

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.



Angelo Bianchetti, l'architetto degli autogrill

di Francesco Spada e Jan Jacopo Bianchetti

L'opera di Angelo Bianchetti è fortemente intrisa della collaborazione con la committenza industriale della borghesia milanese, e lombarda più in generale, cui si deve la crescita economica della regione nel periodo tra le due guerre e negli anni della ricostruzione, culminata con l'euforica stagione del boom economico. Questo *fil rouge* lega gli esordi dell'architetto milanese nel campo degli allestimenti e dell'arredo d'interni alla successiva attività nel campo delle architetture autostradali e del progetto di sedi commerciali e produttive per importanti marchi dell'industria manifatturiera italiana. La costanza nel rapporto con una committenza industriale e commerciale, sensibile alla ricerca di un registro comunicativo e rappresentativo di filosofie aziendali e di politiche commerciali evolute, costituisce la nota distintiva della ricca produzione di Angelo Bianchetti. L'*humus* sociale e culturale in cui questa circostanza prende forma e si consolida è il brillante contesto milanese degli anni Trenta, in cui la città si afferma come una delle aree industriali più avanzate e ricche del Paese, quindi favorevole a sostenere il fervore verso il rinnovamento dell'architettura, anche grazie all'impegno della committenza e ad occasioni di progetto peculiari. Su queste basi una parte consistente della produzione del gruppo di architetti milanesi vicini alle tendenze più aggiornate si riversa nel campo dell'arredamento, degli allestimenti espositivi, della grafica pubblicitaria, delle residenze private, dove più incisivi si rivelano il sostegno e le occasioni di lavoro promosse dalla borghesia imprenditrice¹.

Quando, dopo la laurea presso il Politecnico nel 1934, Bianchetti (Milano 6 gennaio 1911) inizia la sua attività nel laboratorio milane-

¹ In questa prospettiva si rivela nodale a Milano il ruolo dei padiglioni della Fiera campionaria e della Triennale, il cui allestimento offre ai progettisti un proficuo campo di sperimentazione per tecniche e linguaggi di comunicazione e di grafica pubblicitaria.

Angelo Bianchetti: the Autogrill designer

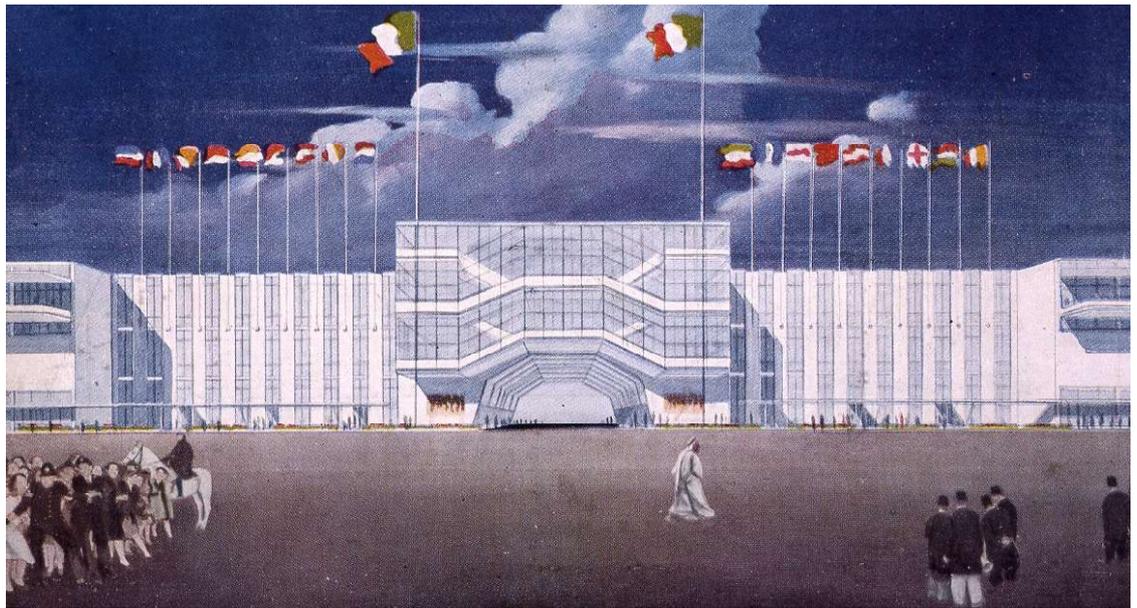
By Francesco Spada and Jan Jacopo Bianchetti

The essay traces the career of architect Angelo Bianchetti (Milan, 1911-1994). He is the designer of the most exciting Pavesi Autogrill, a fine example of large-scale Italian industrial design and a symbol of the economic boom in the 1960s. The Pavesi Autogrill restaurants are tightly bound to the construction of the "Autostrada del Sole" motorway. Referring to the context of Italian construction, the essay distinguishes three phases in Bianchetti's career: "architecture for advertising" in the 1930s, retail store design during and after the Second World War, the collaboration with Pavesi on the Autogrill projects.

