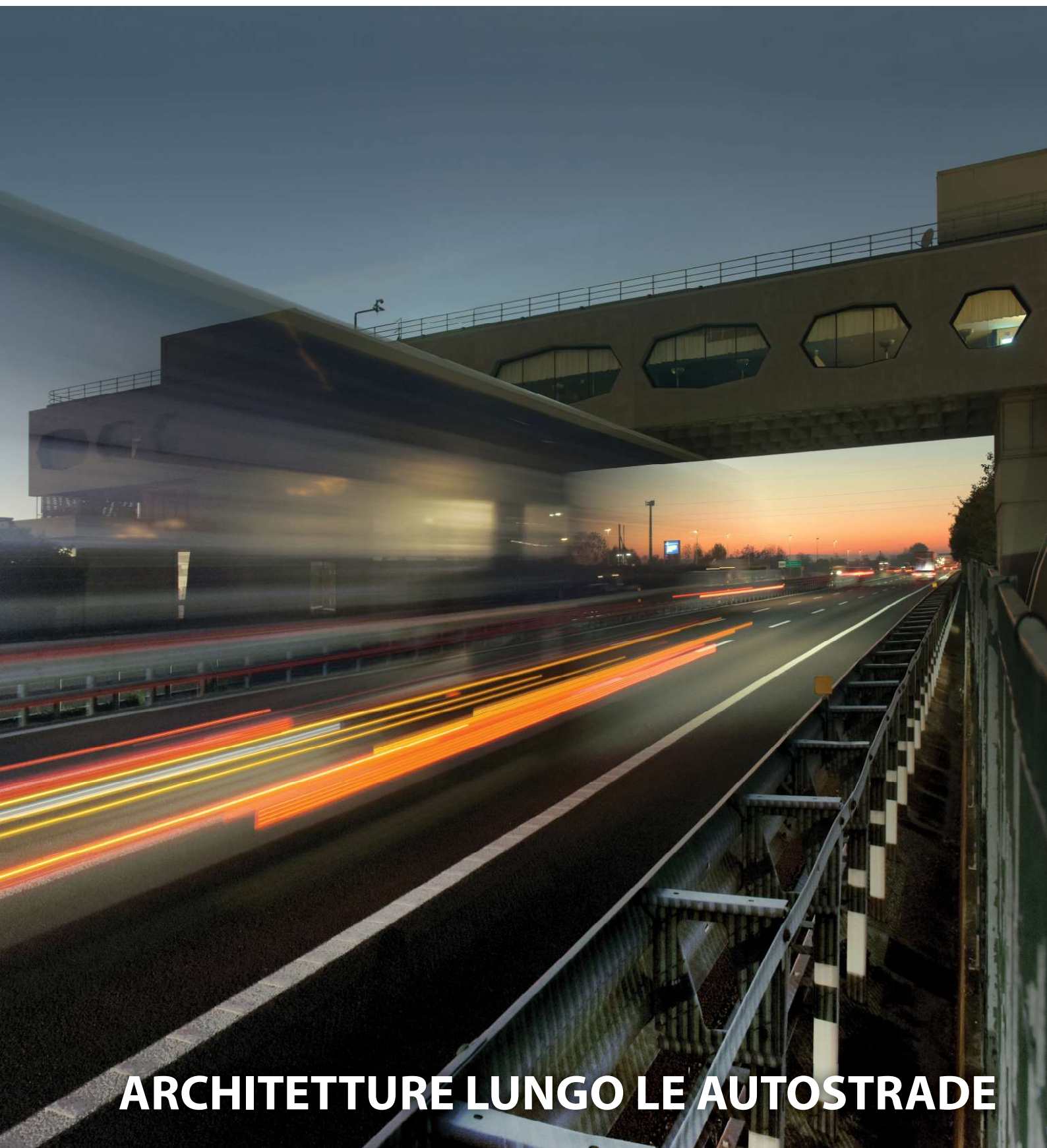


TRASPORTI

& 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.

