

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
AUTOSTRADALE**

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 AUTOSTRADALE ITALIANE
TRA CORPORATE IDENTITY E
SFIDE COSTRUTTIVE (1956-1970)**

di Laura Greco e Francesco Spada

**25 ARCHITETTURE LUNGO I SISTEMI
CHIUSI/APERTI DELLE AUTOSTRADALE**

di Luigi Siviero

**33 FORME COSPICUE LUNGO LE
AUTOSTRADALE**

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
RISCRITTA RA TRA MORFOLOGIA
E PERCEZIONE**

di Joao Leite e Stefanos Antoniadis

**67 MICHINO EKI: ARCHITETTURE
IBRIDE SULLE AUTOSTRADALE 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 AUTOSTRADALE**

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.

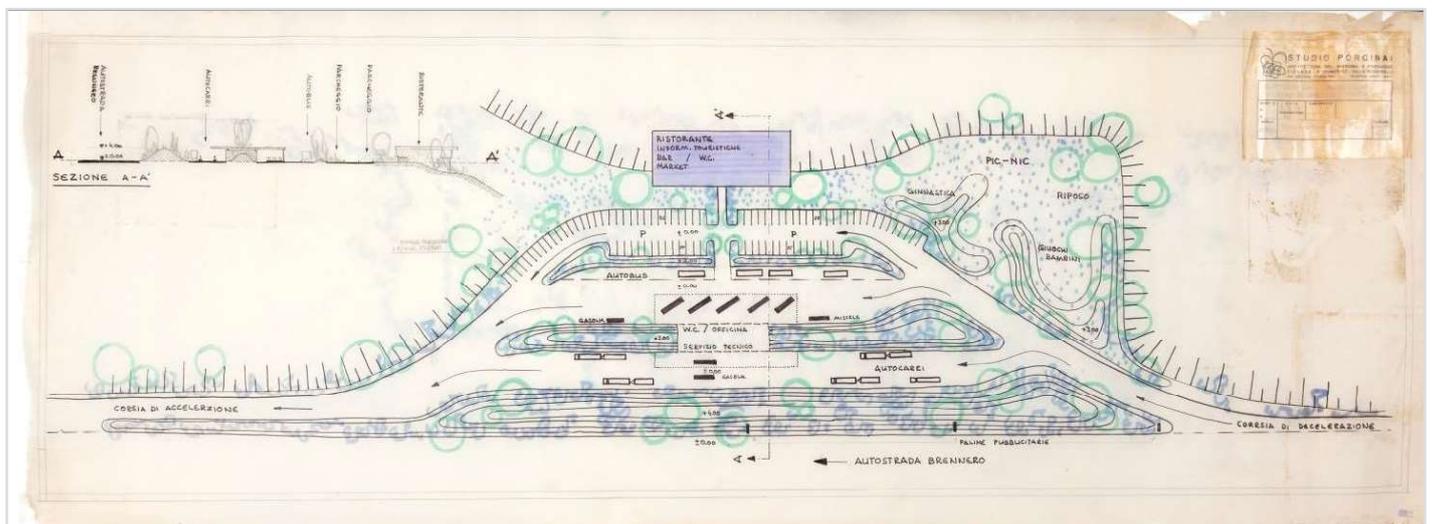
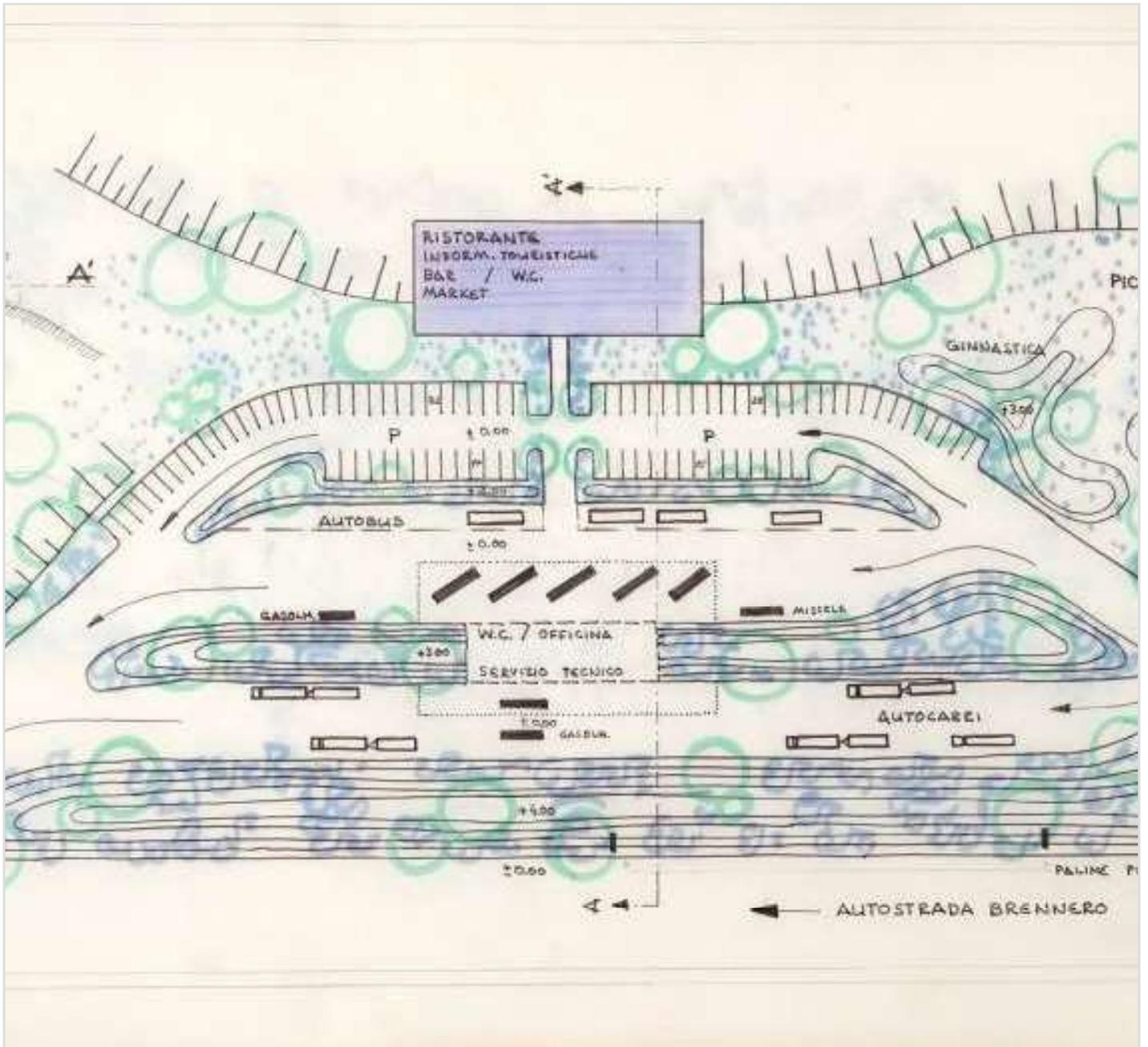
Come negare l'interesse di quella fase progettuale? Eppure le architetture delle autostrade sono state un po' "dimenticate" dagli studiosi, sono state accantonate, come non degne di attenzione. Proprio come si è trascurata a lungo la conoscenza del più vasto ambito delle infrastrutture di trasporto: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