The essay focuses on the first two phases of Bianchetti's architectural production, during which he cooperated with architect Cesare Pea (1910-1985). The aim of the essay is to highlight how they affected the Autogrill design, the symbol of the Bianchetti's career.

Nella pagina a fianco, tre progetti dell'arch. Angelo Bianchetti: Padiglione Raion, 1939 (in alto), Negozio Lagomarsino nella galleria Vittorio Emanuele a Milano, anni Quaranta, (al centro), Padiglione Raion, 1939 (in basso). Fonte: archivio Arch. Jan Jacopo Bianchetti.

1 - Bozzetto Palazzo delle Nazioni, 1948, progettista Arch. Angelo Bianchetti. Fonte: archivio Arch. Jan Jacopo Bianchetti.



2 - Palazzo delle Nazioni, 1948, progettista Arch. Angelo Bianchetti. Fonte: archivio Arch. Jan Jacopo Bianchetti.



se interagisce con un habitat nel quale l'eco culturale dei movimenti internazionali è avvertita dai personaggi più sensibili, con i quali il giovane Bianchetti ha i primi contatti. Già durante il periodo universitario Bianchetti frequenta a Milano gli studi di Eugenio Giacomo Faludi (1895-1981), di Giuseppe Pagano (1896-1945) per un'esperienza di praticantato. Da parte sua ha già viaggiato per l'Europa sulle tracce delle architetture e dei personaggi del razionalismo tedesco; in Germania nel periodo 1932-33 lavora negli studi di Ludwig Mies Van der Rohe e dei fra-

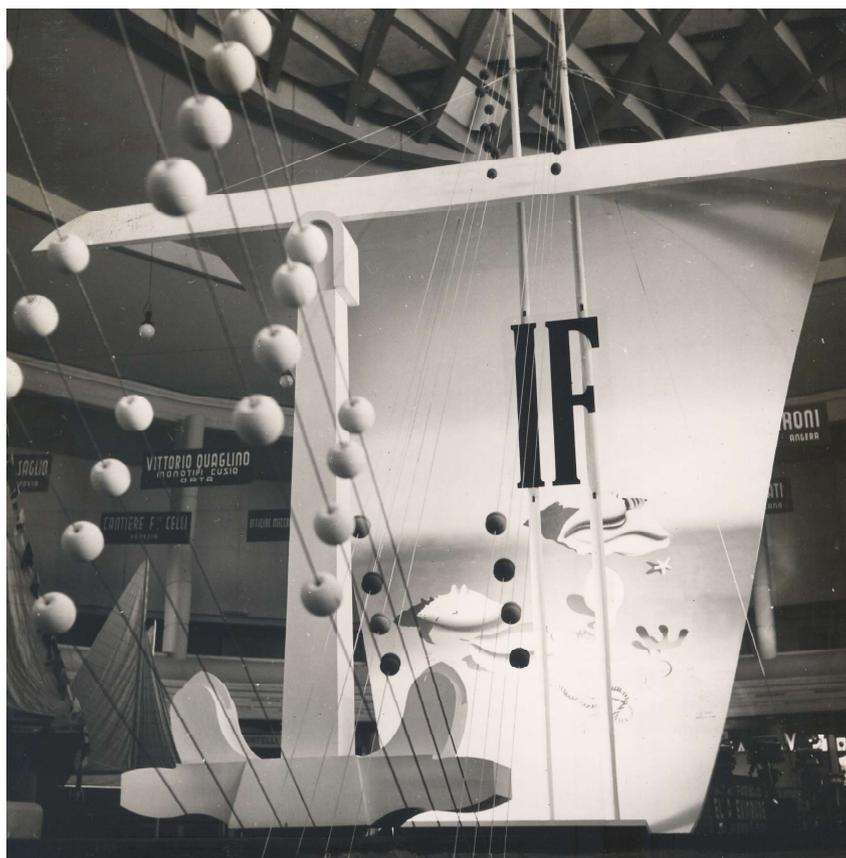
telli Hans (1890-1954) e Wassili (1889-1972) Luckard, frequentando anche Walter Gropius (1883-1969) e Marcel Breuer (1902-1981). Ancora studente, tra il 1933 e il 1934, ottiene già importanti riconoscimenti: con gli amici architetti Cesare Pea (1910-1985) e Gualtiero Galmanini (1909-1976) vince il primo premio al concorso per il Padiglione Sanatoriale dell'Ospedale di Monza e il primo premio per il concorso delle nuove chiese a Messina. Nel 1934 Bianchetti ottiene il secondo premio ai littorali di architettura a Firenze. Alla pratica da progettista affianca, in linea