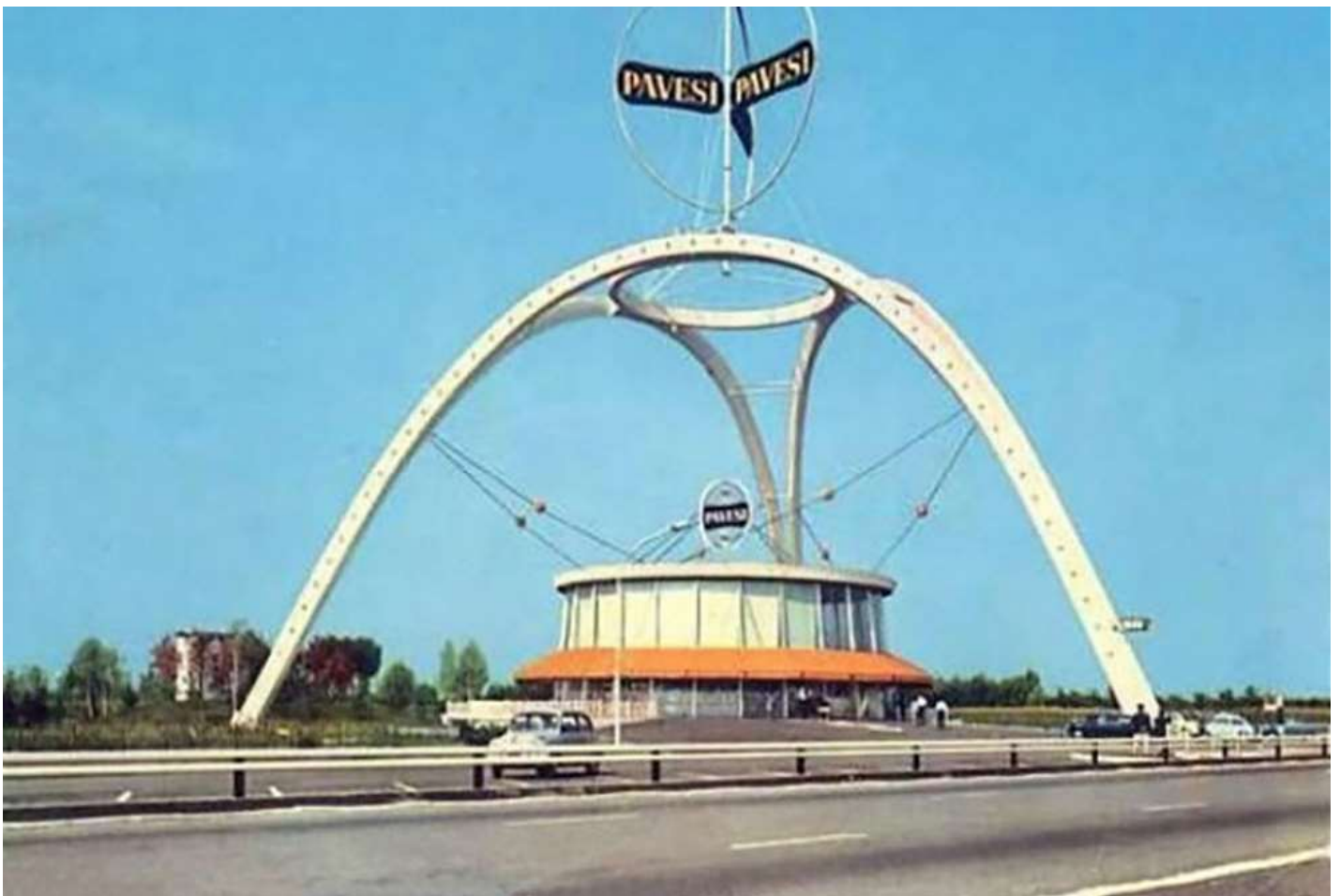
Come negare l'interesse di quella fase progettuale? Eppure le architetture delle autostrade sono state un po' "dimenticate" dagli studiosi, sono state accantonate, come non degne di attenzione. Proprio come si è trascurata a lungo la conoscenza del più vasto ambito delle infrastrutture di trasporto: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



Architetture lungo i sistemi chiusi/aperti delle autostrade

di Luigi Siviero

L'autostrada è uno spazio chiuso, nel senso di confinato e fisicamente circoscritto, ma contemporaneamente è anche uno spazio aperto alle relazioni visive, mnemoniche e conoscitive degli elementi che lo circondano, e che di conseguenza contribuiscono a costituirlo. Tanto una caratteristica quanto l'altra, per ragioni diverse ed in diversi contesti storici, di volta in volta hanno determinato un evolversi, o meglio un mutare, degli spazi e delle architetture prodotte nel tempo lungo le autostrade, ed in particolare lungo le autostrade italiane.

Le architetture lungo le autostrade, oltre che rispondere a innumerevoli istanze di diversa natura, si conformano di volta in volta anche a questa duplice condizione – aperto/ chiuso – peculiare dello spazio autostradale più che di ogni altro spazio stradale. Ciò è avvenuto indubbiamente nel tempo: dalle prime realizzazioni autostradali a grande scala, durante il boom economico, alle ricerche degli anni Novanta sulle infrastrutture come parte inscindibile di un palinsesto geografico e di paesaggio più ampio, sino a giungere alla commercializzazione degli spazi di sosta autostradali ed alle aree di servizio contemporanee: luoghi del tutto privi di identità se non quella collettiva, che li fa appartenere al paesaggio quotidiano dei flussi veloci.

In senso generale, i sistemi aperti hanno proprietà diverse rispetto a quelli chiusi. Astrattamente, ad esempio, una società aperta è più incline a ricevere influenze da parte di culture esterne, ibridandosi e spesso traendo dal confronto occasioni di riflessione e miglioramento; di contro, una società chiusa conserva meglio i propri caratteri, che divengono testimonianza per effetto della continuità. Più concretamente, le società contemporanee si caratterizzano per essere allo stesso tempo aperte e chiuse, e gli effetti di una caratteristica e dell'altra si sovrappongono e si mescolano tanto da non poter più trarre conclusioni univoche.

I sistemi di spazi chiusi a grande scala, come

Architecture along the open/closed systems of motorways

by Luigi Siviero

Motorway systems have numerous features. In particular, they constitute closed, or rather confined spaces with barriers, which may be accessed in controlled and well-defined points; but they are also spaces open to the visual, mnemonic and cognitive relationships of the elements that surround them. The architectural works along the Italian motorways can be reinterpreted in this light, to discover that from the 1960s to the present, some of the architectural works that have appeared along the motorways relate more specifically to the enclosed motorway space, while others establish relationships with the elements of the landscape. From the bridge-type motorway restaurants in the 1960s, to Costantino Dardi's "cubes" for the Agip service stations, to the models of service areas that can be adapted to any location, to contemporary service areas which are the expression of an architectural crisis that has extended to the landscape of infrastructure. At the same time, the motorway landscape has also changed: once almost completely empty, today the borders of the motorways have become a contemporary city, radically changing the travellers' perception.

