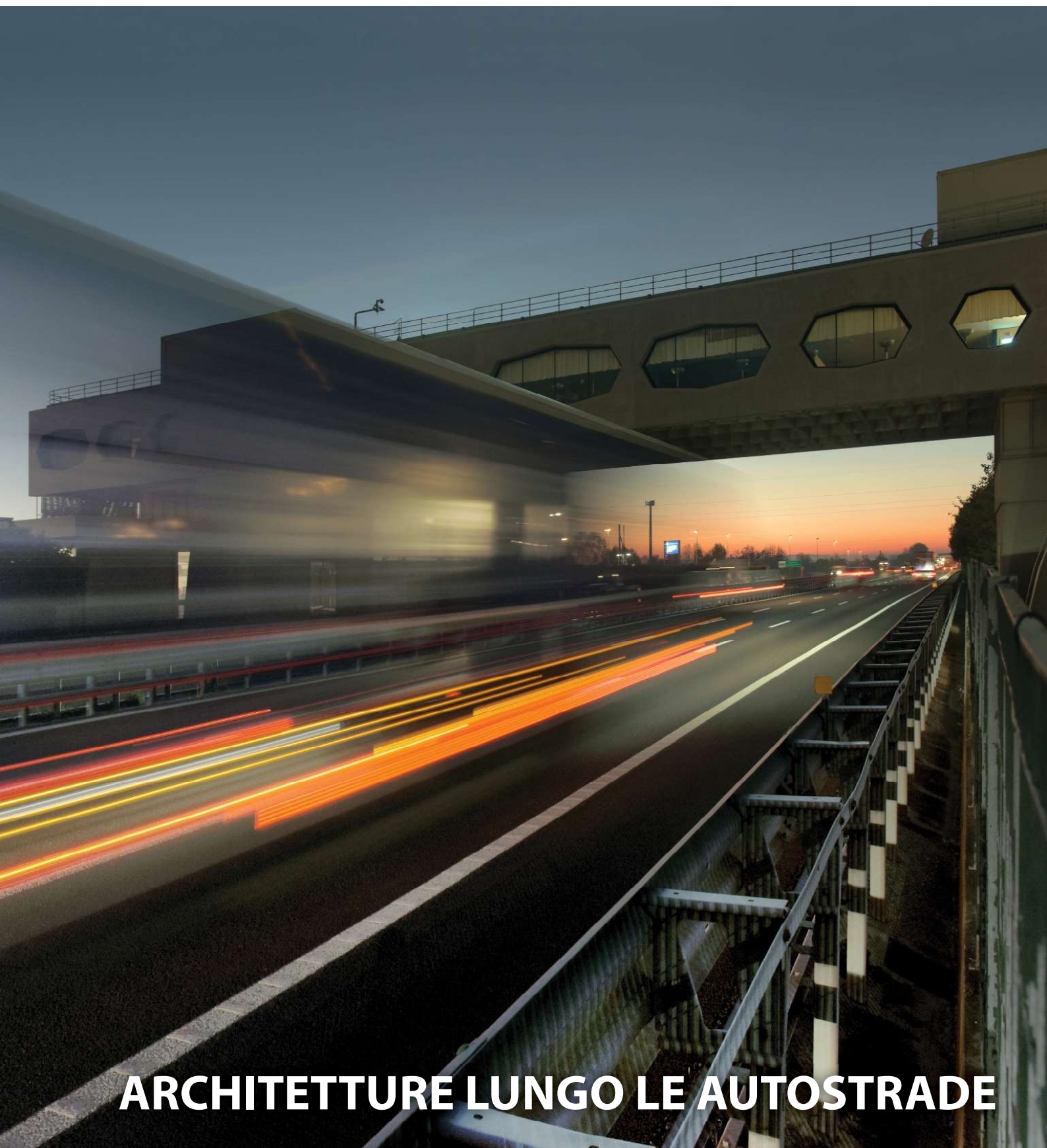


TRASPORTI

& 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 RISCITTURA 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 enable 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.