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

La Valle dell'Adige costituisce fin da tempi remotissimi (le prime tracce archeologiche risalgono a cinquemila anni prima di Cristo) un imprescindibile collegamento tra il nord e il sud dell'Europa. Il valico del Brennero, infatti, con i suoi, relativamente pochi, 1.375 metri di altezza sul livello del mare è il più accessibile tra tutti i valichi alpini e fin dall'antichità fu utilizzato come luogo di transito e di scambio tra il modo germanico e quello latino.

Il corridoio del Brennero, dalle vie mercantili all'asse autostradale

Una delle prime vie di comunicazione stabili in grado di collegare l'Adriatico ai Mare del Nord fu la così detta «Via dell'Ambr», l'unica che tagliasse di netto la catena alpina, che da Venezia portava ad Amburgo e che era percorsa da mercanti interessati a scambiare merci con quello che veniva chiamato l'«oro del mare». Nel corso dei secoli, il canale non ha mai perso il suo ruolo di connettore tra il Mediterraneo e il Centro Europa, utilizzando le tecniche trasportistiche migliori di ogni epoca: la via Claudia Augusta in età romana, la linea ferroviaria Verona-Brennero-Innsbruck a metà dell'Ottocento, fino ad arrivare al progetto dell'asse autostradale «A22», costruito tra gli anni Sessanta e Settanta del Novecento.

In realtà, l'idea di un asse di collegamento stradale transalpino veloce nacque nel 1950¹, durante una convenzione sul traffico svoltasi a Ginevra: allora venne tracciata una rotta, identificata con la sigla E6, che congiungeva la penisola scandinava con la punta più meridionale d'Italia, di cui il percorso attuale dell'Autobrennero faceva già parte. Il 20 febbraio 1959 fu fondata la società per azioni

