

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.

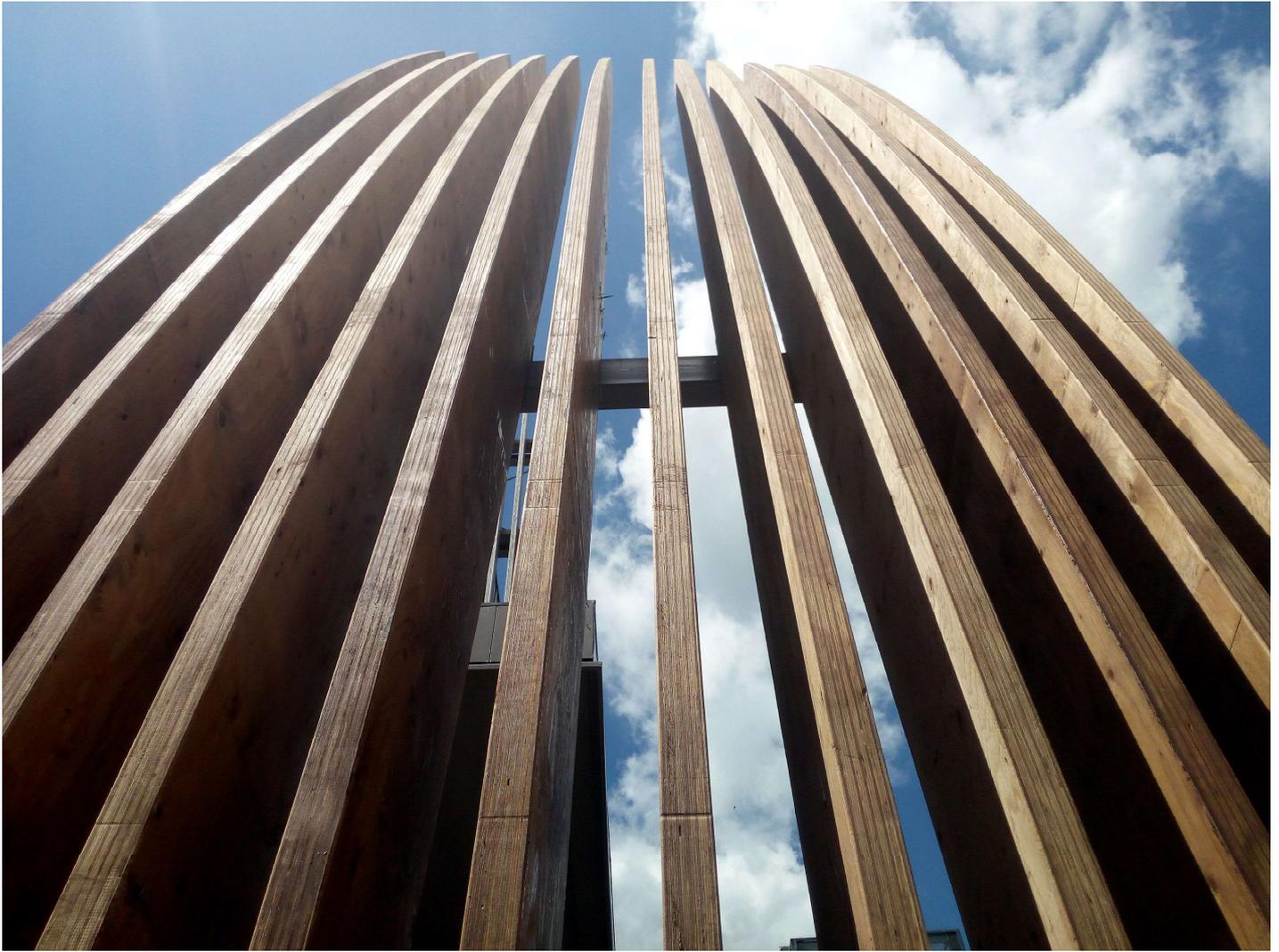
Come negare l'interesse di quella fase progettuale? Eppure le architetture delle autostrade sono state un po' "dimenticate" dagli studiosi, sono state accantonate, come non degne di attenzione. Proprio come si è trascurata a lungo la conoscenza del più vasto ambito delle infrastrutture di trasporto: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