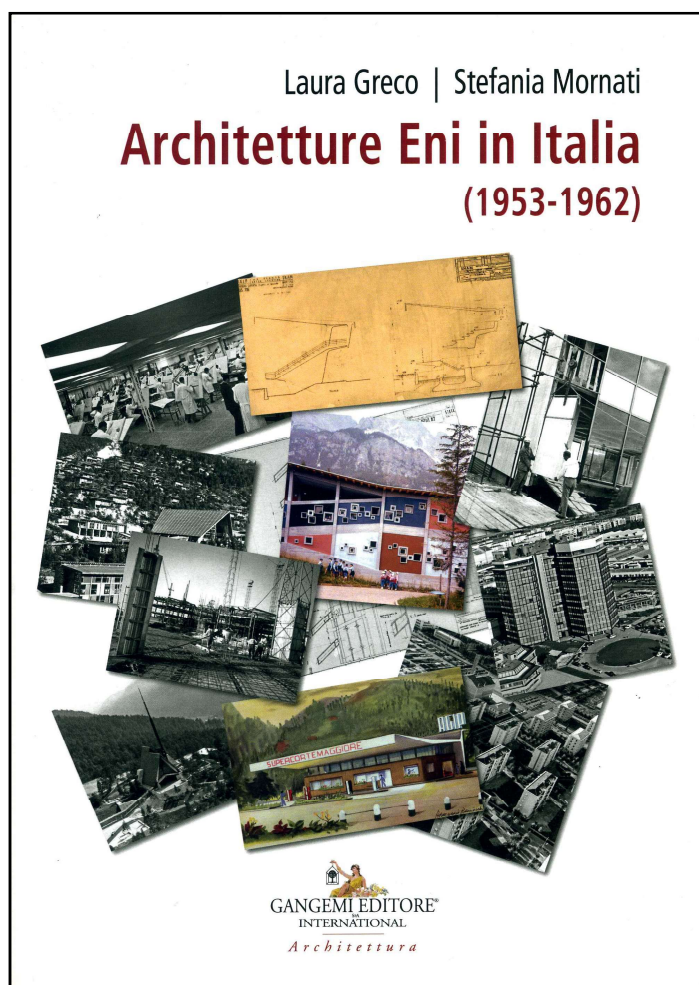
Come negare l'interesse di quella fase progettuale? Eppure le architetture delle autostrade sono state un po' "dimenticate" dagli studiosi, sono state accantonate, come non degne di attenzione. Proprio come si è trascurata a lungo la conoscenza del più vasto ambito delle infrastrutture di trasporto: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



Edifici per l'assistenza ai viaggiatori: l'epopea della grande architettura lungo le autostrade

di Laura Facchinelli

Non sono molti gli studiosi che hanno indagato, con rigore scientifico e accurate ricerche d'archivio, sulle architetture per l'assistenza ai viaggiatori e ai veicoli lungo le autostrade. Eppure si tratta di un capitolo importante della progettazione architettonica nel nostro paese; un capitolo che vide, negli anni '50-70 del Novecento, la creazione di edifici di nuova concezione, che non potevano trarre ispirazione dalla storia, ma dovevano rispondere in forma inedita alle esigenze del vivere moderno. Da considerare che si parla di un patrimonio edilizio rilevante e diffuso nel territorio. Il tema delle architetture lungo le autostrade è dunque importante, ma poco esplorato in termini di ricerca storica e sostanzialmente ignorato come fenomeno culturale, che invece coinvolge molteplici professioni e punti di vista: dall'ingegneria all'architettura, dalla comunicazione pubblicitaria al design, dalle strategie economiche alla sociologia attenta ai comportamenti di massa. Per tutte queste ragioni è di grande interesse il volume di Laura Greco *Architetture autostradali in Italia. Progetto e costruzione negli edifici per l'assistenza ai viaggiatori* (Gangemi, Roma 2010).

L'autrice – docente di Architettura Tecnica all'Università della Calabria e co-curatrice del presente numero della rivista *Trasporti & Cultura* – analizza la specificità dell'esperienza italiana che, se prende avvio dagli esempi statunitensi dell'assistenza autostradale, adotta però paradigmi differenti, perché differenti sono le condizioni socio-economiche e lo sviluppo tecnologico. Sul piano del progetto architettonico, nel nostro paese c'è un'adozione programmatica del registro costruttivo moderno; da noi, per esempio, il grande edificio a ponte si contrappone, volutamente, alle misure contenute del paesaggio circostante. È necessaria anche una distinzione fra le forme tradizionali degli edifici delle autostrade di prima generazione (1924-30) e lo slancio innovatore degli edifici ristoro, delle stazioni di servizio, dei motel

sorti lungo le autostrade di seconda generazione (1955-75).