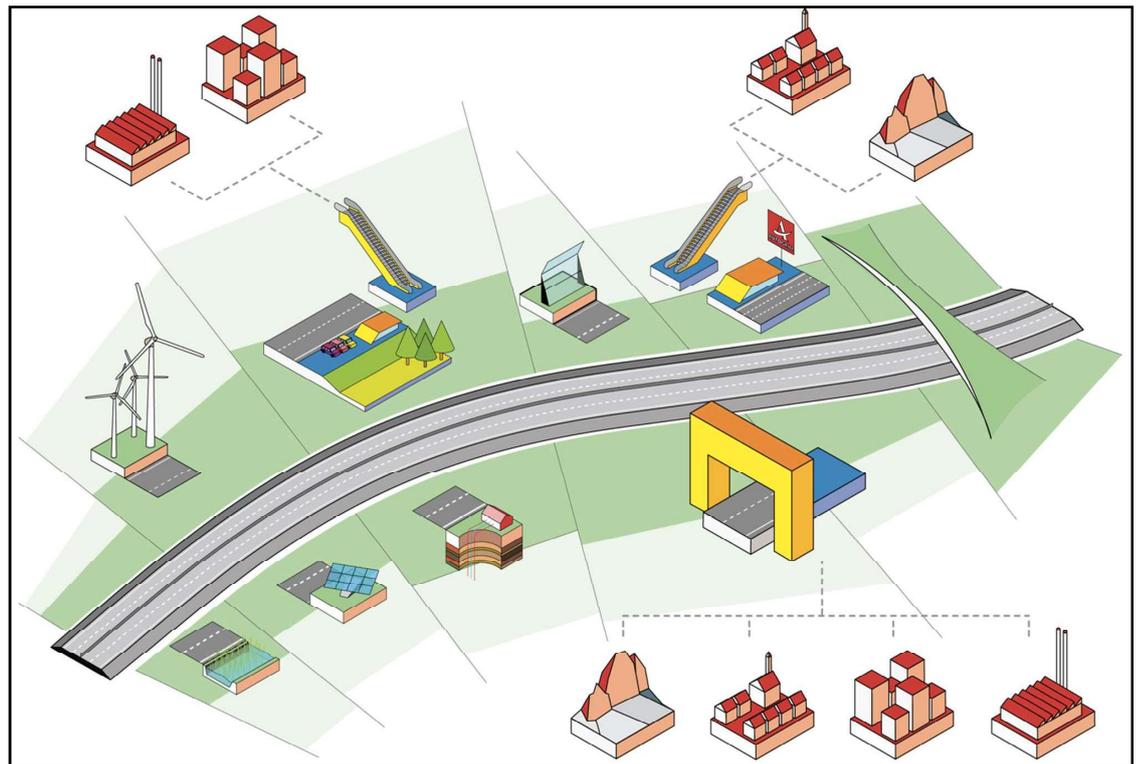
¹ Turrini D. (1991) *L'autostrada del Brennero nella sua storia*, Autostrada del Brennero S.p.A.

The Autostrada del Brennero and transit architecture: service areas from non-places to hyper-places

by Carlo Costa, Alessandro Magnago and Alessandro Franceschini

The particular context of the landscape along which the A22 was built has led the concessionaire Autostrada del Brennero S.p.A., from the earliest phase of its design, to pay particular attention to the formal quality of the works of art and the architecture of the service buildings along the motorway. The thrust of this commitment – which has involved designers of the calibre of Pietro Porcinai – has continued over time, and has recently become company policy. Even in the latest buildings – for example the Plessi Museum on the Brenner Pass, a unique work of architecture within the scenario of motorway service areas around the world – the attention to the quality of the architecture became one of the aspects that distinguishes travel along the A22: more than an infrastructure, it is a connecting axis on the edge between infrastructure engineering, architecture and landscape.

Nella pagina a fianco: Pietro Porcinai, schema progettuale per area di sosta e di servizio lungo l'A22 nel tratto Bolzano-Bressanone [Archivio Pietro Porcinai, Fiesole].



1 - L'autostrada come infrastruttura osmotica.

Autostrada del Brennero che, due anni dopo, ottenne la concessione per la costruzione e il successivo esercizio dell'autostrada. Nel 1963 venne approvato il disegno definitivo del percorso, progettato dagli ingegneri trentini Bruno e Lino Gentilini. Inoltre, al fine di garantire un corretto inserimento nel paesaggio circostante, come vedremo più avanti, venne coinvolto nell'equipe di progetto anche il paesaggista fiorentino Pietro Porcinai. Iniziata nel 1968, l'opera venne conclusa ed inaugurata nell'aprile 1974.

Oggi, l'Autostrada del Brennero, nel suo complessivo percorso dal confine di Stato al collegamento con l'Autosole, misura circa 314 chilometri, lungo i quali transitano oltre 60 milioni di veicoli all'anno. La piattaforma autostradale presenta caratteristiche diverse nei due tratti da Brennero a Verona e da Verona a Modena. Nel primo tratto è larga ventiquattro metri, nel secondo complessivamente trentatré metri. Pur dovendo giungere ad un passo alpino, l'autostrada mantiene pendenze minime: solo nell'ultimo tratto Vipiteno-Brennero la pendenza raggiunge il 3,8% ma la media dal Brennero a Bolzano è pari a 1,4%. I ponti ed i viadotti su cui corre l'autostrada sono 101, per una complessiva lunghezza di 32 chilometri. Le gallerie unidirezionali sono 29, per una lunghezza complessiva di 12 chilometri. Il tratto di autostrada da Brennero a Bolzano presenta, su una lunghezza complessiva di 85 chilometri, più di 30 chilometri su viadotto e 6 in

galleria, con soluzioni progettuali ed esecutive estremamente innovative.