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

Cremonini è un nome molto noto per la lavorazione di prodotti alimentari e, con il marchio Chef Express e altri di sua creazione, è attiva da decenni nel campo della ristorazione nei luoghi legati al viaggio. Oltre ad operare nelle stazioni ferroviarie, a bordo dei treni e negli aeroporti, Cremonini gestisce molti punti di ristoro lungo le autostrade, ed è per questo che abbiamo pensato di intervistare due figure importanti nella progettazione di queste realtà. Abbiamo sentito l'ing. Gianfranco Ferraro, direttore tecnico che coordina le attività di progettazione e realizzazione degli interventi di tutti i punti vendita Chef Express, e l'arch. Massimo Iosa Ghini - titolare di uno studio di progettazione con sedi a Bologna e Milano - che ha curato la progettazione di alcuni degli spazi per la ristorazione.

T&C – Ing. Ferraro, vorrei delineare, in breve, la storia del gruppo Cremonini nella ristorazione autostradale. Quando è iniziata? Quante sono, oggi, le aree di servizio gestite dalla vostra società?

Ferraro – Il Gruppo Cremonini è stato fondato nel 1963 da Luigi Cremonini, che ne è tuttora il presidente, ed è oggi uno dei maggiori gruppi agroindustriali italiani, attivo nella produzione di carni, nella distribuzione di prodotti alimentari e nella ristorazione. In quest'ultimo settore ha iniziato a operare 35 anni fa tramite la Chef Express, società controllata al 100%, acquisendo e sviluppando inizialmente buffet e ristoranti nelle stazioni ferroviarie, per poi ampliarsi successivamente al mondo degli aeroporti e della ristorazione autostradale. È un'attività che rientra nel segmento di business della ristorazione in concessione, detto anche *del travel retail*, dove l'apertura di locali è subordinata alla concessione di spazi da parte di enti, pubblici o privati, il cui affidamento avviene in genere tramite gare pubbliche. Oggi Chef Express è leader assoluto in Italia nelle stazioni ferro-

Designing spaces for dining on the motorway. The Cremonini experience

Interview with Gianfranco Ferraro and Massimo Iosa Ghini by Laura Facchinelli

Cremonini is a name well-known for the processing of food products and, under the brand Chef Express and others it created, has worked for decades in the field of catering, in places linked to travel. In addition to operating in railway stations, on trains and in airports, Cremonini manages many restaurant services along the motorways, and this is why we decided to interview two important figures involved in the design of these spaces. We spoke to engineer Gianfranco Ferraro, the technical director who coordinates the design and construction of the projects for Chef Express sales points, and the architect Massimo Iosa Ghini – the owner of a design studio based in Bologna and Milan – who designed some of these restaurant spaces.

Nella pagina a fianco, in alto: progetto dell'area di ristoro autostradale di Novara, design Iosa Ghini per Gruppo Cremonini. In basso a sinistra: particolare della facciata (© Studio Iosa Ghini). In basso a destra: la copertina del libro di Giuseppe Romano *Novara: la prima area di ristoro autostradale. Storia, abitudini, architetture della sosta in viaggio dal grill Pavesi a Chef Express*, FrancoAngeli, Milano 2017.



1 - Cartolina pubblicitaria (anni Sessanta) dell'Autogrill Pavesi di Novara progettato da Angelo Bianchetti.

viarie, ed è il secondo operatore negli aeroporti e nelle autostrade. Negli anni la società ha sviluppato anche un'importante attività nella ristorazione commerciale con varie catene di bar e ristoranti, tra cui Roadhouse Restaurant, Calavera, Bagel Factory e Juice Bar, Wagamama, per citare i brand principali. Nel settore autostradale Chef Express ha iniziato a operare dal 2003 quando il principale e unico operatore nazionale fu privatizzato e il mercato aperto alla concorrenza di più operatori. Oggi la società gestisce 51 aree di servizio sulla rete autostradale e sulle principali arterie, con una presenza concentrata soprattutto al centro-nord.

