzionali di un medesimo spazio o punto di assistenza, sistemato con un allargamento della sezione stradale, che consente la formazione dei piazzali per la sosta degli autoveicoli durante il rifornimento o il pagamento del pedaggio.

Nel dopoguerra, i marchi della distribuzione dei carburanti, in considerazione dell'esistenza di reti ormai consolidate che possono contare a questo punto anche sulle nuove autostrade, promuovono in maniera diffusa anche in Europa – sotto l'influenza dei *brand* internazionali che fanno capo all'esperienza statunitense – il contenimento dei costi di costruzione e di gestione delle stazioni e la riconoscibilità del marchio commerciale. La tipizzazione dei manufatti e la standardizzazione degli elementi costruttivi sono individuate come azioni prioritarie, tese a un minimalismo costruttivo che ben presto si traduce in minimalismo funzionale con le applicazioni più ricorrenti in ambito urbano (Liebs 1985, p. 107; Sompairac 1993, pp. 48-51). Gli impianti per le architetture di servizio delle autostrade dapprima puntano, come dimostra efficacemente l'esperienza italiana con l'Autostrada del Sole, sulla caratterizzazione spettacolare delle opere maggiori, e sulla diffusione di repertori più essenziali per i manufatti minori. Negli anni Sessanta anche sul bordo autostradale approdano le soluzioni prefabbricate e tipizzate, che affiancano progressivamente le architetture singolari diffuse negli anni Cinquanta, soprattutto in Italia. Da un punto di vista fun-

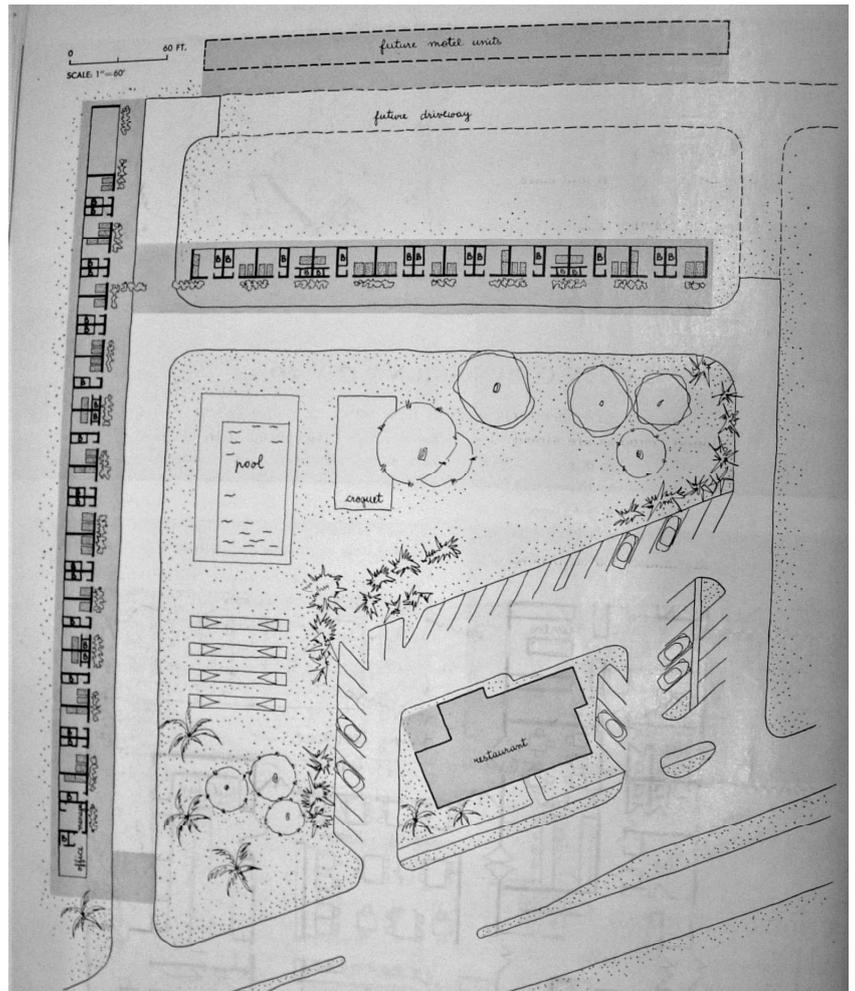
zionale, negli impianti autostradali, la trasformazione più rilevante che interessa il punto di rifornimento posto sul piazzale dell'area di servizio è l'estensione della pensilina, che si stacca dal box della stazione per occupare, anche mediante configurazioni planimetriche articolate, aree estese del piazzale per garantire un numero maggiore di punti di rifornimento.