In tempi recenti, a seguito della crescita delle sensibilità ambientali e al cambio dei paradigmi nel progetto delle infrastrutture, è evoluto anche l'approccio allo sviluppo dell'asse autostradale dell'A22. La necessità di trovare il giusto equilibrio tra le esigenze legate allo sviluppo economico e il mantenimento della qualità dei territori, ha imposto una revisione dei modi in cui le infrastrutture s'inseriscono nei processi di trasformazione. Abbandonato l'approccio esclusivamente tecnicistico che assegnava alle infrastrutture una semplice funzione di canale di scorrimento a servizio della mobilità, con effetti talvolta disastrosi per il paesaggio, per l'ambiente e per il territorio, Autobrennero ha orientato il suo approccio al progetto infrastrutturale all'intero contesto che l'opera dovrà servire, attraverso una metodologia pluridisciplinare, non solo caratterizzata dalla presenza dei saperi tecnici, ma anche culturali, sociali, ecologici, estetici, capaci di dar vita da un'infrastruttura finalmente "osmotica"². Proprio in questa direzione si è progressivamente orientato l'interesse di Autostrada del Brennero, con iniziative tese a trasformare il "non-luogo"³ tipico di un trac-

2 Scaglione P., Ricci M. (2013), *Nuove ecologie per infrastrutture osmotiche*, List

3 Augè M. (1996), *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Milano, Elèuthera.

ciato autostradale, in un "iper-luogo" capace di coniugare in una unica configurazione immagine architettonica, permeabilità con il territorio circostante, qualità dei servizi offerti, comfort, sicurezza ed efficienza garantite all'utenza.

Le aree di servizio come giardino: la lezione di Pietro Porcinai

L'attenzione di Autostrada del Brennero per la qualità del progetto nelle aree di servizio trova origine con il progetto stesso dell'infrastruttura dell'A22, nella seconda metà degli anni Sessanta del secolo scorso, ed in particolare nella vicenda della partecipazione di Pietro Porcinai nell'equipe di progetto. Il paesaggista fiorentino fu coinvolto dalla Società concessionaria dell'A22 con il preciso obiettivo di armonizzare il progetto dentro il paesaggio attraversato dall'infrastruttura: non solo nella sua dimensione visivo-percettiva, ma anche in quella di potenziale diaframma ecosistemico tra le diverse componenti del territorio. Una visione che lo stesso Porcinai ebbe modo di focalizzare meglio durante il progetto dell'infrastruttura in questione, elevando l'autostrada a materiale utilissimo nella costruzione di un paesaggio a scala vasta: «occorre una autostrada – scriveva Porcinai – che non deturpi o modifichi, ma che ralleghi e valorizzi il volto del paesaggio italiano». E ancora: «Nessuno nega che l'autostrada debba servire ad abbreviare i percorsi (...) ma esistono priorità paesaggistiche che devono essere assolutamente rispettate al fine di ridurre al minimo la lacerazione dell'ambiente naturale»⁴

La scelta di affidare il progetto paesaggistico dell'autostrada a Pietro Porcinai risale al 1965, nel momento in cui il progetto esecutivo redatto dagli ingegneri Gentilini era già stato consegnato all'Anas ed approvato dall'ente concedente. L'impulso verso questo cambio di rotta lo si deve alla Giunta Provinciale di Bolzano, ed in particolare dall'assessore Alfons Benedikter, che proprio in quell'anno diede corso ad un provvedimento di sospensione dei lavori dei tratti Brennero-Colle Isarco e Chiusa-Bolzano ai sensi della legge provinciale sulla tutela del paesaggio e, rivolgendosi direttamente al Ministro dei Lavori Pubblici, richiese una consulenza sot-

to il profilo paesaggistico a Pietro Porcinai. A fronte dell'imposizione mossa dalla provincia di Bolzano, la Società Autostrada del Brennero decise di «rilanciare», ampliando l'ambito di competenza di Porcinai e di estenderlo a tutto il tracciato autostradale e non al solo contesto della Provincia di Bolzano, facendo sì che alcune delle scelte più significative dell'intervento del paesaggista, divennero quelle effettuate nel tratto di pianura dell'autostrada.

«Anche in questo caso – scrive Claudia Zanda – il processo di costruzione dell'autostrada A22 guarda agli esempi internazionali e si discosta dalle comuni procedure messe in atto in ambito italiano che, fino a quel momento, avevano registrato solo pochi isolati casi di coinvolgimento di architetti nel progetto paesaggistico dell'autostrada»⁵. In una lettera inviata alla Società Autostrada del Brennero, Porcinai sintetizza, all'interno di una breve relazione, le proprie proposte come alternative, di pari costo, di ogni soluzione progettata. «L'autostrada del Brennero deve, a mio parere, dimostrare che ogni soluzione più bella è anche più economica e confermare come le soluzioni più brutte siano anche le più dispendiose». Una specifica attenzione è dedicata da Porcinai al disegno delle aree di servizio e di sosta che il progetto tecnico esecutivo non affrontava e che secondo lo stesso Porcinai «devono essere studiate come un giardino»⁶.