con gli indirizzi che ha colto nelle esperienze tedesche, l'interesse per la pittura, collaborando con pittori dell'area meneghina, come Costantino Nivola e Giacinto Mondaini. La frequentazione e la passione per il mondo e i personaggi della pittura ben presto contaminerà, frequentemente e sorprendentemente, il linguaggio rigoroso del razionalismo al quale aderisce insieme a Cesare Pea. È su questo plafond culturale che Bianchetti, con Pea e con gli altri, tanti, con i quali partecipa alle Esposizioni e alle Fiere campionarie di quegli anni, matura una sensibilità personale verso l'architettura quale strumento e mezzo della rappresentazione e della comunicazione di contenuti e messaggi, tanto istituzionali quanto aziendali. Per l'Esposizione internazionale di Bruxelles del 1935, Bianchetti progetta, in collaborazione con l'architetto Faludi, i padiglioni per le Industrie Tessili, per l'Aeronautica Italiana e per la Snia Viscosa, esperienze che si riveleranno utili per la successiva collaborazione con l'Ente Fiera di Milano, nel secondo Dopoguerra.

Un lavoro raffinato, che si snoda attraverso le tappe del laboratorio stimolante che va consolidandosi intorno alla Triennale e alla Fiera campionaria, trovando nell'humus culturale di cui Bianchetti diventa parte e nella crescente realtà industriale che si sviluppa tra Milano e Torino, i fattori originali del fenomeno.

L'attività nel capoluogo lombardo evolve presto nel lungo e fortunato sodalizio professionale con Cesare Pea, anche lui laureatosi al Politecnico. L'esperienza che Bianchetti matura in questo periodo diventa determinante per la vicenda degli Autogrill nel dopoguerra: qui nascono tecniche, codici, linguaggi espressivi e costruttivi che, opportunamente filtrati attraverso la sensibilità della nascente società dei consumi del dopoguerra, riemergono nei tratti futuristici dei suoi bozzetti per la Pavesi (Monica, 1997).

Nel 1936 alla VI Triennale Bianchetti si distingue con Pea per "la notevole realizzazione pubblicitaria e grafica" (AA.VV., 1941) - che contraddistingue il grande salone nel quale si illustrano i principi della tecnica dell'abitazione razionale - e la realizzazione dello spazio studio per "i quattro elementi di alloggio per un professionista" nel quale i due architetti disegnano una serie di mobili con struttura di tubolare di acciaio nei quali echeggia l'intonazione culturale maturata nel periodo trascorso in Germania a contatto con la cucina della Bauhaus e con l'opera dei fratelli Luckardt. L'anno seguente Bianchetti offre il



proprio contributo all'Esposizione internazionale di Parigi, dove incontra Le Corbusier, progettando alcuni saloni del Padiglione Italiano: industrie tessili artificiali, industrie tessili lana, cotone e seta, industrie meccaniche leggere, Banca italo-francese per l'America del Sud e mostra belle arti. Ancora nel 1937, in collaborazione con Marcello Nizzoli è artefice dell'allestimento del padiglione dei coloranti nazionali nell'ambito della Mostra Nazionale del Tessile a Roma. Un invaso stretto, il cui fondale si conclude con la statua dell'Autarchia, si arricchisce nell'allestimento di Bianchetti e Nizzoli, del plasticismo di una grande curva bianca sospesa, al di sotto della quale si snoda l'ordine minore dei pannelli con i nastri colorati, gli elementi grafici e fotografici. Sono i primi segnali della consapevolezza con cui Bianchetti comincia a trattare il tema dell'allestimento e della comunicazione, documentati qui in particolare dalla maniera in cui "l'illuminazione, a luce riflessa mediante la grande curva, è stata studiata con piena consapevolezza decorativa. Le luci colorate che, di notte, mutano ritmicamente il colore e il tono della sala e quindi della sua vasta fronte vetrata, giungono a dare un'aura di leggenda al padiglione e, per essere questo centrale, a tutta la mostra" (AA.VV., 1938). All'interno della stessa mostra Bianchetti lavora con