Committenti furono – con un primo slancio nel periodo del cosiddetto “miracolo economico” – le principali catene di ristorazione: Motta, Alemagna, Pavesi; occasione per la sperimentazione di nuove forme e nuove procedure (tipizzazione dei manufatti, prefabbricazione, produzione in serie) fu la colossale impresa dell'Autostrada del Sole.

L'autrice nota che gli edifici per l'assistenza ai viaggiatori oscillano fra tipizzazione e ricerca artigianale della singolarità architettonica, e porta come esempi contrapposti, da un lato, il programma dell'Agip per stazioni di servizio e motel, che puntavano sulla tipizzazione degli spazi e degli elementi costruttivi per ottenere la riconoscibilità del marchio e dei servizi, dall'altro le architetture di Motta e Pavesi che puntavano, invece, sulle esperienze singolari, sulla scelta accurata dei materiali e la cura del dettaglio. L'autrice sottolinea che, in un periodo di collaborazione fra intellettuali e borghesia industriale, “l'azione sinergica di imprenditori come Mario Pavesi e di progettisti come Angelo Bianchetti e Melchiorre Bega, collocandosi nel più vasto programma di rinnovamento culturale della società italiana del dopoguerra, partecipa alla campagna di mediazione intellettuale di designer, architetti, scrittori, grafici per l'affermazione dei nuovi prodotti industriali e dei consumi di massa”.

L'esigenza di un'assistenza autostradale era già presente nei progetti di Piero Puricelli, l'ideatore delle prime autostrade, come “struttura di assistenza all'utente che andava dal rifornimento, alle riparazioni, all'informazione, al soccorso”. Nel secondo dopoguerra, si afferma una visione via via più organizzata, con l'idea di garantire qualità e sicurezza. Protagoniste del servizio di ristoro sono le citate aziende dolciarie, che saranno le committenti, a livello nazionale, della ristorazione lungo le autostrade.

Nella pagina a fianco, in alto: stazione di servizio Agip anni Cinquanta. Progetto Mario Bacciocchi (Archivio Storico Eni); in basso: le copertine dei due volumi recensiti in questo articolo.



I primi edifici ristoro degli anni '50 sono piccoli padiglioni laterali, commissionati dalla Pavesi all'architetto Bianchetti, che in precedenza aveva maturato un'esperienza come progettista di architetture pubblicitarie e per esposizioni, e imprime quel carattere anche alle prime costruzioni autostradali.

Per le arterie di maggiore traffico viene messo a punto un edificio di più grandi dimensioni: si tratta dell'edificio ristoro a ponte. Il primo (d'Italia e anche d'Europa) è quello di Fiorenzuola d'Arda, che risale al 1959 ed è progettato sempre da Angelo Bianchetti. Ne sorgeranno in tutto 12. L'autrice sottolinea il contrasto forte – specificamente italiano – tra l'importanza delle realizzazioni e la ridotta modernizzazione reale dei processi di costruzione e produzione. Nella seconda metà degli anni '50 l'uso dell'acciaio, già sperimentato in precedenza in modo episodico, si diffonde "con maggiore coscienza delle qualità tecniche del materiale anche nei confronti del suo rapporto con il linguaggio architettonico". Di grande interesse anche l'introduzione sia del calcestruzzo armato ordinario che di quello precompresso. Lo scenario "è disegnato dai grandi gesti dell'ingegneria strutturale e dalla ricerca che si colloca all'origine di quelle realizzazioni, promuovendo un uso più audace del materiale e della tecnica".

Negli anni '60 alla Pavesi si affiancano la Motta con l'architetto Melchiorre Bega, Alemagna che realizza gli "Autobar" e Agip con i "RistorAgip". Degno di nota il contributo di Pier Luigi Nervi per il rinnovamento del tema strutturale dell'edificio a ponte, con riferimento al Mottagrill di Limena progettato assieme all'arch. Melchiorre Bega. Da sottolineare l'attenzione prestata da Nervi a tutte le fasi del progetto, dato che si basava su uno studio di progettazione e su un'impresa di costruzioni entrambe a gestione familiare.