Le attrezzature di assistenza ai viaggiatori negli impianti extraurbani diventano predominanti, soprattutto in virtù della forte valenza figurativa e commerciale degli edifici ristoro. Gli esordi di questi manufatti risalgono alle catene di ristorazione organizzata statunitensi, tra cui le centinaia di *family restaurant* e *diner*, che partiti dalle statali extraurbane, arrivano infine sui bordi delle autostrade (Liebs 1985, p. 197). Il rapporto preferenziale stabilito con la *middle-class* americana e con i suoi valori, condiziona in modo significativo il linguaggio figurativo e costruttivo di questi manufatti, ispirati a toni domestici e rassicuranti anche se posti sul bordo autostradale. Nel contesto europeo degli anni Cinquanta e Sessanta si distingue l'esperienza italiana, i cui caratteri esemplificano, in quegli anni, un contributo originale al tema progettuale del punto ristoro autostradale.

I motel completano il quadro tipologico delle architetture autostradali per l'assistenza ai viaggiatori; nati come strutture familiari negli anni Venti negli Stati Uniti, sviluppati nel decennio successivo, essi maturano la struttura tipologica nel dopoguerra con la fase del motel moderno, di cui si rendono protagoniste le grandi catene internazionali, come l'Holiday Inn e la Sheraton. Negli anni Cinquanta il motel diventa un tipo architettonico che adotta soluzioni costruttive industrializzate, completate da grandi insegne pubblicitarie. Nel continente europeo, l'influenza statunitense si manifesta in particolare in Italia, con la catena dei motel Agip.

Sosta e assistenza agli autoveicoli e ai viaggiatori: le origini delle aree di servizio