Nella pagina a fianco, in alto: A. Bianchetti (1958), Area di servizio Ronco Scrivia, lungo l'autostrada Milano-Genova <https://www.autogrill.com/it/node/3706>. In basso: A. Bianchetti, (1958) Area di servizio di Villorosi Ovest, lungo l'autostrada Milano-Varese. <https://www.sempionenews.it/cronaca/lo-storico-autogrill-villorosi-ovest-non-ce-piu/>

L'AUTOGRILL PAVESI PIÙ ARDITO DEL MONDO

IN ACCIAIO COR-TEN



AUTOGRILL PAVESI DI MONTEPULCIANO

Autostrada del Sole - tratto Roma-Firenze - Km. 395 da Milano e Km. 158 da Roma

AUTOGRILL PAVESI, la più grande catena europea
di posti di ristoro sulle Autostrade:
gli **AUTOGRILL PAVESI** sono a disposizione
degli automobilisti in 76 aree di servizio.

autogrill

PAVESI

la sosta consigliata

1 - Manifesto pubblicitario che ritrae l'autogrill di Montepulciano di A. Bianchetti (1964) lungo l'Autostrada. <https://www.primapaginachiuse.it/2018/10/>

quelli delle infrastrutture autostradali, hanno parimenti caratteri e proprietà diverse rispetto a quelli aperti, e si può dire che negli ultimi decenni, con l'introduzione del concetto di relazione conseguente alla Convenzione Europea del Paesaggio, questi ultimi abbiano acquisito rispetto ai primi un'accezione positiva: il paesaggio è costituito da elementi eterogenei e sovrapposti che, in modo intenzionale o più spesso automaticamente, instaurano relazioni reciproche tra loro, che producono di volta in volta situazioni diverse e che attribuiscono ai diversi paesaggi peculiarità intrinseche, spesso oggetto di analisi, di valorizzazione quando non di tutela. Ma, come vedremo, nel caso delle architetture delle autostrade anche lo spazio chiuso genera condizioni peculiari, in grado di produrre forme e spazi che vanno oltre la pura funzione di servizio.

Transatlantici

Il caso dello spazio autostradale, come molti sistemi complessi, presenta diverse ambi-

guità, o caratteri a volte apparentemente contrapposti: copre, ad esempio, differenti scale, da quella territoriale o del paesaggio, a quella locale; è stretto in senso trasversale, tanto da generare a volte una sensazione di costrizione, ma allo stesso tempo è apparentemente infinito in lunghezza, cosicché evoca la sensazione di libertà e di scorrimento propria del viaggio verso un orizzonte aperto, talvolta sconosciuto; si percorre a una velocità sostenuta, eppure il tempo sembra scorrere molto lento all'interno dei veicoli, dove le attività sono limitate all'osservazione del paesaggio circostante, o poco altro.

L'autostrada, rispetto alle strade cosiddette "normali", si caratterizza in prima analisi soprattutto per essere uno spazio chiuso, ovvero uno spazio circoscritto, delimitato da recinzioni e barriere, con accessi definiti e confini netti. In questo spazio è necessario incanalarsi, condurre velocità prestabilite e osservare regole rigide: le azioni che si possono compiere sono (in alcuni casi devono essere) prevedibili, automatiche e ben visibili. Ciò vale sia per quanto concerne la guida dei veicoli, sia all'interno delle aree di sosta o nelle stazioni di rifornimento, recintate anch'esse. Entrare in uno spazio autostradale per il ristoro equivale ad assoggettarsi a un percorso spesso definito programmaticamente, ed oggi ottimizzato all'esposizione dei prodotti in vendita in modo ancor più esasperato che in un supermercato di quartiere o in un centro commerciale.

A dispetto del carattere di positività che i sistemi di paesaggio aperti e ricchi di interrelazioni hanno assunto oggi nella cultura multidisciplinare, la fortuna della produzione di architetture lungo le autostrade italiane degli anni Sessanta è per certi aspetti determinata dall'opportunità di operare all'interno di una strada per la prima volta chiusa lungo un flusso obbligato, e non vi erano possibilità di contaminazione esterna. L'utente era selezionato, il suo tragitto preordinato, il suo sguardo proiettato verso un'unica direzione. Le architetture di quegli anni sono dispositivi per attrarre i flussi, usando in modo spontaneo e naturale alcuni principi teorizzati da Lynch (1966) o Venturi (1972) solo successivamente (la dimensione degli elementi in funzione della velocità, o la forma e il colore come strumenti catalizzatori di attenzione), fondando parte della loro efficienza sul fatto di operare in uno spazio confinato e lungo un percorso obbligato, in cui la visibilità degli elementi è prevedibile, e di conseguenza la dimensione, la posizione, ma anche il percorso di avvicinamento

a quelli che possiamo definire “roadmark” (*landmark* che scandiscono specificamente lo spazio dell’autostrada), possono essere calibrati con precisione.

Le aree di ristoro di quegli anni di scoperta delle potenzialità commerciali, ma anche architettoniche, dell’autostrada come canale di passaggio obbligato della popolazione, sono dispositivi di attrazione dei flussi: non solo le aree di sosta a lato dell’autostrada, ma anche gli autogrill a ponte, tipologia di invenzione americana, che in Italia assume forme originali e caratteristiche. Emblematiche ad esempio alcune architetture di Angelo Bianchetti per Pavesi, come la stazione di servizio di Ronco Scrivia lungo la Milano-Genova o quella di Villorosi Ovest, lungo la Milano-Varese – entrambe caratterizzate da una struttura scultorea quasi del tutto priva di funzione se non quella di apparire – o gli autogrill a ponte di Fiorenzuola d’Arda o di Montepulciano, lungo l’Autosole e numerosi altri, che si pongono strategicamente sopra la carreggiata, e appaiono come target lungo la prospettiva del percorso autostradale.