Per quanto riguarda le stazioni di servizio, protagonista è l'Agip. La vicenda prende avvio nei primi anni '50, quando Enrico Mattei commissiona a Mario Bacciocchi la messa a punto di un repertorio di impianti tipo: un'iniziativa indipendente dalla realizzazione dell'autostrada e dei relativi punti di ristoro. Bacciocchi rielabora i tre elementi architettonici fondamentali della stazione di servizio: chiosco, pensilina e pennone pubblicitario. Quegli elementi vengono ripresi dall'Ufficio tecnico della Snam Progetti puntando sulla tipizzazione dei manufatti attraverso criteri di modularità e scomponibilità, con i due obiettivi imprescindibili per una azienda

petrolifera: contenere i costi di costruzione e gestione e rendere la propria immagine identificabile. I modelli messi a punto, a partire dalla "Stazione 59", troveranno ampia applicazione lungo la rete autostradale.

Via via le strutture di servizio si trovano a svolgere nuove funzioni. Per adeguare le stazioni di servizio Agip ai nuovi bisogni della clientela, per mettere a punto un vero e proprio sistema integrato di servizi, nel 1968 viene bandito un concorso che vede vincitore un gruppo guidato da Costantino Dardi. Intanto anche la Esso lancia un concorso, che premia il progetto del gruppo di Vittorio De Feo. In entrambi i casi – anche se con impostazioni e linguaggi differenti – si punta a configurare una stazione con una forte identità, predisposta alla crescita programmata nel tempo. Sul fronte Agip, una novità: per l'assistenza dedicata alla sosta lunga si creano, alla metà degli anni '50, i Motel Agip, con chiara ascendenza dai motel d'oltreoceano. I primi sorgono lungo le strade extraurbane ma presto si estendono alle autostrade, con l'intenzione di creare una vera e propria rete nazionale. A progettare queste strutture ricettive sono gli architetti che progettano per l'Eni: Bacciocchi, Ratti e Bacigalupo.

In chiusura di questa ampia, documentata, avvincente ricostruzione, che comprende un ricco apparato iconografico da fonti archivistiche, la cronologia degli eventi e le biografie dei protagonisti valgono a sottolineare l'importanza di quella che potremmo definire l'epopea della grande architettura lungo le autostrade.

Le architetture Eni

Il tema dello sviluppo delle stazioni di servizio e dei Motel Agip si inserisce nel più ampio contesto dell'attività progettuale realizzata dall'Eni, in particolare nel decennio di presidenza di Enrico Mattei. Questo capitolo della storia italiana – anch'esso poco esplorato – viene affrontato dalla stessa Laura Greco con Stefania Mornati (docente di Architettura tecnica all'Università Tor Vergata di Roma) nel libro *Architetture Eni in Italia (1953-1962)* (Gangemi, Roma 2018)

Anche questo volume affronta un aspetto poco noto: si tratta della politica edilizia dell'Ente Nazionale Idrocarburi, che si è sviluppata dall'anno di fondazione della società (1953) per tutta la durata della presidenza di Enrico Mattei. Quell'attività ha dato forma a un grande patrimonio diffuso nel territorio nazionale.

La ricerca delle autrici si è basata sulla do-



cumentazione dell'Archivio Storico Eni: una miniera preziosa per conoscere una società che ha grandemente contribuito alla ripresa economica del dopoguerra, una fonte di conoscenza importante per capire il legame fra impresa e cultura.

L'Eni viene istituito come holding pubblica per il coordinamento di varie società attive nel settore degli idrocarburi. L'Eni ha il compito di dotare l'Italia di una maggiore autonomia energetica e si muove in un periodo molto dinamico, di forte crescita economica, di grandi trasformazioni strutturali. Nel 1956 partono i lavori dell'Autostrada del Sole da San Donato Milanese, e in quella località sorge Metanopoli, la "città del Metano", concepita come città ideale per ospitare sedi e laboratori delle aziende Eni.

L'ascesa dell'Eni sul piano economico dà impulso alla realizzazione di un piano architettonico e urbanistico che, partendo dalla

1 - Nella pagina a fianco, in alto: bozzetto Autogrill Pavesi a Fiorenzuola d'Arda, 1959.

2 - Nella pagina a fianco, al centro: pensilina stazione Esso nell'area di servizio di Frascati.

3 - Nella pagina a fianco, in basso: vista interna dell'autogrill a Lainate, 1958.