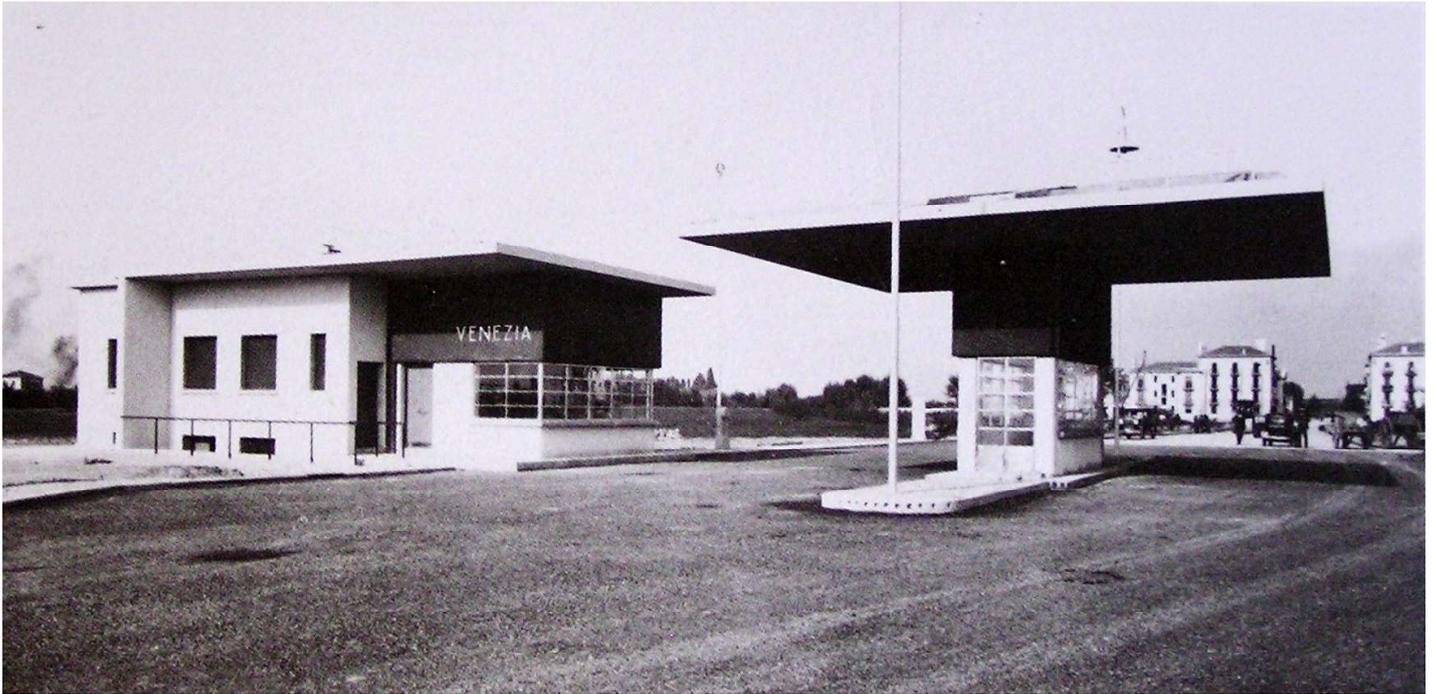
Le aree di servizio tipicamente ospitano su un piazzale attrezzato i manufatti deputati a rispondere alle esigenze di assistenza determinate dai rapporti di vicinanza più o meno forti dell'autostrada con l'ambito urbano, cui corrispondono livelli differenziati di complessità funzionale delle aree, dotate di attrezzature per i veicoli e gli utenti più o meno complesse. Nell'organizzazione dell'a-



rea di servizio in ambito extraurbano, in particolare, si compie la potenziale complementarietà delle due funzioni originarie di sosta e assistenza (per veicoli e viaggiatori), in questo caso strutturate in un insieme articolato di attrezzature di supporto che partecipano al raggiungimento del "programmatico completo distacco della strada dal contesto attraversato" (Boaga 1973, pp. 14), condizione prefigurata dalle logiche proprie delle reti autostradali del Novecento. Nell'area di servizio del dopoguerra matura, quindi, in virtù dell'arricchimento del *layout* funzionale, delle logiche di gestione dei servizi offerti e della rilevanza – in alcuni casi – dei manufatti, una struttura complessa dell'assistenza, che supera il sistema unitario della stazione di servizio dei decenni precedenti, in nome di una specializzazione di funzioni e di spazi che promuove l'autonomia reciproca dei manufatti disposti sul piazzale.

Con lo sviluppo nel secondo dopoguerra delle moderne reti autostradali, nel panorama internazionale si codificano configurazioni ricorrenti delle aree – talvolta influenzate dai caratteri tipologici dei manufatti ospitati sul piazzale – che la tassonomia tecnica declina

3 - Planimetria tipica di un motel-courtyard statunitense (G. Baker, B. Funaro, *Motels*, 1955).



4 - Stazione di testa a Venezia sulla Venezia-Padova, 1933 (Autostrade di prima generazione, Serravalle-Chiasso, 1984).

negli impianti di bordo (aree laterali disposte su uno o entrambi i lati della carreggiata autostradale), nelle soluzioni trasversali (aree a ponte in cui l'edificio ristoro è disposto a cavallo dell'autostrada), nei meno frequenti schemi ad isola in cui l'area di servizio è ricavata in una zona centrale attraverso l'allontanamento delle due corsie. Gli impianti trasversali più degli altri riescono a declinare il carattere spettacolare dell'architettura autostradale – come testimonia la serie degli edifici ristoro a ponte sorti negli anni Sessanta lungo le autostrade americane e italiane – stabilendo tra l'architettura del manufatto e l'infrastruttura un'interazione inedita di temi, materiali e scale di progetto.