Il paesaggio italiano lungo le autostrade, tuttavia, è in molti tratti radicalmente mutato da allora, e di conseguenza sono mutati anche i sistemi di relazione che l’autostrada e le sue architetture esprimono.

L’immagine evocata da Bianchetti per definire l’autogrill a ponte di Fiorenzuola d’Arda, “Transatlantico ormeggiato a cavallo dell’autostrada” (v. Greco 2010), è emblematica di quanto negli anni Sessanta lo spazio per il ristoro e lo spazio autostradale potessero completarsi, senza necessità di interfacciarsi con l’esterno, in un sistema di relazioni chiuso e sufficiente a sé stesso. Nel caso degli autogrill a ponte, ad esempio, l’edificio collocato in modo originale sopra l’autostrada poteva fungere da *landmark* lungo il percorso, o da soglia, o da elemento di attrazione; una volta al suo interno il sistema percettivo si ribaltava, ed era l’autostrada a poter essere osservata da un punto di vista del tutto diverso rispetto al consueto (Siviero 2014). L’immagine del transatlantico sarebbe incomprensibile tuttavia se questi grandi edifici non si fossero stagliati sull’orizzonte di una campagna piatta e priva di elementi emergenti: su un paesaggio, ovvero, prevalentemente agricolo, quasi del tutto privo di urbanizzazione. L’iconografia dell’epoca (foto d’archivio, cartoline, cartelli pubblicitari) ci consegna prevalentemente l’immagine di grandi architetture in grado di accentrare l’attenzione rispetto ad un paesaggio sostanzialmente privo di elementi attrattivi.

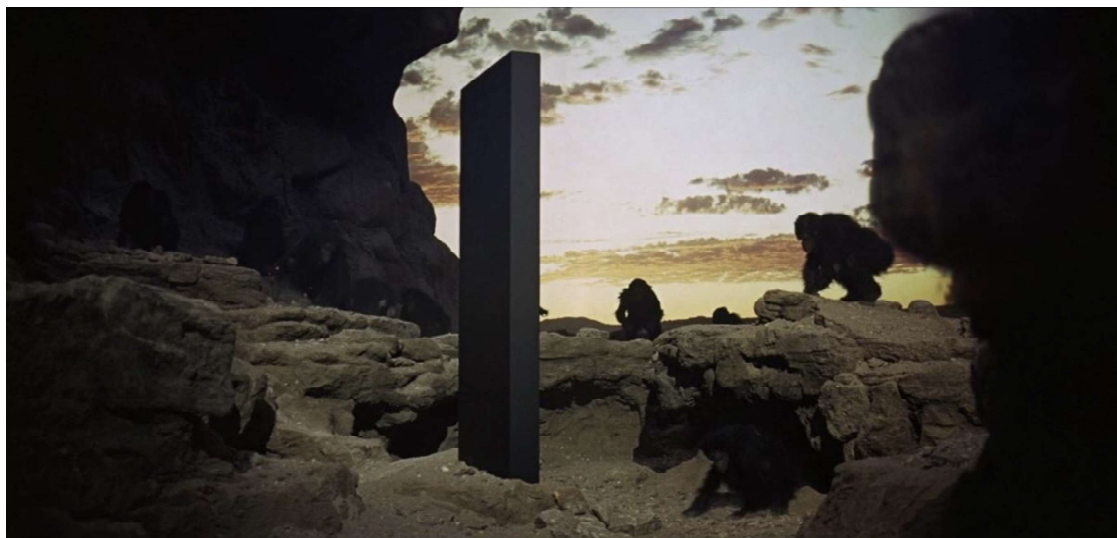
Quando il paesaggio è pianeggiante (come ad esempio nella cartolina che raffigura l’autogrill Pavesi di Montepulciano, di Bianchetti) si sviluppa un dispositivo simile a quello messo in campo dalle opere di *Land art*, che proprio in quegli anni Michael Heizer e altri artisti americani sperimentavano nel deserto del Nevada, ovvero la realizzazione, attraverso diverse tattiche (scavi e riporti di terreno, disposizione di oggetti nello spazio a grande scala...), di elementi geometrici in grado di mettere in evidenza, per contrasto, caratteri nascosti di un paesaggio altrimenti piatto ed omogeneo. Ma anche, e forse in modo ancor più efficace, quando l’elemento a grande scala si staglia nel paesaggio morfologicamente vario, come nel caso della stazione di servizio di Ronco Scrivia, sempre di Bianchetti. Qui il linguaggio morfologico del tripode che sovrasta il padiglione dell’edificio per il ristoro è del tutto in contrasto con lo sfondo dell’appennino ligure, in quel tratto dolce e arrotondato. Il tripode di Ronco Scrivia, a differenza ad esempio di quello di Villorosi Ovest che ne condivide la strategia formale pur essendo posto nel contesto pianeggiante dell’hinterland milanese, è costituito da elementi dritti, raccordati ad angolo a formare un complesso spigoloso e meccanico, che si staglia sullo sfondo per contrasto.