4 - In questa pagina: Vista interna dell'autogrill a ponte a Fiorenzuola d'Arda, 1959. I progetti in queste due pagine sono di Angelo Bianchetti (Fonte: Archivio Arch. Jan Jacopo Bianchetti)



5 - Stazione di servizio Agip con l'edificio bar-ristorante su due piani, anni Cinquanta (Archivio Storico Eni).

valorizzazione aziendale, si traduce in un disegno edilizio più ampio, "teso a combinare le trasformazioni territoriali e sociali del Paese con una mediazione culturale capace di avvicinare la realtà domestica e lavorativa – ancora prevalentemente artigianale – alla diffusione dei prodotti di massa. Il *medium* architettonico è uno dei codici privilegiati per la propaganda, che in alcuni casi arruola la potenza morfogenetica delle tecniche moderne".

Le autrici sottolineano il legame fra valorizzazione del profilo d'impresa, politiche sociali a favore dei dipendenti, sensibilizzazione della collettività: azioni che si realizzano attraverso l'alleanza dell'industria con artisti, artigiani e architetti. "Oggetti e architetture diventano così parte del nascente lessico

industriale che contraddistingue la politica di comunicazione delle imprese italiane più illuminate". Importante il contributo, in questo senso, dell'ambiente culturale milanese di quegli anni '50, con aziende come Pirelli, Italsider, La Rinascente, Pavesi, Motta e con la definizione dell'*industrial design*, che vede la collaborazione proficua di artisti, poeti, scrittori, graphic designer.

È in questo clima di generale ottimismo che l'Eni di Enrico Mattei promuove il suo programma edilizio: in un decennio, realizza un ampio patrimonio edilizio che comprende insediamenti produttivi, la cittadella di Metanopoli, una rete di servizi sociali e di residenze per i dipendenti (imponente la realizzazione del villaggio di Corte di Cadore, progettato da Edoardo Gellner) e una rete di



6 - Motel Agip al Brennero, 1960 (Archivio Storico Eni).

servizi autostradali (stazioni, motel, ristoranti). Mattei – che assume il marchio Agip come emblema della compagnia, perché collegato alla motorizzazione e quindi alla vita pratica quotidiana – per le stazioni di servizio incarica l'architetto Mario Bacciocchi di progettare un repertorio di stazioni, con soluzioni tipizzate che rendano un'immagine aziendale riconoscibile.

Da notare che, nel decennio considerato, la regia delle iniziative rimane nelle mani del presidente Mattei, che fissa l'agenda degli interventi (con una tempistica serrata), sceglie personalmente gli architetti (professionisti esterni, ai quali si affiancano ingegneri e architetti strutturati nell'ente), dà le direttive, visiona e approva i progetti, evitando lungaggini burocratiche e intralci procedurali. Alla figura fondamentale di Mario Bacciocchi si affiancano i professionisti dello studio Bacigalupo e Ratti, il già citato Edoardo Gellner, che introdusse figure illustri come Carlo Scarpa e Silvano Zorzi. L'espansione edilizia civile e industriale – spiegano le autrici – segue criteri di ottimizzazione costruttiva e di economie di scala, senza tuttavia sacrificare valori architettonici e comfort: centrali in questa strategia la tipizzazione costruttiva e la prefabbricazione.

La scomparsa di Mattei segna un rallentamento, se non una vera e propria battuta d'arresto dell'attività edilizia di Eni; comunque le condizioni sono cambiate, anche per

le difficoltà finanziarie del gruppo. Resta, del decennio Mattei, un vasto patrimonio edilizio, "un baluardo di quella fortunata sintesi tra strategie di gestione aziendale e politiche sociali che conta in Italia pochissimi, illuminati, esempi".

Il percorso proposto dalle autrici fra le opere del decennio comprende una serie di edifici di Metanopoli – centro sportivo, primo palazzo uffici, complesso scolastico, secondo palazzo uffici – la sede direzionale di Roma, il villaggio Eni "Corte di Cadore" con la chiesa di Nostra Signora di Cadore, il capitolo delle stazioni di servizio con i motel Agip.

Quello che colpisce, nella vicenda narrata in questo libro, è la concentrazione dell'attività nella figura di Enrico Mattei, nella sua "visione" aperta e lungimirante, nella sua spinta propulsiva: probabilmente una figura carismatica riesce a raggiungere traguardi altrimenti irraggiungibili.

Anche questo libro, come quello dedicato alle architetture autostradali, ci insegna che la conoscenza può spingersi molto al di là dei percorsi prevedibili, al di là delle strettoie disciplinari: un archivio aziendale può offrire nuovi spazi mentali per scrivere la storia.

© Riproduzione riservata