

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.



Necessità di architettura

di Luigi Siviero

Aree di sosta, stazioni di servizio, autogrill, edifici per il ristoro, in Italia negli ultimi decenni, sembra abbiano subito, ancor più di altre tipologie, la crisi dell'architettura. Il confronto di un contemporaneo manufatto di servizio con le architetture degli anni Sessanta o Settanta (Angelo Bianchetti, Melchiorre Bega, Costantino Dardi, Vittorio De Feo...) mostra quasi sempre un totale appiattimento delle forme e degli spazi su istanze commerciali, o puramente funzionali. Le realizzazioni più significative degli ultimi anni – opere che si elevano oltre il panorama della quotidianità e dell'edilizia corrente – cercano la virtù nella prestazione tecnologica (riduzione del fabbisogno energetico, tecnologie multimediali, iperconnessione digitale...) piuttosto che nella forma dello spazio, nel creare o solidificare relazioni con gli elementi del paesaggio, nello sfruttare quel singolarissimo insieme di insolite velocità, spazi, dimensioni che è proprio delle autostrade, e che in questo le renderebbe più vicine ai sogni che ai luoghi reali. Lo stesso problema del restauro delle opere architettoniche del '900 sollevato da più parti – e già declinato nelle stazioni di servizio da Susanna Caccia (2013) – mostra un decadimento, una crisi, un'interruzione nella trasmissione di una cultura che vedeva nelle opere a servizio della strada un significativo elemento del paesaggio. Le stazioni di servizio, almeno nella metà del secolo scorso, erano architetture, e in quanto tali rispondevano, oltre che ad una funzione specifica, anche a coerenti e spesso innovative logiche formali, nell'elaborazione delle quali si sono cimentati importanti maestri del '900, così come architetti meno noti, ugualmente condividendo l'idea che alla base di un edificio o di uno spazio, quand'anche di servizio all'infrastruttura, fosse necessario perseguire un principio architettonico-compositivo.

Si potrebbe anche, schematicamente, elencare e descrivere alcuni temi ricorrenti propri delle architetture delle stazioni di servizio per dimostrare, se ce ne fosse bisogno, che

The need for architecture by Luigi Siviero

This contribution reports the results of a small research study conducted in the space of a few hours distributed across several days of on-site surveys. The research seeks to demonstrate how, despite the lack of any architectural principle common to service areas along motorways, one can still perceive between the unusual forms, mixed with people, automobiles, trucks, and immersed in the landscape of everyday life, an involuntary bond between things, similar to the bond that can arise from an idea, an association, a vision that becomes the prelude to the creation of an architectural principle. The tool of investigation was a photographic survey of the service areas along motorways, or in general places featuring the presence of motorway infrastructure, which they document by means of static shots in images that are real and objective, but are often overlooked by the traveller who passes through these spaces with the desire to move on to a better place as quickly as possible.

Nella pagina a fianco, in alto: autostrada A13 Bologna-Padova, area di servizio San Pelagio Est, dicembre 2020; in basso: autostrada A4 Milano-Venezia. Area di servizio Limenella Sud, novembre 2020. Tutte le foto che accompagnano questo articolo sono di Stefanos Antoniadis.



1 e 2 - Autostrada A13 Bologna-Padova, area di servizio San Pelagio Est, dicembre 2020.

questa tipologia ha seguito nel pensiero dei progettisti alcuni prolifici fili conduttori. La copertura che riunisce diversi ambienti e diversi elementi, altrimenti dispersi nello spazio, ad esempio, è caratteristica peculiare della stazione di servizio di Mies Van Der Rohe a Montreal, in Danimarca (1962), ma anche delle più recenti realizzazioni dello studio Samyn and Partners in Belgio, per la Total (2016-2010), oppure di numerosissime più contenute stazioni di servizio dalle strutture formali vivaci e non convenzionali, disperse

nei paesaggi delle infrastrutture. La *Lindholm Service Station* di Frank Lloyd Wright, a Cloquet, nel Minnesota (1958) affronta invece il tema della stazione come punto di incontro della comunità, una sorta di nodo che appartiene ad una più articolata rete del movimento e che risponde all'idea di uno spazio urbano a bassa densità – la *Broadcare City* prefigurata dall'architetto negli anni Trenta come alternativa alla città compatta e congestionata. Del resto, il concetto di stazione come elemento ripetuto nel paesaggio, che



