

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.



FRANCUANGELI/Metodi del Territorio

Il patrimonio infrastrutturale esistente Metodi e strategie per la gestione

Alfonso Annunziata, Francesco Annunziata,
Francesco Boggio, Michele Coghe,
Alfredo De Lorenzo, Marco Pasetto,
Emiliano Pasquini, Francesca Pilia



Infrastrutture, riflessioni sulla gestione del patrimonio esistente

di Giovanni Giacomello

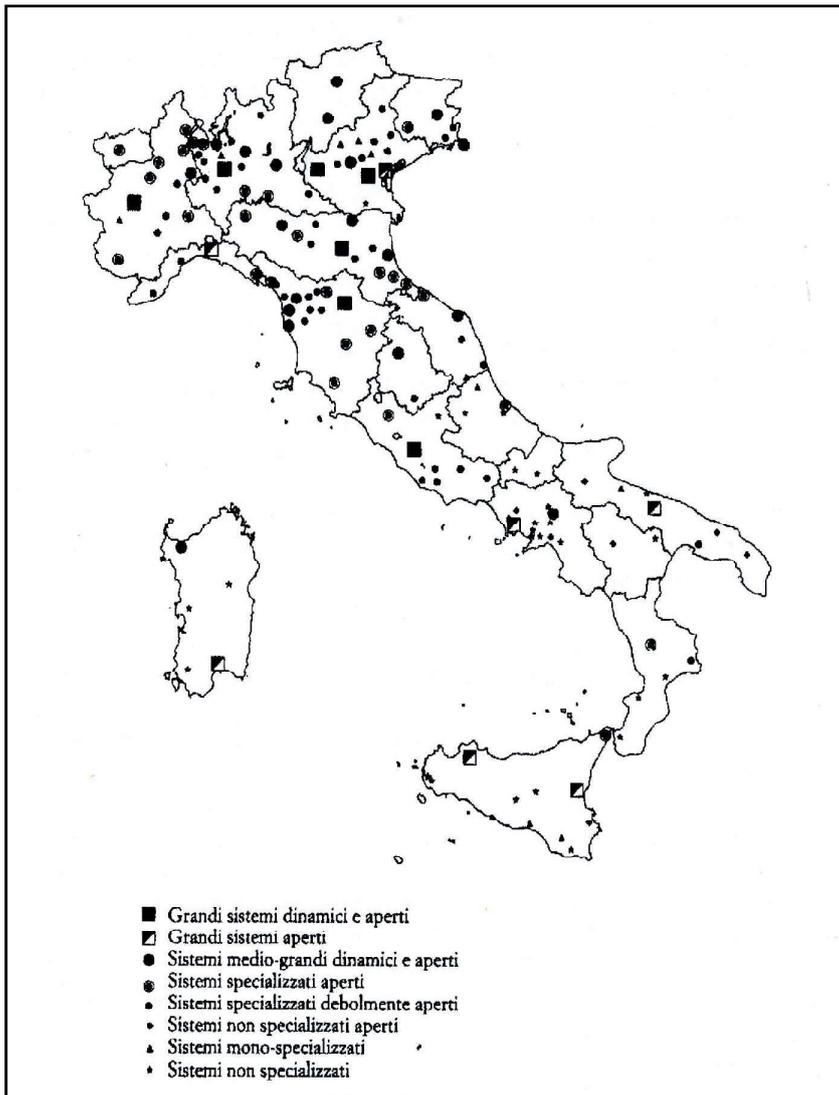
Il libro *Il patrimonio infrastrutturale esistente. Metodi e strategie per la gestione* (Franco-Angeli, collana *Metodi del territorio*, Milano 2018) è un'opera che tratta della gestione, dell'adeguamento e della riqualificazione delle reti infrastrutturali e dei singoli archi. Il libro nasce da una ricerca condivisa di otto autori che hanno approfondito diversi temi, tra cui: il ruolo e lo sviluppo delle infrastrutture nell'organizzazione del territorio; la gestione e la pianificazione strategica delle infrastrutture di trasporto, gli aspetti normativi e l'interazione ambiente-sicurezza nel progetto delle infrastrutture stradali, la sicurezza stradale. Gli autori sono: l'Arch. Alfonso Annunziata - dottore di ricerca in Architettura, il Prof. Francesco Annunziata - è stato ordinario di "Strade, Ferrovie ed Aeroporti" presso l'Università degli studi di Cagliari, il Prof. Francesco Boggio - è stato ordinario di "Geografia Economica e Politica" presso l'Università degli studi di Cagliari, l'Ing. Michele Coghe - funzionario tecnico presso ANAS S.p.A., l'Ing. Alfredo De Lorenzo - ha lavorato presso ANAS S.p.A., il Prof. Marco Pasetto - ordinario di "Strade, Ferrovie ed Aeroporti" presso l'Università degli studi di Padova, l'Ing. Emiliano Pasquini - ricercatore di "Strade, Ferrovie ed Aeroporti" presso l'Università degli studi di Padova e l'Ing. Francesca Pilia - dottore di ricerca in Ingegneria civile e architettura.