Monoliti

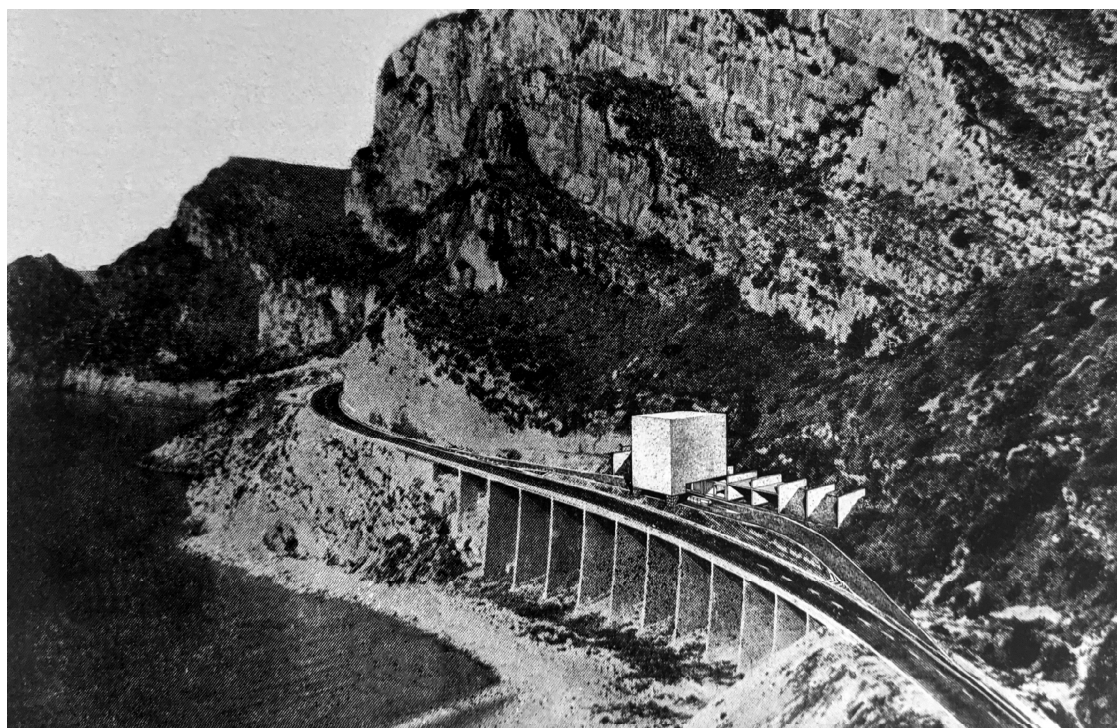
Il tema dell’area di servizio come *landmark* appartenente allo spazio chiuso autostradale sembra confermarsi nel decennio successivo attraverso diverse architetture realizzate e non, che tuttavia iniziano a cercare in modo estensivo anche una relazione con lo spazio esterno all’autostrada. È il caso ad esempio dei progetti elaborati dal gruppo coordinato da Costantino Dardi per il concorso Agip del 1968¹, dei quali l’unico realizzato ed ancora visibile è la stazione di servizio Bazzera, lungo l’autostrada A4, in corrispondenza di Mestre. Anche in questo caso, emerge dal bando Agip un’attenzione fortemente concentrata su requisiti e funzioni che si riferiscono ed in un certo senso si esauriscono, all’interno dello spazio autostradale, con diverse richieste sempre volte all’innovazione degli spazi e dell’immagine tipica dell’autostazione, alla capacità di erogare servizi diversi, non solo legati alla distribuzione del carburante. La stazione di servizio diviene nel bando un

¹ Concorso per il progetto di una nuova stazione autostradale tipo, 1968. C. Dardi con G. Morabito, G. Cassetti, M. Chelli, M. De Michelis, M. Puolo, M. Fano

2 - Fotogramma tratto dal film 2001 Odissea nello spazio, di S. Kubrick (1969).



3 - Fotomontaggio di un'area di servizio Kaaba in un paesaggio di montagna. Dal libro di C. Mistura (2016) *Costantino Dardi, forme dell'infrastruttura*, Il Poligrafo, Padova.



prototipo da replicare infinitamente lungo le strade italiane, senza che vi sia in premessa un vincolo legato di confronto con il paesaggio attraversato dall'infrastruttura, anzi: non è indicato nel bando alcun luogo specifico, privilegiando ancora una volta, e comprensibilmente, il marketing legato all'innovazione dell'offerta.

La risposta progettuale del gruppo di Dardi compie un passaggio significativo, a nostro avviso, rispetto alle architetture autostradali italiane del decennio precedente, ovvero assume come requisito che la stazione di servizio debba poter confrontarsi indifferentemente con tutti i paesaggi che l'infrastruttura attraversa. Così il cubo, tratto peculiare della serie *Kaaba* progettata dal gruppo Dar-

di per il concorso Agip, è sì in grado di attirare l'attenzione, di porsi come riferimento lungo un percorso, di segnalare un luogo precipuamente infrastrutturale – ovvero il luogo del servizio ai flussi automobilistici – ma la sua forma astratta, pura e monocromatica lo rende anche elemento di raccordo di materiali urbani e di paesaggio eterogenei, tra i quali si pone come ordinatore di una città che comincia in quegli anni a perdere la sua forma compatta, ad inseguire le strade, a svilupparsi in estensione. In questa chiave di lettura, il cubo bianco di Dardi parrebbe la trasposizione del celeberrimo monolite nero di Stanley Kubrick, nel film *2001: odissea nello Spazio*, potente immagine che ha influenzato la cultura di quegli anni (il film di Kubrick

è del 1969, coevo quindi alle fasi iniziali del lavoro di Dardi per Agip), e che ha assunto più interpretazioni. Qui potrebbe assumere il significato di principio geometrico che si oppone al caos apparente, a volte della natura, a volte della città che cresce con un ordine non più riconoscibile.