Proprio per valorizzare questi spazi, nel 1972 la Società dell'Autostrada del Brennero diede incarico a Porcinai di redigere un bando di concorso (che purtroppo non fu mai portato a termine) per la progettazione delle aree di rifornimento e di servizio, aperto ad architetti in associazione alle compagnie petrolifere. A seguito del fallimento del concorso, lo stesso Porcinai elabora alcune soluzioni per il disegno delle aree di sosta che, secondo gli accordi presi con la Società, avrebbero dovuto fare da esempio tipologico per le proposte presentate dalle diverse compagnie petrolifere. La proposta generale che Porcinai predispose per l'A22 cerca di perseguire, come spiega il paesaggista⁷, i seguenti obiettivi:

- nascondere tutte le brutte stazioni di ser-

5 Claudia Zanda, *The architecture of motorway infrastructure between maintenance and preservation. The A22 and the territory of Mantova*, tesi di dottorato, Politecnico di Milano, XXX ciclo, dicembre 2018.

6 Lettera del 16 aprile 1966 conservata presso l'Archivio Porcinai a Fiesole

7 Estratto dalla lettera di Porcinai all'Ing. Moroder della Provincia autonoma di Bolzano del 2 settembre 1972 conservata presso l'Archivio Porcinai a Fiesole.

4 Sintesi della Relazione "l'Autostrada nel Paesaggio", conservata nell'Archivio Porcinai (Fiesole, FI), raccogli-tore 432 XIV-83.



2 - Il Plessi Museum, al valico del Brennero, veduta d'insieme.

3 - Il progetto per la nuova Area di servizio di Trens Est: la visione esterna.

4 - Il progetto per la nuova Area di servizio di Trens Est: una ipotesi di organizzazione degli interni.

vizio in modo da renderle invisibili all'autostrada;

- rendere gradevole e riposante la sosta degli automobilisti: ciò si otterrà aprendo tali soste verso il paesaggio in senso opposto all'autostrada e separando nettamente i percorsi degli autoveicoli dai posti a stare;
- prevedere la presenza, come già in Germania e in Svizzera, di posti giochi per bambini e per la ginnastica degli automo-

bilisti onde "restaurare" i loro fisici costretti per tante ore negli abitacoli delle loro autovetture.

Studiando lo schema di Porcinai, conservato presso l'archivio del Maestro a Fiesole, emergono le caratteristiche di questa visione. Egli immagina «aree di sosta e di servizio» arretrate rispetto al tracciato autostradale, protette da questo tramite una folta barriera verde, organizzate in fasce parallele reciprocamente separate tramite alberature di altezza decrescente dalla carreggiata principale verso l'esterno, così da creare zone protette dalla vista e dal rumore, rivolte al paesaggio e al territorio, e completate con il disegno di aree di svago, per il riposo, i picnic e la ginnastica. «La proposta di Porcinai è in questo senso particolarmente interessante perché segna un atteggiamento opposto a quello generalmente adottato in Italia per gli edifici autostradali e le relative aree di sosta, che guardavano piuttosto al modello americano dell'architettura simbolica e pubblicitaria, che doveva quindi porsi in prossimità dell'autostrada e costruire il suo fronte in ragione della sua presenza»⁸.

L'area di servizio-museo: il Plessi Museum al passo del Brennero

L'esigenza di sperimentare una nuova «vocazione» delle Aree di Servizio (intesa come forma e funzione) emerge con forza dopo gli anni 2000, grazie ad alcuni esempi paradigmatici capaci di fare da «apripista» per una nuova modalità di concepire la sosta autostradale, come il Plessi Museum, al Passo del Brennero. Proprio nel punto di passaggio storicamente più importante delle Alpi, la società Autostrada del Brennero ha promosso la costruzione di un grande manufatto architettonico che rappresenta un *unicum* nel panorama delle aree al servizio di un'infrastruttura autostradale, in Europa, ma probabilmente in tutto il mondo. Si tratta di un'architettura dalle forme contemporanee, inserita in un contesto paesaggistico straordinario, destinata a diventare una vera e propria "porta" per chi transita attraverso il valico alpino. L'architettura, che si configura come una leggera copertura adagiata su di una teca di cristallo, ospita al suo interno uno spazio espositivo, una sala conferenze, un punto di ristoro. Le opere d'arte, le instal-

8 Claudia Zanda, *Op. Cit.*



5 - Il progetto per la nuova Area di servizio di Laimburg Est: planimetria.



6 - Il progetto per la nuova Area di servizio di Laimburg Est: il contesto paesaggistico.

lazioni e gli arredi collocati dentro la struttura, portano la firma dell'artista veneziano Fabrizio Plessi⁹.

L'occasione della dismissione delle aree che un tempo ospitavano la dogana è stata interpretata dalla Società come un'opportunità per dare nuovo senso ad un luogo storicamente rimasto ai margini della configurazione dei paesaggi umani. Si è voluto costruire uno spazio contemporaneo, sia attraverso l'immagine di un manufatto architettonico

di qualità, sia attraverso l'ideazione di una nuova modalità di fruire degli spazi di sosta dentro l'Autostrada del Brennero: non solo un'occasione per riposare e disporre del servizio di ristorazione, ma un'esperienza percettiva particolare, per molti versi unica, legata alle evocazioni di uno dei protagonisti dell'arte contemporanea internazionale.