3 - Padiglione Isotta Fraschini, 1938, progettista Arch. Angelo Bianchetti. Fonte: archivio Arch. Jan Jacopo Bianchetti.

4 - Autogrill Pavese a Ronco Scrivia sulla Genova-Serravalle, 1958, progettista Arch. Angelo Bianchetti. Fonte: archivio Arch. Jan Jacopo Bianchetti.



Pea nella sezione dei lanieri, intervenendo con analogia attenzione plastica e cromatica nell'allestimento. Elementi sospesi e leggeri, esili meccanismi che alludono al tema della provvisorietà, della smontabilità delle installazioni sono tratti distintivi dell'approccio dispiegato da Bianchetti e Pea, che si ritrovano nella passerella di tubi d'acciaio e tavole di legno dell'atrio di ingresso all'VIII Triennale, quella della ricostruzione diretta da Piero Bottoni (1903-1972) e culminata con il progetto del QT8. Un'ulteriore esperienza legata al Palazzo dell'Arte milanese è la mostra su Leonardo da Vinci del 1939, in occasione della quale i giovani Bianchetti e Pea sono chiamati da Pagano ad allestire la sala dell'iconografia vinciana. L'esito è ancora una volta un sistema di elementi bi e tridimensionali abbinati a un intreccio di cavi metallici che scandiscono la spazialità dell'invaso.

La Fiera campionaria di Milano è l'altro laboratorio prediletto da Bianchetti in questi anni. Sempre in collaborazione con Pea prosegue la sua ricerca sul valore plastico dei grandi elementi, come suggeriscono la spirale bianca del padiglione Raion del 1939 e il fondale curvo dello spazio dell'Isotta Fraschini del 1938, in cui intorno a questi elementi primari si muovono i segni giocosi e raffinati della comunicazione grafica. Ne-

gli stessi anni tra il 1939 e il 1940, sempre nell'ambito dell'esposizione milanese, allestisce la Mostra della Bemberg e dell'Istituto Sieroterapico Milanese nonché progetta due stand per la Chatillon che si riveleranno premonitori delle prime architetture autostradali di Bianchetti. Si tratta di impalcature pubblicitarie per esterni, fatte di geometrie stereometriche apparentemente sospese, che dichiarano la contiguità linguistica e tecnica di queste configurazioni con gli allestimenti degli interni della Triennale.

Nel 1939 partecipa alla Fiera mondiale di New York, intervenendo sul Padiglione Italiano, dove progetta il Salone industrie tessili artificiali ed allestisce le mostre di Fiat e Montecatini; alla Fiera di Lipsia si occupa dell'allestimento delle mostre di Montecatini, Snia Viscosa, Marelli. La collaborazione con la Montecatini si rivelerà particolarmente proficua: nel 1939 Bianchetti cura anche i Padiglioni alle fiere di Bari e di Foggia e nei successivi anni, dal 1940 al 1942, sarà sempre lui ad occuparsi dei Padiglioni alla Fiera di Milano², contestualmente a quelli di altre importanti realtà imprenditoriali milanesi, tra cui Lagomarsino.

2 La collaborazione con Montecatini era iniziata nel 1937, quando Bianchetti, giovanissimo, progetta i Centri Studi di Rho e Novara.

5 - Nella pagina a fianco, in alto: Autogrill Pavese a Ronco Scrivia sulla Genova-Serravalle, particolare della struttura pubblicitaria, 1958, progettista Arch. Angelo Bianchetti. Fonte: archivio Arch. Jan Jacopo Bianchetti.

6 - Nella pagina a fianco, in basso: edificio ristoro Pavese a Lainate Villorese sull'autostrada Milano Laghi, 1958, progettista Arch. Angelo Bianchetti. Fonte: archivio Arch. Jan Jacopo Bianchetti.