Il libro è articolato su sette capitoli e, in base al tema trattato, può essere suddiviso in tre parti. La prima parte del libro è una introduzione al tema delle reti infrastrutturali esistenti e del loro adeguamento; la seconda è invece incentrata sulla gestione e sulla riqualificazione del patrimonio infrastrutturale esistente con un occhio di riguardo per l'ambiente costruito e per le regole di progettazione; la terza parte, infine, è focalizzata sul ruolo delle infrastrutture viarie come mezzo per la riqualificazione e la ricostruzione di spazi e di relazioni per la mobilità.

Il libro raccoglie i ragionamenti e le riflessioni degli autori sul tema delle infrastrutture di trasporto (principalmente di tipo stradale) in relazione alla gestione e all'ammodernamento di quelle esistenti. A partire dalla funzione di ogni singolo elemento progettuale (in quanto dispositivo fisico per la mobilità), gli autori esplicitano ipotesi per un nuovo tipo di approccio alla gestione e all'adeguamento delle infrastrutture indagando obiettivi, parametri, criteri e requisiti da applicare per una possibile revisione della normativa esistente. Tale studio considera anche che le infrastrutture di trasporto si articolano all'interno del territorio e del paesaggio: gli autori ritengono infatti che la progettazione e la costruzione di tali infrastrutture contribuiscano alla definizione della logica spaziale del territorio. Vengono quindi delineati i possibili parametri morfologici e geometrici dei singoli elementi che costituiscono le reti per una migliore integrazione delle stesse nell'ambiente naturale ed insediativo.

L'introduzione del libro riporta una rappresentazione storica, geografica, politica ed economica delle infrastrutture di trasporto in Italia. È interessante notare come venga proposta un'immagine notturna dell'Italia ripresa dal satellite per dimostrare in modo indiretto quali siano le "grandi discontinuità e i forti contrasti" presenti nel territorio italiano, che gli autori ritengono superabili con una programmazione della rete stradale auspicando una maggiore "integrazione tra i sistemi urbani e i diversi modi di trasporto". Proprio a partire dal concetto di "integrazione" e dalla descrizione geografico-economica del territorio, il secondo capitolo contiene le definizioni necessarie alla comprensione dei successivi capitoli: che cosa è un "sistema di trasporto" e quali sono le componenti del sistema ambiente-territorio-trasporti (uomo, infrastruttura, ambiente, veicolo e sistema di gestione). Le riflessioni sugli

Nella pagina a fianco, in alto: NASA Goddard Space Flight Center" (<https://www.nasa.gov/feature/goddard/2017/new-night-lights-maps-open-up-possible-real-time-applications>). In basso, a sinistra: strada con diramazione; a destra: la copertina del volume.



1 - I maggiori sistemi urbani classificati secondo il grado di integrazione nelle reti sovra regionali e in quelle europee in particolare. L'immagine - pubblicata in AA.VV. *Il patrimonio infrastrutturale esistente. Metodi e strategie per la gestione*, FrancoAngeli, Milano 2018 - è tratta da Dematteis G., Bonavero P. (a cura di) *Il sistema urbano italiano nello spazio unificato europeo*, Il Mulino, Bologna 1997.

aspetti riguardanti la progettazione delle infrastrutture e sull'adeguamento delle stesse viene suddiviso in due paragrafi, a seconda dell'ambito di interesse dell'infrastruttura (extraurbano e urbano): tale frazionamento si rende necessario perché i parametri e i requisiti (sia dell'infrastruttura stessa che del territorio) sono diversi.

Gli autori ritengono che l'adeguamento delle infrastrutture esistenti sarà un tema strategico per lo sviluppo socio-economico dell'Italia ed è per questo che è necessario effettuare studi sul recupero e sulla riqualificazione dell'esistente.

Nel terzo e nel quarto capitolo, infatti, gli autori sottolineano che l'attività nevralgica per una buona riqualificazione delle infrastrutture sia la gestione di tale patrimonio, la cui "prevalente finalità è mantenerlo adeguato alle funzioni assegnate a ciascuno degli elementi componenti, nell'ambito di una determinata vita utile". Vengono quindi descritte l'infrastruttura e il suo contesto, le

componenti dell'infrastruttura da gestire, le procedure da seguire nei vari livelli di "progettazione" (studi di impatto ambientale, linee guida sulla sicurezza, ecc.) le criticità (del contesto e delle reti stesse), gli obiettivi e le fasi (manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria e adeguamento) di intervento anche considerando il contesto ambientale. Vengono poi individuate e descritte le attività di manutenzione e gestione delle reti stradali esistenti. Gli autori osservano come tali attività non siano compito esclusivo dell'ingegnere dei trasporti, ma, per la complessità del sistema "infrastruttura di trasporto", siano di impostazione pluridisciplinare. Infatti, esse richiedono l'intervento di altre scienze (tra cui, l'economia, l'ambiente, l'architettura, la scienza dei materiali, ecc.). Gli autori evidenziano la necessità di una reimpostazione formativa dei tecnici che in un processo di progettazione di una nuova infrastruttura o di riqualificazione di una esistente devono sapere "affrontare accuratamente l'analisi e lo studio delle relazioni costruttive e funzionali intercorrenti tra le singole componenti del sistema stradale con l'ambiente antropico e con l'ambiente biotico".

Nel quinto capitolo gli autori, descrivendo i criteri dell'attuale normativa per la progettazione stradale (D.M. 5 novembre 2001, n. 6792, *Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*), indicano come appaia opportuno oramai una revisione di tale norma (vengono descritte sia alcune mancanze della norma attuale che alcune possibili migliorie) e che sia necessario definirne una più specifica riferita alla progettazione degli interventi di adeguamento dell'esistente.

L'adeguamento delle infrastrutture viarie urbane riveste ampio interesse per gli autori, che dedicano un capitolo (il sesto) a questo argomento. A partire dalle motivazioni e dalle modalità, vengono descritte le principali nozioni per l'adeguamento e la riqualificazione delle strade urbane: gli strumenti di pianificazione, l'approccio progettuale, le regole e i criteri di progettazione, la normativa e la sua evoluzione, le strategie di intervento (adeguamento funzionale, miglioramento della sicurezza di circolazione e sostenibilità ambientale), gli obiettivi in fase di progettazione (funzionalità operativa e sicurezza della circolazione) e l'analisi di sicurezza. Gli autori inoltre ribadiscono e sollevano una questione saliente nel campo della progettazione di infrastrutture di trasporto, ovvero "l'importanza della professionalità



di chi progetta, ma soprattutto adegua le infrastrutture. Chi progetta deve avere le competenze, conoscere le normative, sapere e capire perché si realizza un intervento di nodo o di rete, essere in grado di correlare la progettazione della singola opera col contesto in cui essa si inserisce (livello di rete viaria, composizione della rete, destinazione d'uso del territorio). Oggi [...] si fanno interventi puntuali per risolvere problemi contingenti, senza pensare alla rete in cui essi sono inseriti; si progettano nodi e archi stradali perché è necessario fare qualcosa, ma se ne trascurano gli aspetti intrinseci funzionali e strutturali (l'iscrizione dei veicoli nelle rotonde o nei rami di intersezione, la capacità delle infrastrutture, i livelli di servizio, la promiscuità d'uso degli spazi stradali, le categorie di traffico da prevedere)."

Nell'ultimo capitolo vengono individuati ulteriori termini, requisiti e criteri che definiscono le parti dell'infrastruttura "strada" e l'adeguamento delle sue componenti. Gli autori evidenziano la necessità di evitare nella progettazione di interventi di adeguamento di infrastrutture un approccio mono-settoriale, proponendo la rilettura delle infrastrutture nell'ottica di un più generale

problema "urbano" sia dal punto di vista ambientale che da quello della "diseguaglianza" dei territori (esaltata dall'accessibilità). Viene quindi proposta una riflessione sull'evoluzione dell'idea di strada riproponendo i molteplici concetti che si sono susseguiti nella storia: "osmosi tra strada e contesto", "la strada monumento", "la strada-tubo", "la parkway", "l'autostrada diabolica e la vista della strada", "la nozione di paesaggio". Da notare gli interessanti concetti espressi dalle diverse idee che considerano infrastruttura e paesaggio: "*Infrastructure as landscape*", "*Landscape as infrastructure*" e "*Urban Landscape Infrastructure*". Un altro paragrafo dell'ultimo capitolo che si ritiene di grande interesse è quello destinato a enunciare il concetto di "strada come fasci di percorsi", in cui si descrive la nozione e le funzioni di strada-fascio. In tal senso il concetto di "strada" assume nuove diverse configurazioni: permette di disegnare e generare spazi, diventa "luogo del racconto", è "generatrice di energia", e, infine, permette di gestire la diversità e la natura all'interno dello spazio urbano.

© Riproduzione riservata

2 - Una strada in costruzione.