3 e 4 - Autostrada A4 Milano-Venezia, casello autostradale Padova Est, Ponte Darwin, dicembre 2014.

contiene in sé gli elementi di una immagine più vasta ed unitaria (commerciale in primis, ma anche architettonica, o meglio un modello di spazio) e li traduce nella grande scala, è caratteristica anche dei progetti sviluppati nei concorsi Agip degli anni Settanta. In questi esempi, ma potremmo elencarne moltissimi altri, il principio architettonico alla base del progetto è chiaro e riconoscibile, e tanto nell'articolazione dei volumi o nella copertura che cerca lo sviluppo in altezza che riscontriamo in Wright, quanto

a maggior ragione nella pulizia degli spazi e nell'ordine di Mies (che si contrappone all'immagine scomposta e disordinata di una qualsiasi stazione di servizio), nulla è lasciato alla casualità o ad un palinsesto dettato unicamente dalla funzione. Possiamo quindi trovare un principio in grado di dare un senso all'affastellamento di materiali ed elementi, perlopiù funzionali, che si dispongono spesso disordinatamente nel paesaggio della quotidianità delle stazioni di servizio? Come sembrerebbe sug-



5 - Autostrada A13 Bologna-Padova, area di servizio San Pelagio Est, dicembre 2020.

gerire indirettamente anche la Convenzione Europea del Paesaggio, dalla quotidianità possono scaturire valori fondanti, ma questi non sempre sono immediatamente visibili, e spesso è necessario proiettare l'analisi in una dimensione più astratta, in grado di farli emergere ed isolarli. Forse questa è una delle possibili chiavi di lettura del lavoro fotografico di Luigi Ghirri lungo la via Emilia, che rivolge in alcuni scatti, entrati rapidamente nell'iconografia dei paesaggi delle infrastrutture, una particolare attenzione alle stazioni di servizio.

"La fotografia può essere un non marginale momento di pausa e di riflessione, un necessario momento di riattivazione dei circuiti dell'attenzione fatti saltare dalla velocità dell'esterno [...] La fotografia può porsi in rapporto con questi luoghi con crescita consapevolezza, evitando evitando apologie, facili critiche, assegnando identità precostituite, impressioni frettolose, le poetiche *on the road*, topografie precise o visioni private, ma assieme a questa consapevolezza riuscire contemporaneamente a meravigliarsi, o a restare stupiti come se fosse la prima volta che guardiamo questo territorio..."

(Luigi Ghirri 1986)

Assistiamo oggi al paradosso per il quale l'architettura lungo l'autostrada si incontra in modo accidentale, quasi sempre al di fuori di essa, ed assume forme e dimensioni percepibili solo alla grande velocità. Solo per fornire un'immagine di questo fenomeno, i casi della stazione ferroviaria dell'alta velocità Me-

diopadana lungo l'A1, con i ponti a servizio degli svincoli del casello di Reggio Emilia, o il *Kilometro rosso Innovation District* lungo l'A4 nei pressi di Bergamo, sono architetture del tutto prive di correlazione funzionale diretta con l'autostrada, ma che si riferiscono ad essa intenzionalmente dal punto di vista morfologico, tentando di dare una risposta al loro ruolo di quinte autostradali. È indicativo della crisi culturale di cui parlavamo in premessa, declinata nella produzione di spazi a servizio delle autostrade, rilevare come, ad esempio, la necessità di architettura o quantomeno di immagine, abbia spinto i promotori di grandi trasformazioni infrastrutturali legate all'innovazione delle reti della mobilità ad affidare agli architetti, proprio in questi anni di crisi dello spazio e dell'architettura, e proprio come avviene in altri paesi o città europee, il progetto dei principali nodi di queste reti, luoghi non a caso frequentati da alti flussi di persone. È il caso di RFI, con le stazioni dell'alta velocità, o delle stazioni della nuova linea della metropolitana di Napoli.