T&C – Come avviene l'affidamento del servizio in un'area di ristoro e per quale durata?

Ferraro – L'affidamento di un'area avviene a seguito di una procedura competitiva indetta dalla società che ha in gestione il tratto autostradale. La procedura è regolamentata da un bando di gara in cui vengono stabilite le condizioni tecnico-economiche dell'affidamento. Per la parte tecnica in particolare vengono valutate le soluzioni architettoniche che portano innovazione e valorizzazione delle aree. La durata di un affidamento in questo periodo storico è mediamente di 9/12 anni a seguito dei quali il bene torna all'ente concedente.

T&C – Facciamo l'esempio di un'area di ristoro-tipo: vogliamo vedere come si procede, concretamente, per realizzarla e quali problemi si devono affrontare, dal punto di vista tecnico-strutturale? Quali misure per ridurre l'impatto sull'ambiente?

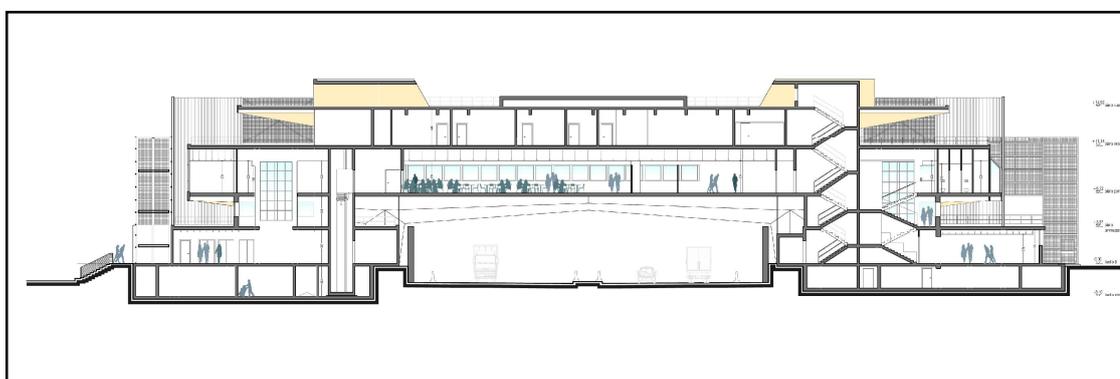
Ferraro – Gli edifici delle aree di ristoro sono edifici particolari, anzi specifici, sono stati costruiti quasi tutti tra gli anni '60 e gli anni '80, ed hanno due peculiarità che li accomunano e indirizzano poi la progettazione degli interventi: non hanno una vocazione estetica architettonica, salvo rare eccezioni, e sono poco serviti da infrastrutture di servizio. Questo si traduce in un'attività progettuale che deve sostanzialmente innovare l'immagine dell'edificio per renderlo più moderno ed espressivo dell'attività svolta all'interno, e parallelamente abbattere l'impatto ambientale dell'edificio, combinando l'utilizzo di impianti ed attrezzature a ridotto consumo energetico ed energie rinnovabili.

T&C – Quali ricerche vengono effettuate per calibrare il servizio di ristorazione sui gusti della clientela? Come si prevedono i mutamenti delle abitudini? Come si possono influenzare, studiando nuovi format?

Ferraro – Per prima cosa è importante ricordare l'evoluzione di questo settore. Le aree di servizio sulle autostrade hanno avuto una fase di espansione e di grande dinamismo nell'epoca del boom economico, accompagnando naturalmente lo sviluppo della motorizzazione e della rete autostradale, per poi subire un lento declino dalla seconda metà degli anni '60. In questa fase le aree sono rimaste sostanzialmente caratterizzate dall'essere "luoghi di passaggio". La ripresa dei volumi di traffico negli anni '90 e, soprattutto, l'apertura del mercato alla concorrenza, hanno determinato un rinnovato dinamismo e avviato un cambio di paradigma: la sfida è diventata far diventare le aree di servizio



2 - L'edificio a ponte dell'area di ristoro di Novara visto dall'autostrada, design Rosa Ghini per Gruppo Cremonini, render (Studio Iosa Ghini).