Nel 1941, su un numero monografico di Casabella dedicato alle esposizioni, Bianchetti e Pea pubblicano un loro scritto in cui sintetizzano con piglio manualistico il loro approccio alle architetture pubblicitarie, investite dalla risoluzione del problema relativo al passaggio dal concreto all'astratto, dal prodotto all'illustrazione di esso. Esse, infatti, costituiscono un nuovo "tipo", non prettamente *edilizio*, nato col sorgere delle prime esposizioni del XIX secolo ed evolutosi fino agli anni Trenta, quale nuovo e libero mezzo di espressione di cui l'architetto è attento compositore. In aggiunta, negli anni Trenta le fiere diventano *occasione* di riqualificazione della zona in cui sorgono, come avvenuto a New York nel 1939, o di espansione e sviluppo della città verso la periferia, come per Roma nel 1942; un problema anche urbanistico per gli architetti, che si trovano a dover approcciare al progetto dell'Esposizione in maniera simile a quello dell'impianto di una nuova città, per la quale devono essere curati tanto le sistemazioni generali, quanto quelle particolari (i padiglioni) ma anche i trasporti utili a connettere tutta l'area fieristica ed anche i dettagli dell'arredo urbano.

Tra gli edifici afferenti alle sistemazioni generali, rientrano anche i ristoranti e i punti di ristoro, che offrono ai progettisti occasioni per ardite composizioni progettuali, proiettate agli spazi esterni, essendo le esposizioni tenute durante la buona stagione³. Quanto ai padiglioni, concorrono a dare il tono particolare ad una fiera o ad una esposizione. Bianchetti e Pea sono promotori di un approccio innovativo alla progettazione di essi, non più legato all'edilizia contemporanea bensì connesso alle arti plastiche e governato dal buon architetto in grado di studiare la tecnica costruttiva in maniera razionale e la decorazione in maniera plastica, così da fondere questi due aspetti peculiari dell'opera pubblicitaria (Bianchetti e Pea, 1941).

L'architetto milanese matura una sua esperienza sugli aspetti metodologici legati a questo particolare tipo di realizzazioni, confrontandosi con gli aspetti realizzativi che impongono economia di tempi e semplicità di costruzione, tutte questioni che torneranno centrali nella serie degli edifici Pavese. Le realizzazioni di Bianchetti per la Fiera di Mi-

3 La teorizzazione di Bianchetti e Pea circa la ristorazione in ambito fieristico, può già inquadrare un primo riferimento per quella che sarà la successiva produzione della carriera professionale di Bianchetti, legata all'architettura autostradale per l'assistenza ai viaggiatori sotto la gestione Pavese.



lano sono quasi tutte eseguite dall'Impresa Teatrale Ponti, che diventa in Italia una delle più note e specializzate nel settore degli allestimenti fieristici⁴.

La ricerca e la sperimentazione condotte da Pea e Bianchetti negli anni Trenta saranno riprese da quest'ultimo nella progettazione degli Autogrill per Pavesi, a partire dalla fine degli anni Cinquanta. Questi si collocano in continuità formale con i padiglioni realizzati anni prima per la Fiera e la Triennale di Milano, oltre che nei contesti internazionali. La stechiometria che aveva caratterizzato, primi fra tutti, i padiglioni Raion e Isotta Fraschini è ripresa per esaltare la pubblicità del marchio Pavesi, che diventa figura primaria della composizione e quindi *landmark*, ripetuto, della nuova infrastruttura autostradale; un'architettura che perde il suo carattere di provvisorietà tipico delle esposizioni fieristiche ma che non rinuncia all'elemento decorativo, più incisivo rispetto alle successive realizzazioni di Melchiorre Bega (1898-1976) per Motta (Greco, 2010).

Durante gli anni del conflitto, interrotta la partecipazione alle esposizioni, Bianchetti e Pea si dedicano alla progettazione di negozi, occupandosi in particolare dei punti vendita della ditta di macchine calcolatrici Lagomarsino, un committente privilegiato per il quale realizzano in tutto il Paese 42 spazi commerciali (Milano, Brescia, Como, Bergamo, Piacenza, Parma, Padova, Reggio Emilia, Modena, Verona, Vicenza, Venezia, Udine, Cuneo, Biella, Vercelli, Novara, San Remo, Spezia, Livorno, Lucca, Pistoia, Pisa, Apuania, Forlì, Arezzo, Siena, Caserta, Catania, Foggia, Bari, Salerno, Perugia, Ancona, Pescara, Cosenza, Viterbo, Grosseto, Ferrara, Mantova, Alessandria, Varese). Anche in questo caso i due progettisti pubblicano in due volumi un compendio manualistico sulla materia insieme a una rassegna delle realizzazioni (Bianchetti, Manganoni e Pea, 1947) (Bianchetti e Pea, 1949). Emblematico di questa parte della produzione è il negozio Lagomarsino nella galleria Vittorio Emanuele a Milano, di cui colpisce la vetrina completamente vetrata e