Al contrario, gli elementi che compongono e caratterizzano le aree di servizio autostradali contemporanee non scaturiscono da un pensiero architettonico, ma appaiono spesso come un affastellamento sovrapposto di forme, imposte da una moltitudine di istanze diverse: il cartello pubblicitario, il totem informativo, la giostra per bambini, l'edificio a frangisole, la tettoia ombreggiante... Rispetto al viaggiatore degli anni Sessanta, il viaggiatore contemporaneo subisce (o gode...)

di una *confidenza percettiva* (Lamanna et al. 2010) nei confronti degli elementi più ricorrenti del paesaggio delle aree di sosta, che colloca il reale carattere dello spazio in una condizione di quasi totale invisibilità (Magistà 2013). Non vi è più nulla che possa stupire chi lo frequenta – nelle modalità ormai proprie dell’uso di questi spazi, ovvero l’attraversamento distratto e il consumo veloce – e a dispetto del tentativo commerciale messo in atto dai venditori, ogni colore, forma, luce sgargiante e iper-appariscente scompare, mescolata ad altri elementi simili, ormai effimeri e smarginati nella disattenzione di chi frequenta questi luoghi. Nessuno di questi elementi è in grado di suscitare l’interesse e in parte il compiaciuto stupore che agli albori dell’edificio per il ristoro autostradale scaturiva dalla consumazione di un pasto sopra il flusso di automobili che a tutta velocità scorreva sotto un autogrill a ponte: un’attività del tutto normale e quotidiana, ma radicalmente diversa in quel luogo, per effetto di una ricerca compiuta con gli strumenti dell’architettura attorno al tema dello spazio.

Riportiamo qui i risultati di una piccola ricerca, per immagini, condotta in diverse giornate di sopralluoghi. I risultati di questa ricerca, mostrano che, nonostante non sia riconoscibile alcun principio architettonico a monte della realizzazione dei luoghi a servizio delle autostrade, si possa ugualmente ritrovare nelle forme insolite, mescolate a persone, automobili, camion, e immerse in paesaggi della quotidianità, un legame involontario tra le cose, simile a quello che nasce da un’idea, da una associazione, da una visione che prelude alla creazione di una architettura.

Le fotografie sono state scattate all’interno di luoghi dislocati lungo le autostrade, ma in una condizione totalmente differente rispetto a quella del viaggiatore. La frequentazione di queste aree, durante la campagna fotografica, non è avvenuta in velocità, a margine di esigenze primarie, ma con lentezza e metodo, programmando un periodo sufficientemente lungo di tempo, necessario all’esplorazione e alla riflessione. Solo in queste condizioni, è emerso quanto possiamo ipotizzare sia nell’animo di ognuno, ovvero una necessità di trovare logiche alternative alle immagini che altrimenti ne appaiono prive. È emersa in sostanza la necessità profonda, e intrinseca in ognuno di noi, di un legame tra le forme, che definisca il senso dello spazio che stiamo vivendo. È emersa la necessità di architettura.



Bibliografia

Caccia S. (2013) *Tutela e restauro delle stazioni di servizio*, Franco Angeli, Milano.

Ghirri L. (1986) "Fotografia e rappresentazione dell'esterno" in Bizzarri G., Bronzono E. (a cura di), *Esplorazioni sulla via Emilia. Vedute nel paesaggio*, Feltrinelli, Milano.

Magistà, A. (2013) "Le stazioni fanno il pieno di design", in *La Repubblica.it*, 6 marzo 2013, <https://design.repubblica.it/2013/03/06/le-stazioni-fanno-il-pieno-di-design/#1>.

Lamanna C., Salgarello G., Azzali C., Siviero L. (2010), "Photoscape: atmosfere invisibili" in Maniglio Calcagno A. (a cura di) *Progetti di paesaggio per i luoghi rifiutati*, Gangemi, Roma.

6 - Autostrada A4 Milano-Venezia. Area di servizio Limenella Sud, novembre 2020.

7 - Autostrada A13 Bologna-Padova, area di servizio San Pelagio Est, dicembre 2020.