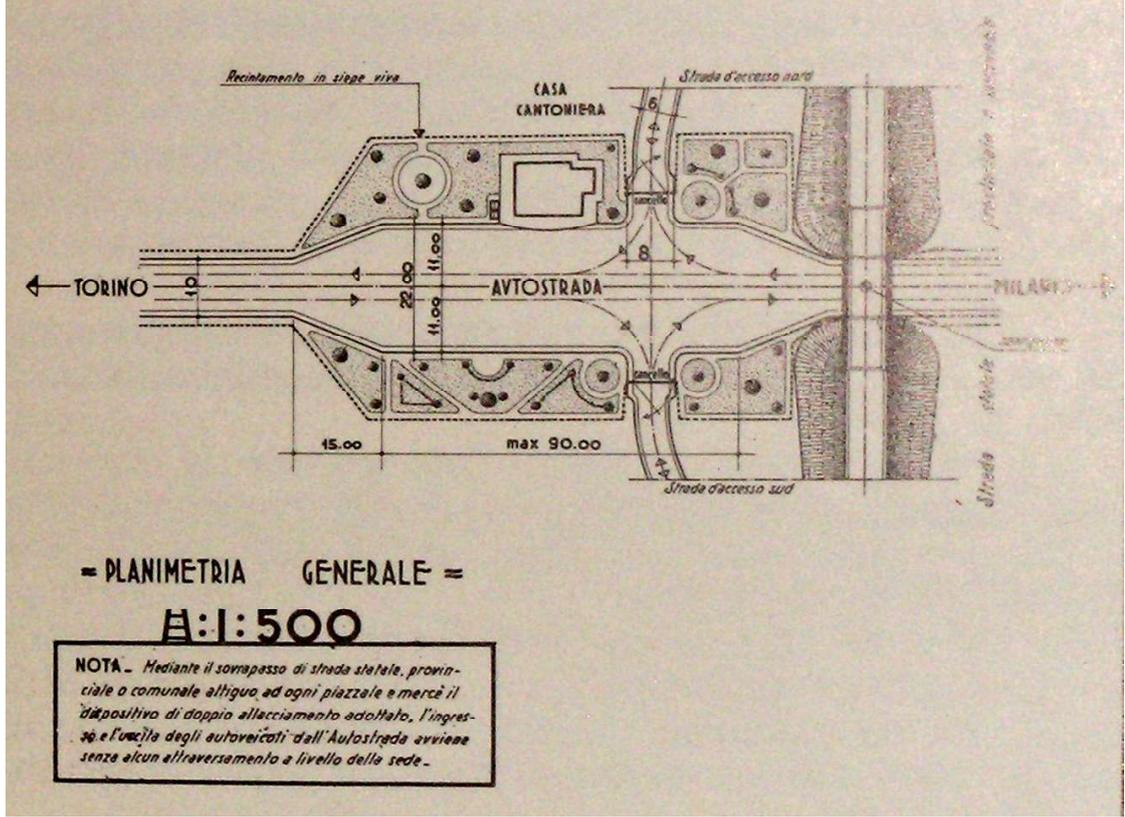
Tra le esperienze del secondo dopoguerra una notazione specifica merita il caso italiano. Lo sviluppo dell'assistenza autostradale in Italia si colloca nel solco tracciato dall'evoluzione del progetto e della costruzione delle autostrade. Un percorso intrapreso negli anni Venti con i primi tratti autostradali ad opera del gruppo di studi coordinato dall'ingegnere Piero Puricelli e giunto a piena maturazione alla metà degli anni Settanta.