il castello pubblicitario composto di elementi mobili da fissare negli ancoraggi predisposti nel pavimento di marmo di Carrara e nel soffitto, così da poter riconfigurare l'assetto delle installazioni pubblicitarie. Progettano inoltre il negozio Calleri a Genova, il secondo negozio Lagomarsino a Brescia ed il negozio Bardelli a Milano.

Parallelamente all'architettura commerciale ed espositiva, Bianchetti e Pea si dedicano anche alla committenza pubblica: nel 1942 viene segnalato il loro progetto del Padiglione della Civiltà Italiana a Roma⁵, nel 1943-44 si occupano della sistemazione strutturale e planimetrica del Palazzo comunale in piazza Duomo a Milano; tuttavia non trascurano la committenza imprenditoriale, progettando, negli stessi anni, gli stabilimenti Grafelia e Irradio a Milano. Vi è da menzionare anche il rapporto con l'illuminata committenza del Comandante Arturo Ferrarin (1895-1941), aviatore, per il quale progettano la cappella funeraria a Induno Olona in provincia di Varese, dopo aver progettato, nel 1939, la sua villa privata nella stessa città.

Nel 1947 inizia la collaborazione di Bianchetti con l'Ente Fiera, per la quale, insieme a Pea, cura il progetto per il Palazzo delle Nazioni, l'ingresso di piazza Giulio Cesare, il primo padiglione delle materie plastiche, il padiglione della Montecatini, della Philips, della Terni, della Snia Viscosa. Sono gli anni in cui la Fiera torna nuovamente al centro dell'attività milanese, con il progetto di ricostruzione del quartiere distrutto. Il Palazzo delle Nazioni è elogiato da Gio Ponti, quale mirabile esempio di mutuato, *moderno*, approccio all'architettura grazie a due fattori: vetro e illuminazione. Il primo è in grado di stravolgere il vecchio rapporto pieni-vuoti a favore di quello opaco-trasparente: il Palazzo delle Nazioni è infatti un esempio di vetro "a filo" facciata, in cui l'involucro a superficie ininterrotta *annulla* il vuoto architettonico della finestra. L'illuminazione elettrica muta anch'essa l'approccio al progetto, dovendo governare due visioni dell'architettura, quella diurna e quella notturna, quest'ultima tanto più accentuata dalle generose superfici vetrate (Ponti, 1948). Particolare degno di nota è che l'edificio, nella parte centrale del suo volume, assume una configurazione "a ponte", espediente progettuale tipico delle apprezzatissime architetture autostradali di Bianchetti, simbolo del boom economico e dell'industrial design italiano a grande scala.

4 L'Impresa Teatrale Ponti è fondata da Rodolfo Ponti ai primi del '900, è inizialmente impegnata nelle scenografie del Teatro alla Scala. È con l'architetto Claudio Ponti, figlio di Rodolfo, che l'azienda si specializza negli allestimenti fieristici, collaborando dagli anni '30 e fino al 1976, quando l'attività si interrompe con la Fiat, la Rai, la Montecatini, l'Olivetti, la Snia Viscosa, la Snam, l'ENI. All'intenso lavoro svolto con Bianchetti e Pea si aggiungono le realizzazioni dei progetti di Erberto Carboni, Giò Ponti, Franco Albini, Achille Castiglioni, Marcello Nizzoli (Calzoni, 1992).

5 Nel 1939 Bianchetti e Pea avevano progettato la Casa del Fascio di Sesto San Giovanni.

Nel 1951, dopo il restauro di Palazzo Grassi a Venezia, si chiude la collaborazione con Cesare Pea e si rafforza quello che sarà il lungo sodalizio con Mario Pavesi⁶. A partire dagli anni Cinquanta fino alla metà degli anni Settanta, infatti, Bianchetti si occuperà della progettazione dei punti di ristoro gestiti da Pavesi. Quest'ultimo, Motta e Alemagna rappresentano la committenza nazionale dell'intera ristorazione organizzata della nascente rete autostradale italiana.