Per quanto riguarda la genesi del progetto, occorre fare qualche passo indietro. Nel 2000 Fabrizio Plessi, dopo aver vinto un concorso internazionale, realizza una grande installazione per l'Expo di Hannover. Si tratta di un'opera realizzata per l'Euregio, all'interno del padiglione italiano: una scultura che

9 Per una ricostruzione della vicenda di veda il libro-catalogo *Plessi Museum*, a cura di Autostrada del Brennero S.p.A., 2013



7 - Il progetto per la nuova Area di servizio di Laimburg Est: una ipotesi di organizzazione degli interni.

unisce tre composizioni rappresentanti le province di Trento, Bolzano e Innsbruck. In quest'opera Plessi concepisce un paesaggio montano artificiale: un ambiente alpestre da attraversare e da vivere «tecnologicamente» dall'interno. L'opera, proprio per questi suoi significati, viene acquistata dalla Società Autostrada del Brennero con la volontà di collocarla simbolicamente al Passo del Brennero, costruendo attorno ad essa la grande teca trasparente, divenuta poi il «Plessi Museum». La Società chiede successivamente all'artista veneziano di arredare il manufatto, costruendo attorno alla scultura delle installazioni video e delle presenze plastico-grafico-pittoriche.

La collocazione di questa struttura al Passo del Brennero non è quindi casuale. Il valico ha storicamente rappresentato un luogo di divisione e di passaggio. Sarebbe troppo lungo citare, in questa sede, la sequenza di lotte e di domini, per capire il valore simbolico che questo spazio geografico ha sempre rappresentato dentro la storia dell'Europa. Si tratta di un luogo inospitale, per molti decenni relegato ad asettica zona di confine: una dogana predisposta per filtrare lo spostamento delle persone e delle merci. Gli Accordi di Schengen e la loro successiva entrata in vigore (per l'Italia, il 1990) hanno reso il valico necessariamente diverso: non più luogo di confine e linea di divisione ma luogo di connessione e spazio di incontro tra le comunità della nuova Europa. Ma anche potenziale zona di «sosta».

Di qui l'opportunità di dare senso nuovo a questo spazio anche attraverso l'architettura e l'arte. La Società ha così deciso di costruire un manufatto dalle caratteristiche museali, capace di far dialogare lo spazio interno

con il paesaggio circostante. Predisponendo un'architettura caratterizzata da un'ampia copertura sorretta da pareti di vetro agli angoli delle quali insistono quattro ponderose pietre angolari. L'interno si esprime sostanzialmente in un grande spazio espositivo dentro il quale sono collocate le opere e le installazioni di Fabrizio Plessi. Si tratta di un insieme di forme, di immagini e di suoni che vano a creare uno spazio unico, collocato all'interno di un luogo unico.

A distanza di alcuni anni dalla sua inaugurazione, il Plessi Museum al Brennero si presenta, oggi, come uno spazio "armonico", fruibile con molti livelli di lettura: da quello ingenuo, dei viaggiatori "distratti", a quello più avveduto che caratterizza gli amanti d'arte o dei dettagli esteticamente raffinati. A tutti, questo spazio collocato al Brennero è in grado di lanciare il proprio messaggio: aiuta ad aprire un dialogo fra la natura e gli artefatti, accreditandosi come una sorta di tempio laico della natura artificializzata. Ma è anche un'occasione per assaporare i prodotti tipici del territorio, collocati all'interno di un contesto eccezionale. Dove la presenza della natura, potenziata all'infinito grazie all'uso della tecnologia, ha un effetto rigenerante, avvolgente, acquietante.

Le nuove progettualità: tra architettura, paesaggio e genius loci

Sulla scorta dell'esperienza del Plessi Museum, in tempi più recenti la Società che gestisce l'A22 è impegnata nel rinnovamento architettonico di alcune Aree di Servizio collocate lungo l'asse autostradale. L'obiettivo non è solo quello di rigenerare degli edifici oramai obsoleti, ma anche quello di caratterizzare meglio la sosta autostradale attraverso la dotazione di servizi all'utenza e mediante la valorizzazione del progetto di architettura.

Le linee d'azione che sono state seguite nell'implementazione di questi progetti sono ascrivibili ai seguenti temi:

- la valorizzazione delle differenze territoriali dentro le quali scorre il nastro dall'A22, che dal contesto alpino del valico del Brennero giunge fino a quello della Pianura Padana, attraversando una grande varietà di paesaggi;
- la valorizzazione della dimensione formale dell'edificio presente sull'Area di Servizio, attraverso la ricerca e la sperimentazione di forme architettoniche;



8 - Il progetto per la nuova Area di servizio di Campogalliano Est – la visione d'insieme.



9 - Il progetto per la nuova Area di servizio di Campogalliano Est – particolare della facciata.