La stagione di maggiore vivacità progettuale e costruttiva sul tema si registra nel dopoguerra, quando il governo nazionale pone la questione infrastrutturale tra le emergenze della ricostruzione, cui far fronte con una politica programmatica a sostegno della localizzazione, realizzazione e gestione della rete nazionale che trova spazio nella legge n. 463, "Provvedimenti per la costruzione di autostrade e strade", che il Ministro dei

Lavori Pubblici Giuseppe Romita firma il 21 maggio 1955, e divenuta nota come Piano Romita per il rilancio del sistema autostradale in Italia. In applicazione del Piano Romita il 14 aprile 1956 viene sottoscritta la convenzione tra la *Società Concessioni e Costruzioni Autostrade*, soggetto appositamente creato dall'IRI per la costruzione dell'arteria Milano-Roma-Napoli e l'ANAS. Il 19 maggio 1956 hanno inizio i lavori a San Donato Milanese e il 4 ottobre 1964, all'indomani delle aperture parziali dei diversi tronchi, si inaugura l'intera Autosole (AA.VV. 1964, pp. 15-17). A questo punto l'evoluzione dell'assistenza organizzata autostradale in Italia mira a fornire assistenza agli autoveicoli (rifornimento, manutenzione, riparazione), all'utente (ristoro, informazione) e a controllare e gestire la rete (sicurezza dell'utenza, esazione del pedaggio, manutenzione dell'infrastruttura, coordinamento delle attività). L'eterogeneità delle operazioni previste comporta la qualificazione funzionale degli spazi e delle attrezzature: aree di parcheggio, aree di servizio, fabbricati per l'esercizio e la manutenzione, opere di sicurezza e segnaletica, opere di inserimento ambientale.

Le opere complementari registrano con la realizzazione dell'Autosole un notevole impulso. I dati relativi all'arteria indicano, al momento dell'inaugurazione della rete, la presenza di 56 aree di servizio (sulle due carreggiate), 6 direzioni di servizio (di cui una centrale e 5 di tronco), 21 centri e posti per la manutenzione, 53 stazioni di diverso tipo (AA.VV., 1964).

**+ PIAZZALE
DI RACCORDO +**
(ENTRATA E USCITA DALL'AVTOSTRADA)



5 - Piazzale tipo di raccordo ingresso e uscita autostradale, anni Venti, Italia (Autostrade di prima generazione, Serravalle-Chiasso, 1984).

L'evoluzione delle stazioni (di ingresso/uscita), suddivise tra barriera e di svincolo, si orienta verso organizzazioni tipologiche definite in funzione delle modalità di controllo e pagamento del pedaggio, mentre i centri di manutenzione sono disposti lungo la nuova rete a intervalli di circa 35 chilometri, in corrispondenza delle stazioni di svincolo e costituiti da un insieme di fabbricati destinati al ricovero degli automezzi e delle attrezzature, agli alloggi e agli uffici per il personale presente. Le aree di servizio sono distribuite inizialmente a intervalli di 25 chilometri, poi adeguati a 30-40 e distinte - in funzione della categoria dei servizi offerti - in aree complete e ridotte, così da cadenzare la loro presenza sul territorio alla luce dei flussi di traffico dei tratti autostradali serviti. Seguendo la casistica internazionale e in relazione ai caratteri tipologici dell'edificio ristoro, le aree sono organizzate e distinte in aree laterali, a ponte, simmetriche, asimmetriche, su cui sono organizzati il punto ristoro (costituito da uno snack bar-tavola calda, in