“Nel contesto urbano, diretto è il confronto con geometrie, misure e strutture dell'esistente: attraverso ri-letture degli elementi e delle forme presenti, il rafforzamento dell'identità del luogo non si indirizza verso l'imitazione ma opera un processo interpretativo di astrazione che filtra l'antico nel nuovo linguaggio dell'architettura [...] Nel confronto con il paesaggio extraurbano, Dardi indaga i caratteri morfologici del territorio, poiché l'elemento naturale è struttura e figura del progetto: un affioramento roccioso, una siepe, un arbusteto, un corso d'acqua... Evidenzia i segni dell'idrografia, dell'orografia e della vegetazione, dando forma al rapporto tra architettura e natura come composizione tra stereometrie evidenti e trame ambientali”. (Mistura 2016).

L'autostrada come spazio contemporaneamente chiuso e aperto è tra le righe dell'opera di Dardi anche negli anni successivi, con i progetti dei motel Agip o con il “sistema coordinato di stazioni di servizio Agip–Nuovo Pignone, e riqualificazione delle esistenti”, incarico che lo vede impegnato nel 1972. In questi progetti, le architetture autostradali si aprono ancor di più al contesto, a tutte le scale, sino a raccogliere i tratti morfologici e a modificarsi in funzione delle giaciture di corsi d'acqua o masse alberate, come nel caso dell'area di sosta di Affi, lungo l'A22 del Brennero.

Paesaggi

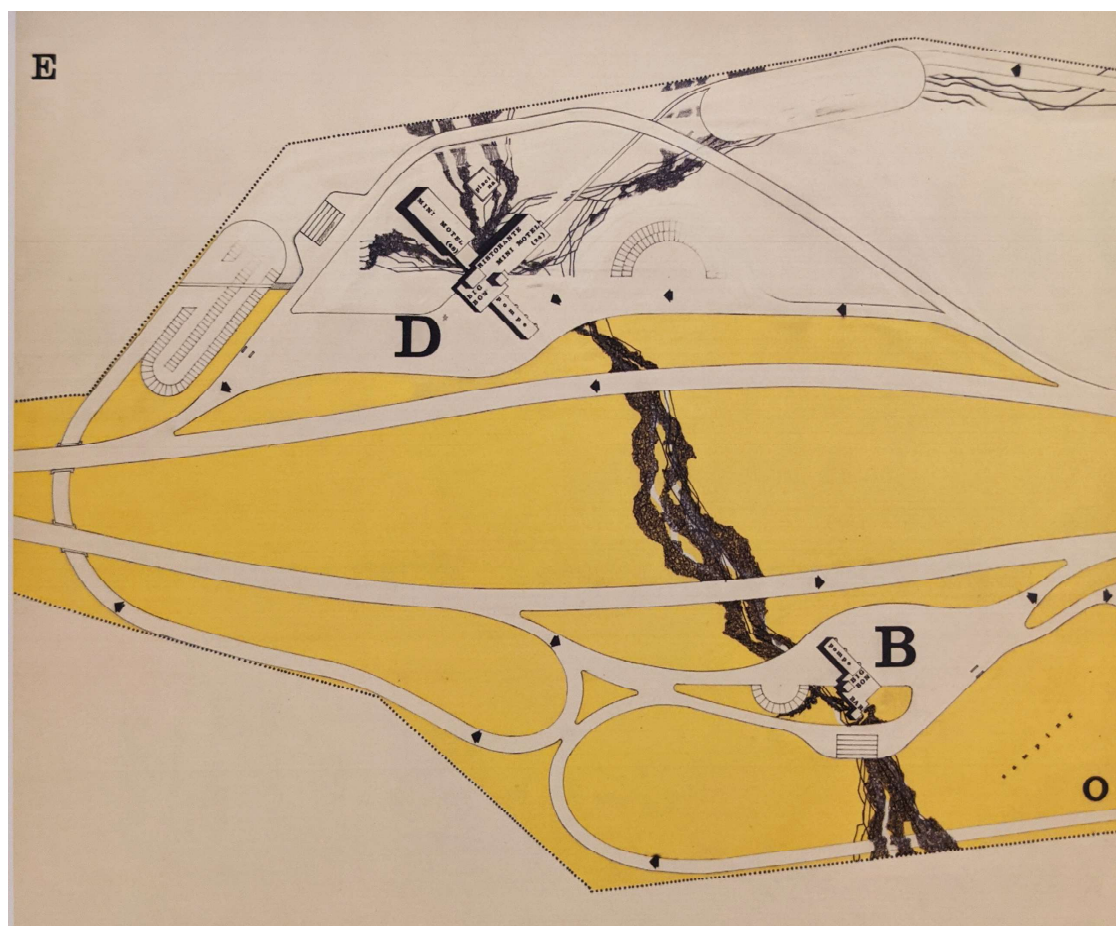
Negli anni Novanta l'interesse per la strada in generale, e in molti casi in particolare per l'autostrada, come elemento appartenente a un più ampio sistema di relazioni a diverse scale, è testimoniato da alcune importanti ricerche che negli anni successivi hanno dato vita ad un vivace dibattito sul paesaggio infrastrutturale, spesso focalizzando l'attenzione sulle architetture lungo la strada o lungo le autostrade. Questo addensamento di interesse attorno al tema delle infrastrutture sembra correre parallelamente agli studi sul paesaggio compiuti in quegli anni: la Convenzione Europea del Paesaggio è redatta nel 2000, e raccoglie gli esiti di studi compiuti nel decennio precedente; contemporaneamente, solo per fare un esempio, la ricerca PRIN *In-Fra*, forse la più importante ed esaustiva ricerca sulle infrastrutture in Italia, è coordinata da A. Isola e compiuta da dodici università italia-

ne tra il 1994 e il 1995². Appare chiaro quindi che le infrastrutture lineari (strade, ferrovie e autostrade) sono studiate a partire dagli anni Novanta nella loro accezione di elementi a grande scala, in grado di abbracciare il paesaggio, attraversarlo e modificarlo al loro passaggio, quando nei decenni precedenti, pur con significative eccezioni come l'Autostrada del Brennero nell'opera di Pietro Porcinai, la distinzione tra spazio della strada e spazio esterno era nettamente più marcata, e le relazioni erano generate da necessità tecniche o costruttive.