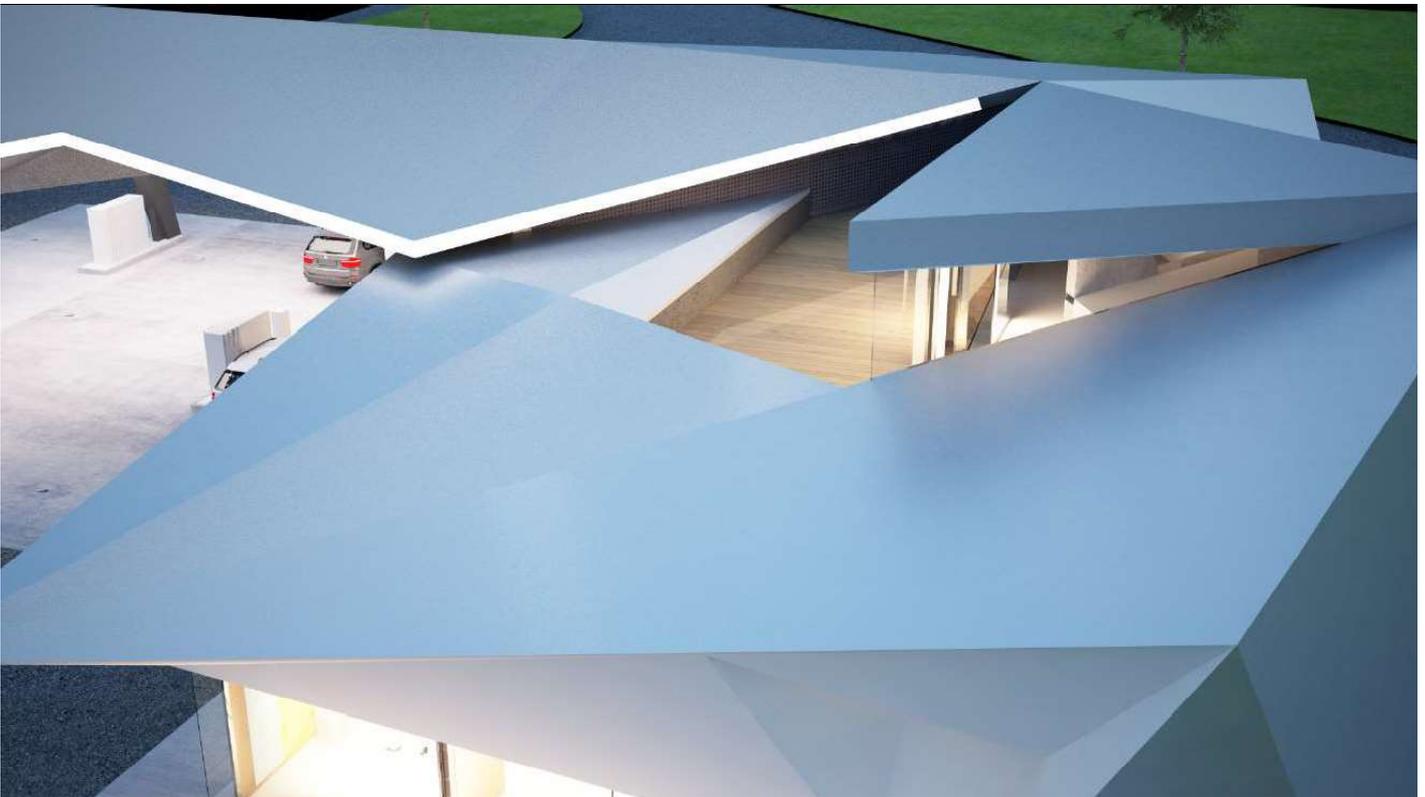
- la valorizzazione dell'interfaccia paesaggistico interno-esterno dell'edificio;
- la promozione dello spazio come "vetrina del/sul territorio", come primo interfaccia tra utenti (spesso provenienti, per ragioni turistiche, dall'Europa centrale) e cultura del territorio locale.

Attualmente i progetti sono in corso di implementazione. Qui di seguito si propone, di conseguenza, solo una breve presentazione delle tesi progettuali.

Il progetto per la nuova Area di servizio di Trens Est, ad esempio, lavora su uno dei simboli caratterizzanti l'A22, ovvero il sicurvia in acciaio corten. Tale elemento, opportunamente svuotato dalla sua funzione, diventa al contempo elemento decorativo e strutturale, una "pelle" per il nuovo edificio, una texture riconoscibile e riconosciuta. In questa articolazione, il sicurvia in corten si moltiplica in altezza rivestendo la facciata, sottolineando l'effetto di orizzontalità che, a sua volta, accresce il senso di movimento

e di velocità insito nel tema stesso dell'infrastruttura autostradale. All'interno dell'edificio cambiano tuttavia le caratteristiche architettoniche: il paesaggio è portato all'interno dell'area di servizio, trasformandola in uno spazio fortemente identitario, una vera e propria porta d'accesso "simbolica" per il territorio. L'aspetto esterno, rigoroso e infrastrutturale, contrasta così con i rivestimenti in legno degli interni, che conferiscono all'ambiente un'atmosfera intima, accogliente: un misurato effetto dicotomico che enfatizza il piacere di una pausa durante la percorrenza autostradale.