3 - Progetto dell'area di Novara, design Rosa Ghini per Gruppo Cremonini, sezione longitudinale (Studio Iosa Ghini).

“luoghi di destinazione”. Da qui la necessità di studiare un’offerta adeguata, non solo in termini qualitativi, ma anche diversificata per fasce di clientela – il mondo dell’autostrada, i viaggiatori per lavoro, le famiglie, ecc. – e per tipologia di servizio. Le ricerche le effettuiamo sul campo, verificando direttamente gusti e richieste, con la consapevolezza che il servizio in autostrada sarà sempre influenzato dal fattore “tempo” e dall’esigenza di assolvere soprattutto bisogni di base. Nuovi format o servizi vanno nella direzione di quanto già accennato, puntando a convincere il viaggiatore a decidere di scegliere un’area grazie a un’offerta più ricca. Che va anche oltre la ristorazione: per esempio, i nuovi servizi digitali. Abbiamo lanciato una App che contiene insieme un programma di loyalty, la possibilità di pagare rapidamente tramite smartphone senza fare file, e persino la videosorveglianza della propria auto, ecc. Per questo, i nuovi format, più che influenzare, possono cogliere e accompagnare i trend di consumo. Tra questi, vorrei citare l’attenzione alle tradizioni e ai prodotti locali: abbiamo sviluppato un format apposito per

valorizzare i prodotti del territorio. Oppure l’attenzione all’ambiente. È evidente come la progettazione architettonica debba integrare necessariamente tutti questi concetti e abbia un ruolo decisivo nel rendere la sosta in autostrada un’esperienza piacevole in tutti i sensi.

T&C – Può delinearci i programmi di Cremonini Chef Express per il futuro, nel campo dei servizi di ristorazione, non solo autostradale?

Ferraro – La pandemia ha ovviamente imposto un blocco violento al business della ristorazione, in particolare, di quella “in viaggio”: tutti i ragionamenti su sviluppi futuri dovranno aspettare il ritorno a una situazione di normalità. Certamente nel mondo delle concessioni puntiamo a consolidare le nostre posizioni di leadership. In più, abbiamo un programma di sviluppo importante nel segmento dei centri commerciali, outlet e mall cittadini, dove abbiamo ampi margini di crescita.

Le aree di ristoro autostradale costituiscono un momento importante (anche se poco



4 - Area di ristoro Feronia sulla A1, nei pressi di Roma (Archivio Gruppo Cremonini).

5 - Area di ristoro Frascati, sulla A1, nei pressi di Roma (Archivio Gruppo Cremonini).

conosciuto) nella storia dell'architettura italiana: è in questo contesto che viene ad inserirsi, oggi, il progetto di una nuova area di ristoro, o la riprogettazione-trasformazione di un edificio dei gloriosi anni '60 per adeguarlo alle esigenze degli attuali frequentatori. Su questi temi abbiamo rivolto alcune domande all'arch. Massimo Iosa Ghini.

T&C – Architetto, quali spazi ha progettato per la società Cremonini-Chef Express, e in particolare quali aree di ristoro autostradali?

Iosa Ghini – Nell'arco degli ultimi quattro anni, la stretta collaborazione con Chef Express sta portando ottimi risultati in termini di collaborazione aperta su molteplici fronti.