Queste ricerche hanno fatto emergere casi studio di architetture autostradali aperte allo spazio esterno, che cercavano, più che incontrare accidentalmente, un forte legame con gli elementi del paesaggio. L'opera di Bernard Lassus per le aree di sosta lungo le autostrade francesi o quella di Rino Tami per la trasformazione dei manufatti autostradali lungo l'autostrada N2 Chiasso-S. Gottardo in Svizzera, ma anche la già citata sistemazione paesaggistica dell'Autobrennero, sono apparse come le più strutturate e comprensive, ma numerosi sono i casi studio minori, anche antecedenti, studiati e catalogati in quegli anni attraverso tesi di dottorato, workshop, ricerche, e che oggi sono raccolti in codici più solidi e disponibili ad una lettura paradigmatica.

Alcune esperienze di architettura nel campo delle infrastrutture autostradali hanno lasciato una forte impronta: è il caso ad esempio della politica dell'“1% paesaggio” – della quale troviamo una descrizione esaustiva nel lavoro di Emanuela Morelli (2005) – che in Francia accompagna ogni realizzazione infrastrutturale e che prevede di dedicare una percentuale fissa del costo di realizzazione dell'opera a progetti di paesaggio, comprese aree di sosta, stazioni di servizio e architetture, e che ha reso possibili, ad esempio, gli interventi sulle aree di sosta compiuti da Bernard Lassus. Tuttavia, oggi questo interesse per i paesaggi e le architetture delle infrastrut-

2 *In-Fra. Forme insediative e infrastrutture. Procedure, criteri e metodi per il progetto*, ricerca condotta tra il 1999 e il 2001, coordinata da Aimaro. Isola (coordinatore nazionale) e finanziata dal Ministero per l'Università e la Ricerca scientifica. Unità di ricerca locali coordinate da: Cesare Macchi Cassia (Milano), Stefano Boeri (Genova), Daniele Pini (Ferrara), Giorgio Lombardi (Venezia), Loris Macchi (Firenze), Valter Bordini (Roma), Umberto Cao (Ascoli), Giuseppe Barbieri (Pescara), Rejana Lucci (Napoli), Carlo Gasparrini (Napoli), Roberto Collovà (Palermo). Nel biennio 2001-2003, una seconda ricerca, *In-Fra2, Forme insediative, ambiente e infrastrutture. Indirizzi e strumenti di intervento* fu finanziata dal Ministero e condotta dallo stesso gruppo di ricerca.



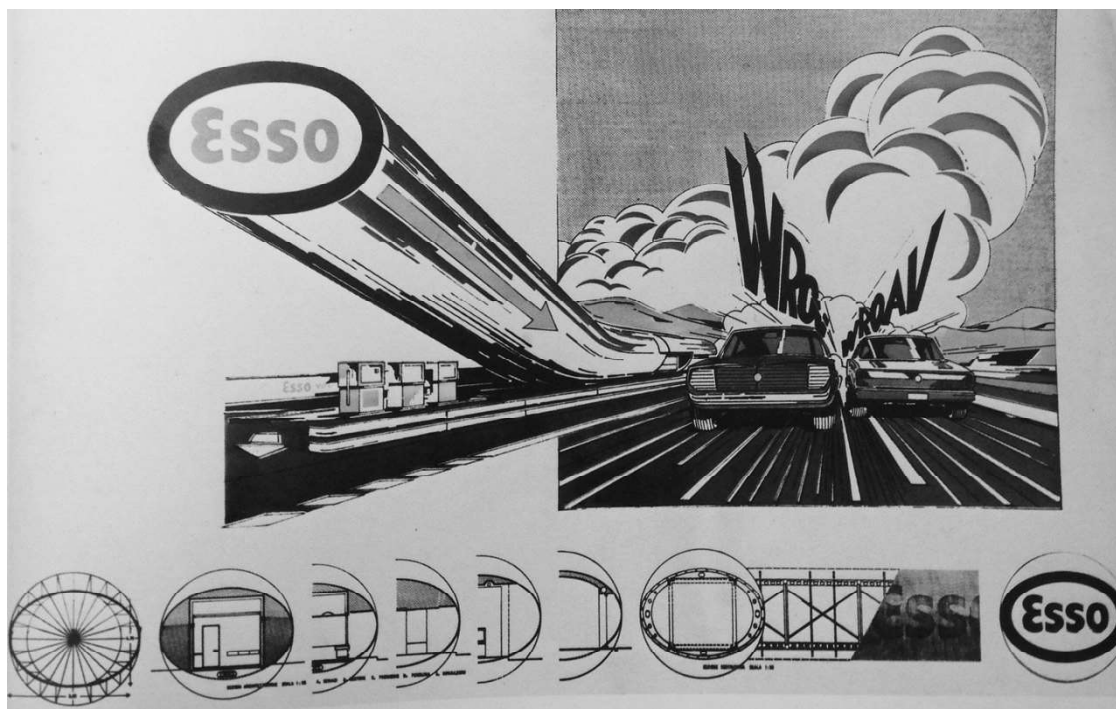
4 - C. Dardi (1972), progetto per l'area di servizio di Affi, lungo la A22 del Brennero. Dal libro di C. Mistura (2016) *Costantino Dardi, forme dell'infrastruttura*, Il Poligrafo, Padova.