Nel progetto per l'Area di servizio di Laimburg Est è reso esplicito il nuovo concetto di Area di servizio all'interno dell'A22 immaginato dalla Società, che lavora sulla penetrazione tra autostrada e paesaggio. L'intervento prevede, nel suo insieme, scelte progettuali all'avanguardia, anche sotto il profilo dei servizi e della tecnologia a disposizione dell'utenza, grazie all'introduzione



10 - Il progetto per la nuova Area di servizio di Isarco Est - visione d'insieme.

11 - Il progetto per la nuova Area di servizio di Isarco Est - particolare della "quinta facciata".

di sistemi di alimentazione per autovetture pensati per la mobilità del futuro. In questa prospettiva, l'area si rivela come luogo integrato nell'arteria autostradale e nell'ambiente, elemento che connota il territorio valorizzandone le peculiarità e il ruolo identitario, mettendo in evidenza un approccio sostenibile e multidisciplinare: ingegneristico, ecologico e paesaggistico. Dal punto di vista squisitamente formale, la nuova stazione si configura come un volume compatto e semplice, capace di inserirsi nel paesaggio alla stregua di una forma monolitica, in grado di evocare, in maniera astratta, le formazioni

rocciose del territorio circostante, enfatizzando, al contempo, gli ampi spazi liberi con geometrie irregolari, in stretta relazione visiva con il paesaggio atesino.

Nel progetto per l'Area di servizio di Campogalliano Est, l'attenzione è rivolta alla trasformazione dello spazio in un'area a vocazione fortemente identitaria, una vera e propria "porta informativa" verso il territorio, capace di valorizzarne le peculiarità ambientali, storiche, folcloristiche ed enogastronomiche e di promuovere, al contempo, lo sviluppo delle attività commerciali locali ed i prodotti del territorio circostante. Dal punto di vista com-

positivo, il progetto s'ispira alla configurazione aggregativa tipica degli insediamenti rurali della zona: il *concept* progettuale intende così evocare le forme e le linee naturali che contraddistinguono il paesaggio circostante. Allo stesso tempo, la tessitura della facciata legge ed interpreta il disegno dei solchi impressi sulla superficie dei terreni agricoli del contesto: le cromie, ricche ed alternate, si legano alle tonalità calde dei colori della terra. Infine, nel progetto per l'Area di servizio di Isarco Est la forma architettonica del tipico edificio di servizio autostradale viene «decostruita» geometricamente per lasciare spazio da un'articolazione più sperimentale. La carenatura in alluminio composito è definita da grandi aree triangolari che avvolgono il volume dell'edificio e proseguendo in copertura creano un quinto prospetto pensato per essere visibile dalle montagne che circondano l'area. In questa visione, grazie all'uso delle linee inclinate e all'alternanza misurata di vuoti e di pieni, l'edificio si configura come un elemento di raccordo tra autostrada e paesaggio alpino. Ecco che la forma esterna della stazione è concepita per dare una forte caratterizzazione sia all'edificio che al luogo, aumentando così la dimensione caratterizzante dell'Area di servizio la cui immagine si spinge anche nella valorizzazione della "quinta facciata", ovvero la copertura, una delle protagoniste della percezione visiva del paesaggio in area montana.

Conclusioni: le Aree di Servizio, da «non-luoghi» a «iper-luoghi»

Con la conclusione dei lavori di costruzione dell'A22, caratterizzati da un approccio all'insegna della ricerca e dell'innovazione, non si è fermata la volontà di sperimentare della Società Autostrada del Brennero. In anni recenti, in particolare, tale approccio ha subito un ulteriore impulso, concretizzandosi in interventi particolarmente significativi: dalle barriere fonoassorbenti integrate a quelle fotovoltaiche (si veda in questo senso la barriera a Marano d'Isera) agli strumenti per elevare la sicurezza della percorrenza autostradale, dagli investimenti in opere per mitigare l'impatto visivo del nastro autostradale nell'ambiente allo sforzo di tecnologizzare l'arteria, facendola diventare «intelligente». Un'attenzione particolare è stata inoltre dedicata al progetto architettonico e paesaggistico delle Aree di servizio, con l'obiettivo di fare sintesi di un mutato atteggiamento

nei confronti di questi spazi e valorizzando l'opportunità di dare nuova vita a strutture oramai obsolete. L'idea che la Società concessionaria dell'A22 persegue nell'implementazione di queste progettualità è quella di dare un nuovo significato alla sosta autostradale, utilizzando le potenzialità simboliche del linguaggio dell'architettura contemporanea e facendo integrare le strutture con il contesto circostante. L'obiettivo, dichiarato, è quello di trasformare le Aree di servizio da «non luoghi», nell'accezione di Marc Augè, a «iperluoghi», capaci di coniugare, in un'immagine architettonica, dotazione tecnologica, tensione alla sostenibilità, valore paesaggistico e attenzione all'identità dei luoghi in cui sono collocate.

© Riproduzione riservata