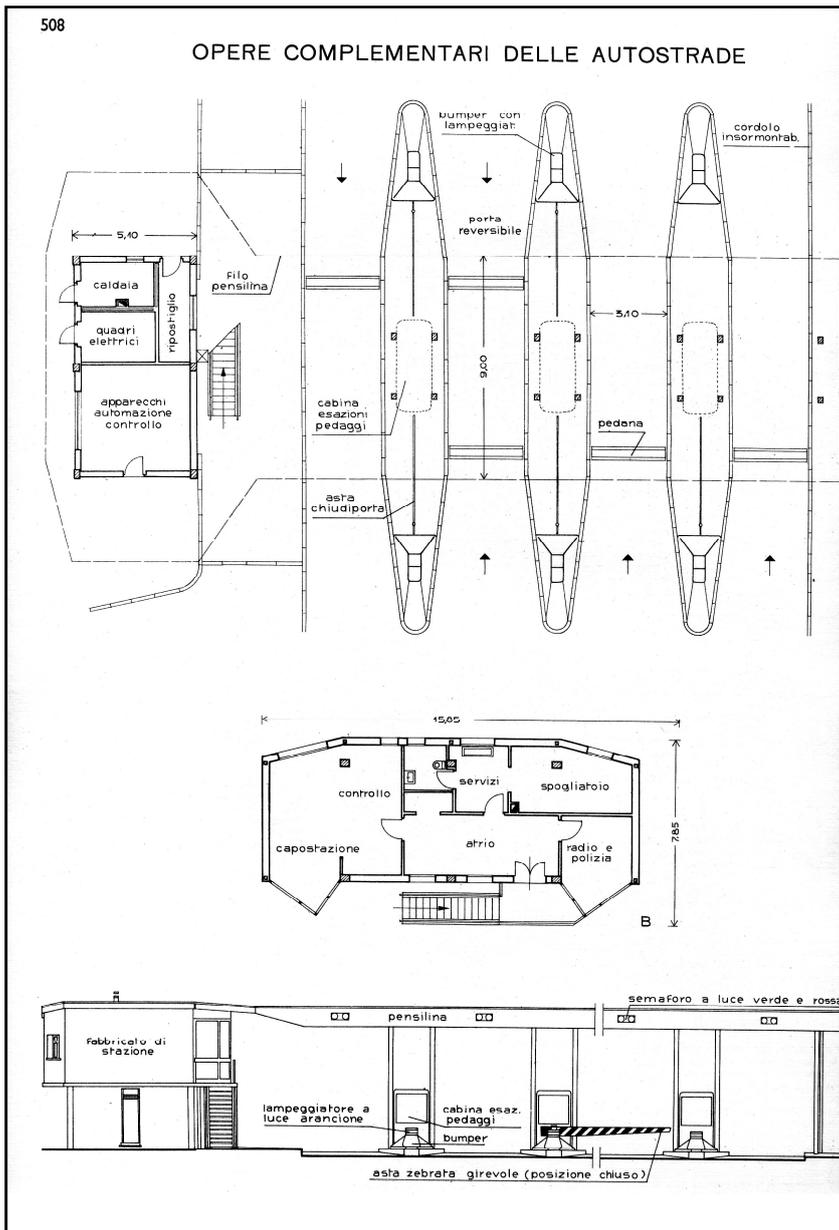
alcuni casi un ristorante, con i relativi servizi e gli uffici per il personale) e la stazione di rifornimento (comprendente le pensiline con gli impianti per l'erogazione del carburante, i magazzini e l'officina, i servizi igienici, gli uffici e i servizi per il personale). La vicenda italiana assume rilevanza nel quadro europeo, e come per il disegno e la costruzione dell'Autosole, anche il progetto della rete di assistenza si costituisce come riferimento tipologico, figurativo e costruttivo prevalente, frutto dell'interpretazione singolare della più consolidata esperienza statunitense. Nell'arco di dodici anni (1954-1966), in larga parte coincidenti con la stagione del cantiere maggiore dell'Autostrada del Sole, sul territorio italiano prende forma una propaganda autostradale promossa da aziende del settore automobilistico come Fiat, da brand leader della distribuzione di carburanti come Agip (controllata dall'Eni guidato da Enrico Mattei), da aziende del settore dolciario specializzate nel nascente mercato della ristorazione organizzata autostradale come Motta,

6 - A pag. 14, in alto: schema stazione intermedia per pedaggio autostradale (CNR, Manuale dell'architetto, 1962, III ed.).

7 - A pag. 14, in basso: Stazione di servizio Agip a San Donato Milanese, 1953. Progetto arch. M. Bacciocchi, (Archivio storico Eni).

8 - A pag. 15, in alto: Schemi tipo aree di servizio autostradali (CNR, Manuale dell'architetto, 1962, III ed.).