Pavesi e Motta, affidando la regia progettuale delle loro architetture rispettivamente a Bianchetti e Bega, rappresentano una committenza imprenditoriale che orienta la programmazione degli interventi verso una visione pragmatica. I due imprenditori inquadrano l'architettura all'interno del più ampio programma di *marketing* autostradale, ovvero come strumento per perseguire gli obiettivi aziendali e quindi meritevole di un linguaggio architettonico sapientemente studiato, apparentemente senza riferimenti precedenti. L'esperienza di Bianchetti, maturata prevalentemente nel ricco e colto ambiente imprenditoriale milanese degli anni Trenta, consente al progettista di individuare proprio nell'architettura pubblicitaria un prezioso riferimento per il neonato tipo edilizio, che diventa occasione per "trasferire" all'architettura quel plasticismo figurativo quanto mai vicino alle arti applicate, piuttosto che alla *costruzione*. Ecco quindi che i bozzetti futuristici di Bianchetti proiettano le architetture degli Autogrill Pavesi in una dimensione spazio-temporale altrettanto futuristica, distante dalla realtà economica e sociale dell'Italia in quegli anni, ma certamente carica delle aspettative riposte nel futuro prossimo dei decenni Sessanta e Settanta. L'architetto disegna una scenografia moderna, che cura nei dettagli fino alla definizione degli interni. È così che nascono gli 11 Autogrill *a ponte*, i 70 Autogrill laterali e i 4 motel che Bianchetti progetta per la catena di ristorazione (Greco, 2010).

L'opera dell'architetto Bianchetti è un importante tassello per lo studio delle vicende architettoniche e costruttive italiane fra gli anni Trenta e i primi anni Settanta. La disponibilità di un vasto archivio originale, ordinato dal professionista stesso e preservato dagli eredi, è una preziosa fonte di studio che contribuisce a ricostruire una parte delle vicende lombarde e italiane attraverso diver-

si decenni dello scorso secolo. Esso è composto da disegni (lucidi, controlucidi ed eliocopie), alcuni bozzetti originali e fotografie di bozzetti, fotografie e lastre fotografiche, pubblicazioni, cartelle di documenti e alcuni dipinti ad olio. Attualmente non è consultabile liberamente, ma chi lo detiene è ben lieto di poter accogliere le richieste di studiosi e studenti, senza scopo di lucro. Negli ultimi anni l'archivio Bianchetti è stato la base documentale per le ricerche di laureandi, dottorandi e ricercatori, consentendo la pubblicazione di studi monografici, articoli e saggi sul tema degli Autogrill e l'allestimento della sezione Stories della mostra "Energy. Architetture e reti del petrolio e del post-petrolio", tenutasi al MAXXI (Roma, 22 marzo – 29 settembre 2013). Al momento è in fase di definizione l'accordo per la donazione dell'archivio ad un Ente Nazionale, che ne continuerà a preservare l'integrità nel tempo.

© Riproduzione riservata

Bibliografia

AA.VV. (1938), "Padiglione dei coloranti nazionali", *Casabella*, n. 121 (gennaio).

AA.VV. (1941), "1925-1940", *Costruzioni*, n. 159-160 (marzo-aprile).

Bianchetti A., Pea C. (1941), "Architettura pubblicitaria", *Costruzioni*, n. 159-160 (marzo-aprile).

Bianchetti A., Manganoni F., Pea C. (1947), *Il negozio*, G. Gorlich, Milano.

Bianchetti A., Pea C. (1949), *Negozi moderni*, G. Gorlich, Milano.

Calzoni S. (1992), "L'impresa teatrale Ponti. (primi 900-1976)", *Progex*, n. 8 (giugno).

Greco L. (2010), *Architetture autostradali in Italia*, Gangemi, Roma.

Monica L. (1997), "L'architettura degli Autogrill", in AA.VV., *L'Italia dei Pavesini. Cinquanta anni di pubblicità e comunicazione Pavesi*, Archivio Storico Barilla, Parma, pp. 209-225.

Ponti G. (1948), "Il giorno e la notte. Architettura degli architetti Bianchetti e Pea", *Domus*, n.230.

6 La collaborazione con Mario Pavesi era precedentemente iniziata nel 1947 con la realizzazione del primo punto di ristoro a Novara, sull'Autostrada Milano-Torino.