Per quanto riguarda le aree autostradali, ad oggi si contano quindici aree già inaugurate su tutto il territorio nazionale. Oltre alla già citata area a Ponte di Novara, sono state realizzate altre importanti aree quali ad esempio Fabro Est, Lucignano Est, Fratta Nord, Rho Sud, Foglia Est, Versilia Est. Gli interventi non sono stati esclusivamente su edifici esistenti che sono stati completamente rigenerati, ma anche su realizzazioni ex novo, come fatto per le aree Gonars Nord e Fratta Sud. In questi casi la progettazione integrata in sinergia con Chef Express ha permesso di ottimizzare le scelte architettoniche che di fatto hanno sensibilmente ridotto l'impatto economico dei costi e aumentato la qualità, in particolare per quanto riguarda i rivestimenti delle



6 - Area di ristoro San Martino Ovest sulla A1, nei pressi di Parma (Archivio Gruppo Cremonini).



7 - Dettagli dello Chef Store all'interno dell'area di ristoro Chef Express di Arno Ovest (Archivio Gruppo Cremonini).

facciate. In particolare, per quanto riguarda gli involucri e agendo con progetti di rigenerazione su edifici esistenti, abbiamo immaginato un sistema di rivestimento efficiente ed ecologico con due scopi:

- ottenere la protezione climatica attraverso schermature a disegno grigliato e lamellare in materiale ligneo multistrato da esterni tagliato in doghe; parziali ricoperture parietali tramite pannelli a sandwich coibentanti;
- ottenere un effetto qualificativo e identificativo di tutte le *dealer station*. Il sistema infatti integra elementi naturali e piantuma-

zioni, facendo collaborare design del verde, pannellature e grigliature lignee con un effetto di naturale armonizzazione.

Oltre alle aree autostradali, nell'aeroporto di Roma Fiumicino abbiamo firmato il design del format Attimi by Heinz Beck, ristorante dello chef stellato. Nel design di questo nuovo concept metalli crudi e caldi danno il timbro generale. Materiali sofisticati e a basso impatto ambientale, la pietra di Vicenza nei tavoli disegnati col tipico segno dello studio, morbido e funzionale, lampade in vetro Murano di alta qualità miscelate con illumi-



8 - Studio di interno per le aree Chef Express (Studio Iosa Ghini).

nazione tecnica inserita in una struttura dal segno veloce e fluido che si armonizza con l'ambiente di questo nuovo molo aeroportuale dedicato al lusso.

T&C – Nel caso dei punti ristoro autostradali, quali sono le esigenze del committente e in che modo prende forma il progetto dell'architetto – attraverso articolazione degli spazi, materiali, colori ecc. – per conciliare costi, qualità del servizio ed estetica, riconoscibilità del brand e libertà inventiva?

Iosa Ghini - I rivestimenti e le pavimentazioni sono la cornice di un progetto di interior, un canvas non immediatamente percepibile, ma certamente ben leggibile nel tempo. Solo se la scelta è stata quella giusta, questo canvas costituisce lo scenario perfetto sul quale si muovono altri "attori" quali arredi, accessori e luci.

Noi per questo abbiamo lavorato molto sugli spazi, facendo i conti con il contesto, valutando la situazione singolarmente e valorizzando ciascun caso come se fosse unico: il complesso del sistema grafico, tutto il sistema dei vari concept che hanno anime ovviamente diverse tra loro perché vendono prodotti diversi. A Novara la struttura è sostanzialmente un grande corridoio, quindi l'organismo architettonico in qualche modo impone già una segmentazione; ma più in

generale, quando ci si trova in situazioni simili all'idea di piazza, su cui si attestano tutti i vari brand dei concept, bisogna sempre ridurre, limitare non tanto l'impatto dei vari elementi quanto l'impatto della zona comune, altrimenti si accentua un conflitto che tende già ad esserci.

Negli ingressi comuni e nelle ali che abbiamo creato e in tutte le zone di servizio, connessione, abbiamo utilizzato dei colori scuri, per lo più grigi e abbiamo abbassato il livello di illuminazione, col duplice risultato di un risparmio energetico e di produrre zone neutre che mettano il visitatore in sintonia con una varietà di proposte.

T&C – Vogliamo fare un esempio concreto, parlando dell'area di ristoro a ponte di Novara, recentemente realizzata? Come ha impostato la progettazione?

Iosa Ghini – Novara è stata la prima realizzazione del concept ideato per Chef Express. La prima scelta condivisa da tutti è stata quella dell'uso di un rivestimento delle pareti verticali in legno, elemento distintivo delle aree Chef Express che è stato applicato alle successive stazioni e continuerà ad esserlo. L'idea è esprimere con l'architettura un messaggio: creare uno spazio che stimola la relazione, migliora il modo di operare e di "stare", uno spazio che quindi può dirsi accogliente.

All'interno e all'esterno, compatibilmente con il tema della manutenzione, utilizziamo il verde, per esempio all'esterno ai lati del Ponte si trovano piante in vaso e all'ingresso, ovvero nel momento di passaggio, un portale fatto di vegetazione a bassissima manutenzione. Alla base c'è un nuovo rapporto con il viaggiatore, che trova un ambiente accogliente, digitalizzato, in cui i percorsi non sono obbligati e le scelte di ristorazione sono varie e di qualità.

T&C – Storicamente gli autogrill sono sorti come architetture pubblicitarie delle aziende dolciarie (Pavesi, Motta, Alemagna) che si rivolgevano a pochi possessori di automobili, e via via sono entrati nella vita quotidiana di un numero sempre crescente di persone in transito lungo le autostrade. Sono cambiate radicalmente le esigenze, il servizio si è trasformato. Come si pone, oggi, un autogrill? Cosa comunica?

Iosa Ghini – Le strutture autogrill nascono in un mondo e in un'epoca ben diversa. L'auto allora era un fenomeno elitario, riservato a pochi che vivevano il passaggio dalle aree autostradali come momento di vacanza, come luoghi di un certo livello, di qualità e lusso. Oggi le aree di ristoro si sono sparse in tutto il territorio, non solo italiano, e la sosta non è più un momento riservato a pochi ma a tutti. Per cui il nostro ragionamento, per tali ragioni, è stato inclusivo, pensato per molti e per un arco temporale annuo. Abbiamo dunque pensato a degli spazi percepiti da tutti come accoglienti, luoghi ben progettati che possano generare del piacere di stare, di sostare. Questa è la sperimentazione che abbiamo attuato con Chef Express. Lo abbiamo fatto attraverso l'architettura, utilizzando un design semplice, essenziale, smart. Abbiamo usato colori e materiali resistenti ed ecosostenibili, come il legno utilizzato per rivestire l'edificio esterno con segni di architettura lineari, puliti e con alcuni elementi curvi nelle zone di ingresso, allineandoci alla nuova corporate image dell'azienda ben definita e con un'identità spiccata.

T&C – Come futuro, per le aree di servizio autostradale in generale, cosa prevede? E, come architetto, cosa le piacerebbe?

Iosa Ghini – Sarà sempre più decisivo ripensare il rapporto col viaggiatore, adeguando l'offerta alla domanda attuale, sia in termini di prodotto che in termini architettonici di vivibilità inclusiva degli spazi. Sviluppare

sistemi e spazi di *customer experience* innovativi è l'obiettivo a cui tendere per creare ambienti non soltanto accoglienti ma anche coinvolgenti, con grande attenzione ai rapporti aeroilluminanti che dovranno essere incrementati e sistemi aeraulici pensati non solo per il benessere ma anche per una gestione dell'aspetto sanitario, impianti che impediscano la diffusione di agenti batterici e virali. La vera sostenibilità nasce da una reale conoscenza dei contesti, dalla sapienza e dalla capacità di dosaggio degli elementi, nel progettare con armonia dispiegando tutti i mezzi che si hanno a disposizione che debbono essere ad ampio spettro specialistico. Mi piacerebbe che si puntasse di più sul concetto, per nulla astratto, di fare stare bene le persone, valorizzandone il tempo speso in questi involucri, in modo che siano più invogliati a ritornare. Sul lungo periodo è un business che funziona meglio.

© Riproduzione riservata