9 - A pag. 15, in basso: Autogrill Pavesi a Fiorenzuola d'Arda, Autostrada del Sole, 1959. Progetto Angelo Bianchetti (Archivio Arch. Jan Jacopo Bianchetti).



Pavesi e Alemagna. Il programma assume il mezzo architettonico – e dunque gli spazi e le attrezzature di assistenza agli autoveicoli e ai viaggiatori – come codice di comunicazione privilegiato.

Temi e ragioni del declino del modello di assistenza del Novecento

Le vicende dello scorso secolo stabiliscono punti di continuità con le esperienze contemporanee – concernenti soprattutto la modalità di intersezione tra area di servizio e rete autostradale e la complessità funzionale degli impianti – e rivendicano l'interesse di un patrimonio di innovazione tipologica e tecnologica del quale però si colgono, ormai, anche i limiti.

I cambiamenti intervenuti nell'organizzazione della distribuzione dei carburanti, nella gestione delle reti, la crescente antropizzazione del bordo autostradale sono alcune delle ragioni del declino del modello di assistenza del Novecento e dunque di superamento dei paradigmi funzionali e figurativi delle architetture per le autostrade dello scorso secolo. A questi temi, si sommano ragioni di opportunità, che sollecitano già da alcuni decenni la revisione dei modelli funzionali delle aree di servizio e delle architetture autostradali nel complesso, suggerendo soluzioni più flessibili e adattabili.

A partire dall'analisi di questo quadro di cambiamenti, la ricerca contemporanea ha introdotto ragionamenti originali, concernenti soprattutto la relazione con il contesto, che la visione extra-territoriale delle esperienze passate ha inibito anche negli approcci progettuali più illuminati. Già Frank Lloyd Wright aveva preconizzato il ruolo di interfaccia tra infrastruttura e territorio che le aree di servizio avrebbero potuto assumere, indicandole come le "città-servizio del futuro" destinate a diventare ciascuna "un centro di distribuzione, un luogo di ritrovo, un ristorante, una sala d'attesa o qualsiasi altra cosa sia ritenuta necessaria" (Wright 1953, p. 180-181), ovvero aveva prefigurato una dimensione territorializzata di queste attrezzature, fondata sulla coerenza d'uso e sulla complessità funzionale e relazionale tra aree di servizio e autostrade. Dopo quasi un secolo, la visione disegnata negli anni Trenta dal maestro statunitense è ancora in attesa di compiersi.

© Riproduzione riservata

Bibliografia

AA.VV. (2011), *On the Road*, 24 ore Cultura, Milano.

Boaga G., De Angelis G., Francia G. (a cura di) (1973), *Aree di sosta e di servizio*, Quaderni di Autostrade, n. 21, Autostrade S.p.A., Roma.

Bottura N. (1984), "Gli arredi autostradali", in AA.VV., *1924-1935. Le autostrade della prima generazione*, Spa Autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso, Milano.

Caccia S. (2012), *Tutela e restauro delle stazioni di servizio*, Franco Angeli, Milano.

Ciorra P. (a cura di) (2013), *Energy. Architettura e reti del petrolio e del post-petrolio*, Electa, Milano.

Deschermeier D. (2008), *Impero Eni. L'architettura aziendale e l'urbanistica di Enrico Mattei*, Damiani, Bologna.

Greco L. (2010), *Architetture autostradali in Italia. Progetto e costruzione negli edifici per l'assistenza ai viaggiatori*, Gangemi, Roma.

Jackle J.A., Sculle K.A. (1994), *The gas station in America*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore (USA).

Liebs H. C. (1985), *Main street to miracle mile. American Roadside architecture*, Little Brown, Boston.

Pozzi D. (2009), *Dai gatti selvaggi al cane a sei zampe. Tecnologia, conoscenza e organizzazione nell'Agip e nell'Eni*, Marsilio, Venezia.

Sompairac A. (1993), *Stations Service*, Centre Pompidou, Parigi.

Wright F. L. (1953), *The future of architecture*, Horizon Press, New York, (trad. it. 1985) *Il futuro dell'architettura*, Zanichelli editore, Bologna).