re in Italia appare più sbiadito. Se dovessimo giudicare gli esiti delle ricerche compiute nei decenni passati dalla qualità della produzione infrastrutturale, ed in particolare di architetture lungo le autostrade, rimarremmo delusi: quasi nulla in Italia si è trasferito dai centri di ricerca alla pratica. Sono indicative le vicende della recente demolizione dei ponti lungo la A3 Salerno-Reggio Calabria; o, in una condizione completamente diversa, della demolizione del viadotto autostradale di Riccardo Morandi sul torrente Polcevera a Genova, vicenda che mostra, sia prima che dopo il drammatico crollo, il carattere dell'incuria nei confronti delle opere architettoniche autostradali; o ancora della demolizione parziale della stazione di servizio Villoresi Ovest, e la ricostruzione dell'edificio a pianta circolare con tecnologie volte ad "adeguarne i comportamenti energetici ed antisismici", o "migliorarne gli standard edilizi".

Ma più di tutto, sono indicative le numerosissime realizzazioni ordinarie – nel senso di comuni, ripetute, quotidiane – che incontriamo durante il tragitto autostradale, che mostrano una distanza abissale dagli studi, solo per fare un esempio, di Vittorio De Feo nel concorso per il progetto di una stazione di servizio (1971), dove il marchio diveniva

forma e architettura, e lo spazio era al centro del progetto. Sia nei concorsi Agip che nel Concorso per il progetto di una stazione di servizio, le richieste erano rivolte all'immagine dell'azienda, all'innovazione e al miglioramento dei servizi, alla riconoscibilità del marchio e così anche nelle realizzazioni del decennio precedente: obiettivi immutati rispetto ad oggi, ma che allora, al contrario di oggi non erano sufficienti. In queste esperienze, che inseguivano un'immagine aziendale standardizzata, era centrale la ricerca di un linguaggio paradigmatico, da ripetere in ogni stazione di servizio, adattabile alle dimensioni e ai luoghi diversi di un ampio corollario di fattispecie. Queste esperienze, di riflesso, avevano la potenzialità di modificare radicalmente – o quantomeno di essere prese come modello per modificare radicalmente – il paesaggio delle infrastrutture, parte integrante e non trascurabile del paesaggio della quotidianità.

Oggi le stazioni di servizio autostradali appaiono al contrario appiattite drasticamente su layout ripetitivi, che non consentono alcuna esperienza se non quella meccanica della sosta, dell'acquisto in velocità e del rifornimento, a cui segue, nel più breve tempo possibile, la ripartenza verso un luogo migliore.



5 - V. De Feo et al. (1971), Concorso per il progetto di una stazione di servizio. <https://house-frog.tumblr.com/page/2>

Lo spazio dell'autostrada si è nuovamente chiuso, ma l'ingresso al casello, rispetto agli anni di Angelo Bianchetti e Melchiorre Bega, non consente la scoperta di un mondo spettacolare, fatto di parabole che si stagliano sul paesaggio piatto della Pianura Padana, né di edifici che volano sopra la strada per guardare le macchine che sfrecciano verso l'orizzonte.

Per avere questo, si deve allungare lo sguardo oltre il *guard rail*, e osservare la città estesa, contemporanea, frammentata, che ha in molti casi raggiunto i margini dell'autostrada, e che si presenta a volte attraverso forme insolite, abbastanza grandi da poter essere percepite in velocità, ed essere ricordate come i punti saldi di un percorso altrimenti piatto e monotono. L'autostrada, immersa a tratti in materiali urbani di una città sovrapposta, invadente, espansa, in molti tratti diventa parte di essa, assumendo la caratteristica peculiare che in precedenza apparteneva solo alle strade "normali": diviene una delle fondazioni, delle strutture su cui si imposta città contemporanea. Di conseguenza, costruire la città significa anche costruire l'autostrada, e viceversa: l'architettura, che sessant'anni fa si manifestava puntualmente lungo le autostrade, oggi assume la forma di un margine esteso che spesso, anche involontariamente, definisce il paesaggio delle autostrade, e con il quale è necessario confrontarsi.

Bibliografia

Appleyard D., Lynch K., Myer J.R. (1966), *The view from the road*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts.

Greco L. (2010), *Architetture autostradali in Italia. Progetto e costruzione negli edifici per l'assistenza ai viaggiatori*, Gangemi, Roma.

Isola A. (a cura di) (2002) *Infra atlante. Forme insediative e infrastrutture*, Marsilio editore, Venezia.

Mistura C. (2016), *Costantino Dardi. Forme dell'infrastruttura*, Il Poligrafo, Padova.

Morelli E. (2005), *Disegnare linee nel paesaggio. Metodologie di progettazione paesistica delle grandi infrastrutture viarie*, Firenze University Press, Firenze.

Siviero L. (2014), "Machine à (perce)voir. The point of view on the bridge motorway restaurants", in D'Agostino S., Fabbriatore G. (a cura di), *History of Engineering. International Conference on History of Engineering - V Convegno di Storia dell'Ingegneria*, Cuzzolin, Napoli.

Venturi R., Scott Brown D., Izenour S. (1972), *Learning from Las Vegas: The Forgotten Symbolism of Architectural Form*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts.