

# 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](mailto:laura.facchinelli@trasportiecultura.net)  
[laura.facchinelli@alice.it](mailto: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](http://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.*



# Northala Fields Park: un'area di servizio come luogo intermedio

di Stefania Mangini

“L'autostrada non attraversa i territori, ma conduce attraverso i luoghi superando i confini nazionali, proiettandosi nella dimensione sensibile della scoperta, oltre l'orizzonte. Nuovi luoghi, nuove identità e simboli appaiono a coloro che viaggiano lungo le autostrade e ugualmente a quanti abitano nei luoghi attraversati; affiorano così nuove occasioni di recupero e di valorizzazione dell'esistente.”<sup>1</sup>

Il potenziale latente delle architetture autostradali, che spesso sfugge ad amministratori, progettisti e fruitori, risiede proprio nel loro ruolo di interfaccia tra territorio e infrastruttura, ovvero nello stare a cavallo tra due realtà che si confrontano fisicamente, ma che, spesso, negli usi rimangono indipendenti e confinate all'interno dei loro recinti.

Velocità e lentezza, accessibilità e prossimità, globale e locale sono alcune delle molteplici dicotomie con cui si devono misurare i progetti delle infrastrutture e ribaltare la logica tradizionale, che in queste opposizioni trova un limite, sembra essere una scelta obbligata. Dalle prime sperimentazioni architettoniche, fino ai modelli prefabbricati, la storia della stazione di servizio ci ha insegnato che su queste contrapposizioni l'immaginario collettivo può costruire una vera e propria *cultura* – quella “della strada” - con pagine letterarie, *topoi* artistici e paesaggi cinematografici che raccontano di clacson, motori rombanti e gite domenicali con il pranzo in autogrill, ma può anche consolidarne l'antitesi, alimentando un disinvestimento emotivo e culturale che priva di ogni valore intrinseco i luoghi della mobilità, trasformandoli in distanza da percorrere o in parti di territorio da dominare.

Nel tempo, infatti, lo spostamento, da paradigma della scoperta, è divenuto un *medium* senza messaggio (Olmo, 2017): soprattutto in Italia, limiti giuridici e barriere fisiche e

<sup>1</sup> Lassus B. “Lectio Magistralis: Jardins, paysages, territoires”, conferenza tenuta presso l'École d'architecture de Paris La Villette, Parigi, ai primi anni '90.

## Northala Fields Park: the service area as an intermediate place

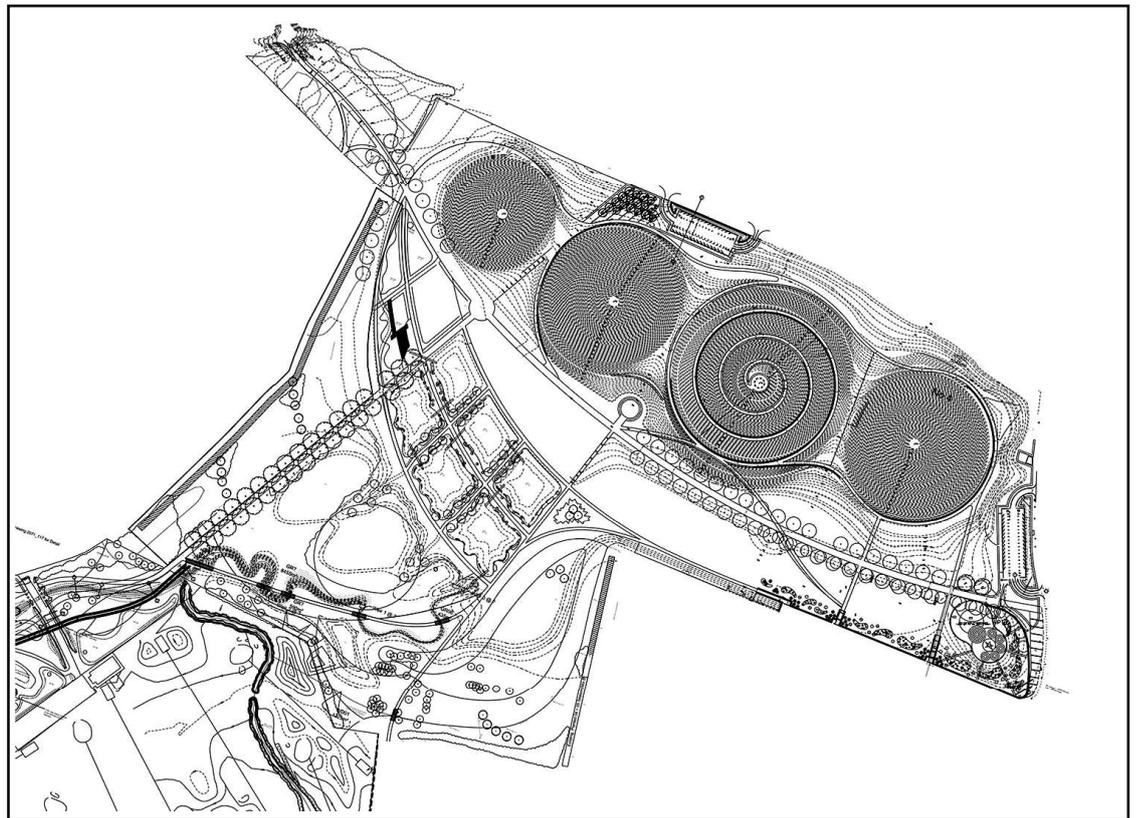
by Stefania Mangini

The service station - and the architecture that represents it - must portray both speed and slowness at the same time, articulating different rhythms and scales within a system that can accommodate the needs of every kind of wayfarer. Learning from Lassus, the most recent project by FoRM Associates for the Northala Fields Park represents a model of this dualism in the contemporary panorama. Inaugurated in 2008, the park runs along the A40 motorway towards London and features four artificial hills arranged along the route of the motorway, which present themselves as a break for the circuits of both the “residential city” and the “nomadic city of mobility”. The integration, cross-fertilization and hybridization that characterize the park's design and suggest possible uses, are not articulated in an exclusively morphological and functional key, but also address the sphere of methodology and design, more generally rethinking how to combine infrastructure and aesthetic quality, interventions and landscape in veritable intermediate places.

Nella pagina a fianco, in alto: vista dall'autostrada A40 delle colline di Northala Fields; al centro: veduta aerea d'insieme, in cui si riesce a comprendere a pieno la scala dell'intervento e la sua complessità; in basso: una suggestiva veduta delle colline e degli spazi in piano disegnati dai percorsi pedonali. 8. La vegetazione del parco con le fioriture colorate.



1 - Northala Fields Park innevato.



2 - Northala Fields Park, planimetria generale.

visuali che delimitano lo spazio dell'infrastruttura hanno provocato l'annullamento del carattere democratico fondativo della strada, intesa come spazio pubblico e, con la continua tentazione di accorciare tempi e spazi del movimento attraverso i territori, si è raggiunto il completo distacco del tracciato dal contesto che esso stesso attraversa. Ma l'infrastruttura, per definizione, sta alla base

della riflessione sulla costruzione dell'ambiente umano. È perciò difficile continuare a pensarla quale elemento subordinato al solo flusso automobilistico, o, peggio, come un sistema completamente avulso dalla realtà. Nell'impossibilità di continuare a pensare a un'architettura della provincia felice, dove ogni *enclave* presenta caratteri e problemi slegati da quelli delle altre, bisogna tornare

a riflettere su quell'aspetto, poco indagato nella contemporaneità, che guarda alla strada come *habitat*, tanto più che i fenomeni indotti dalla trasformazione in senso metropolitano delle nostre città sono sempre più dirimenti.

In questa prospettiva, lungo le autostrade si rende sempre più necessario riunire - a seconda dei contesti e con pesi diversi - la componente delle reti infrastrutturali con quella territoriale locale del progetto. Appare, cioè, ancora più forte l'urgenza di tornare ad adeguare gli strumenti della progettazione infrastrutturale ai salti di scala sincronici e al carattere molteplice delle questioni poste in essere dalla mobilità, ritrovando all'interno delle discussioni sull'architettura la capacità ordinatrice e di relazione che le è propria, affrontando in maniera critica le tematiche che da sempre accompagnano la storia e lo sviluppo delle reti di trasporto. Una riflessione di cui Bernard Lassus è stato precursore e che ha coinvolto, dagli anni '90, altre figure isolate tra paesaggisti, architetti e urbanisti che hanno cercato di trovare, nei loro progetti, un equilibrio tra le esigenze dettate dallo sviluppo economico e urbano e la tutela della qualità della vita nei territori interessati.

## Una recente sperimentazione

Focalizzando l'attenzione sul ruolo dell'infrastruttura come strumento di conoscenza del paesaggio, il progetto dei FoRM Associates per il *Northala Fields Park* rappresenta un modello più recente. Inaugurato nel 2008, il parco, con un'estensione di circa 27 ettari, lambisce l'autostrada A40 che viaggia verso Londra e si connota per quattro colline artificiali che si dispongono lungo il tracciato autostradale, configurandosi come un incentivo alla pausa per diverse tipologie di *homo viator*.

Superata la convinzione per cui la strada veloce è solamente un tunnel specializzato per il trasporto di persone e merci, il progetto indaga le ricadute dell'architettura infrastrutturale rispetto all'organizzazione della città e del territorio e si articola secondo gerarchie in grado di dare vita a nuove relazioni, sia fisiche che percettive. Così i quattro coni, alti tra i 15 e i 25 metri, annunciano la loro presenza da lontano e sono, contemporaneamente, un riferimento per gli automobilisti, che qui sono stimolati a scoprire forme meno convenzionali di sosta e un'occasione per gli abitanti del distretto di Ealing, che li hanno assorbiti, in varie forme, nelle loro funzioni sociali e culturali.

Costruite con le macerie ottenute dalla demolizione delle due torri dello stadio di Wembley e dal materiale di scavo del Terminal 5 di Heathrow, le colline artificiali dominano la prospettiva autostradale e appaiono giocose e funzionali allo stesso tempo: oltre a creare una difesa acustica e visiva dal traffico automobilistico, fungono da punti panoramici, consentendo un collegamento visivo senza precedenti con i territori a est di Londra, vengono scalate per fare attività sportiva, o discese con lo slittino quando sono ricoperte di neve e come i più noti rilievi sacri, diventano un sito di preghiera e contemplazione. A Northala Fields, il nastro d'asfalto ha ritrovato il suo spessore semantico: esso si articola, si inspessisce, recupera quel rapporto osmotico con i luoghi che attraversa e il ruolo di asse fondativo di un sistema più ampio di spazi condivisi e relazioni, dando una risposta alle molteplici esigenze di chi, in più modi, il territorio lo abita. Ha preso forma, cioè, un luogo simbolico, ma ben articolato dal punto di vista ambientale, funzionale ed ecologico, che riesce a intercettare le esigenze più disparate.

I progettisti hanno messo a punto un disegno che ricuce, con nuove masse boscate e specchi d'acqua artificiali, il sistema ambientale esistente, accogliendo una serie di funzioni ricreative e sportive che assecondano attività didattiche e programmi di formazione ambientale o di educazione al benessere e al movimento.

Si può parlare di un vero e proprio ecosistema, che a partire dai nuovi usi collettivi del tempo libero e dai comportamenti sociali che si stanno affermando nelle aree di valore naturalistico, agisce in maniera transcalare, *mettendo in rete* itinerari da percorrere lentamente o da vivere durante una sosta più salutare e sostenibile (Matteini, 2010).

Il tentativo è stato quello "di trovare una soluzione che non sopraffacesse la dimensione urbana", di creare, cioè, "un paesaggio che si confronta con una scala lì inesistente [...] con l'obiettivo di incentivare le persone al movimento." E a Northala Fields "lo spazio è abbastanza grande da provocare quel desiderio." (Fink, 2009, p. 96)

I progettisti sono quindi riusciti nell'intento di fondere il circuito della "città stanziale della residenzialità" a quello della "città nomade della mobilità" (Magnani, 2005, p. 60) confrontandone gli sviluppi in un disegno capace di traguardare i confini dei contesti in cui si colloca.

Il risultato è un luogo *ibrido*, che nella contaminazione di attività, velocità e paesaggi,

trova un'attrattiva che riesce a coinvolgere tanto i viaggiatori occasionali, quanto gli abitanti del luogo, incentivando entrambi all'esplorazione fisica e alla consapevolezza di una realtà locale altrimenti invisibile dal parabrezza dell'auto.

*Northala Fields Park* è un progetto complesso, espressione del linguaggio stimolante che le attrezzature della mobilità consentono, che vuole che l'infrastruttura passi nei luoghi, senza che vi sia la necessità di mimetizzarla, nasconderla e minimizzarla.

L'integrazione (Venosa, 2002), la contaminazione e l'ibridazione che hanno guidato il disegno del parco e suggeriscono le possibili "modalità d'uso", non sono declinate esclusivamente in chiave morfologica e funzionale, ma investono anche la sfera metodologica e progettuale nell'ambito di un più generale ripensamento della maniera di coniugare infrastrutture e qualità estetica, interventi e paesaggio.

La riuscita del progetto, al livello degli usi e del consenso collettivo, ha richiesto, infatti - non per buona prassi ma come vero e proprio strumento di lavoro - un intenso processo di consultazione pubblica durato due anni, insieme a un'interazione continua tra le diverse competenze e tra i diversi livelli istituzionali, superando i limiti di un dialogo

interrotto troppo spesso sui rispettivi limiti amministrativi.

Distaccandosi anche dalla convenzionale nozione britannica di "parco", il progetto dei FoRM può essere considerato il banco di prova di un modello di sosta che torna a svilupparsi, nel suo insieme, sotto il segno qualificante dell'architettura, dell'ambiente, del paesaggio, intese quali parti integranti e specifiche del suo essere, come già era successo nei progetti di Lassus e nelle vicende italiane degli Autogrill Pavesi, Motta ed Agip realizzate tra gli anni '50 e '70.

In queste riflessioni l'infrastruttura unisce, quindi, alla funzione di collegamento di due punti, quella di attraversamento di uno spazio. Puntando, cioè, al recupero della definizione del *viaggio* come occasione per comunicare e raccontare luoghi, l'attenzione torna a focalizzarsi sui margini della strada, sugli edifici di servizio e sulle fasce di rispetto, ovvero sulle sue *facciate*, impiegate come quinte prospettiche, in grado di definire e allargare i limiti giuridici e amministrativi verso vere e proprie *stanze* a cielo aperto. Progettare *ai margini*, quindi, non significa occuparsi delle soglie di un tracciato chiuso, bensì dei nodi di un sistema connettivo, che si apre, lungo la sua linea, verso altri spazi pubblici - urbani e suburbani - circostanti, incrementandone la qualità e il valore.

3 - Immagine dell'area giochi, con le attrezzature ludiche, le collinette colorate e le sedute ricavate dalle aiuole.



All'indifferenza – se non opposizione – per i contesti attraversati che ha accompagnato le realizzazioni fino ad ora, progetti come quelli di Lassus o di Northala Fields sostituiscono un'attenzione strategica e consapevole per il territorio, grazie a cui si supera il tecnicismo ingegneristico che caratterizza il progetto della strada e le logiche della *fascia di rispetto* e si mettono in gioco soluzioni sempre specifiche in grado di dilatarsi e interagire con le forme del territorio contemporaneo.

La finalità non è solo quella di contestualizzare gli interventi autostradali, piuttosto di farne elementi di recupero e di sviluppo territoriale in grado di valorizzare le potenzialità locali, passando da una visione settoriale, a una visione integrata, per cui le componenti infrastrutturali interagiscono con quelle insediative, economiche e socioculturali, consentendo di riconnettere, rintracciare e risignificare le caratterizzazioni del luogo.

L'applicazione di questa strategia implica, quindi, la necessità di coinvolgere nei progetti attori e professionalità eterogenee, al fine di ripristinare quell'intreccio di saperi e poteri che ha costituito il valore aggiunto di queste esperienze e può essere certamente capace di opporsi alla deriva omologante che sembra prevalere.

Di fronte a questo scenario di concreta complessità, infatti, la crisi dell'approccio con-

temporaneo appare definitiva e strutturale, perché dettata dalla sua inadeguatezza più ancora che dalla sua banalità.

La consuetudine vede "sicurezza e velocità, raggi di curvatura, *guard-rail* e *new jersey*, intersezioni, livellette e caratteristiche dei manti di copertura, inquinamenti acustico, luminoso e delle falde fino allo smaltimento dei terreni di scavo, [concorrere] alla definizione di procedure il cui espletamento come adempimento diventa l'unico obiettivo, tralasciando le relazioni problematiche fra tracciato, manufatto e contesto storico-geografico, senza interrogarsi sulle valenze progettuali complesse delle sezioni trasversali e longitudinali" (Magnani, 2012, p. 225)

Lavorare nell'ordito di questi luoghi vuol dire invece governare non solo la forma, i linguaggi e i significati a essa connessi, ma anche considerare il modo in cui essi saranno fruiti nel futuro più prossimo: immaginarne cioè i *tempi* oltre che i *luoghi*.

Come a Northala Fields, la stazione di servizio - e l'architettura che la rappresenta - ha il compito oggi di interpretare e articolare allo stesso tempo ritmi e scale diverse in un sistema capace di accogliere le esigenze di ogni viaggiatore. Dalla loro integrazione deriva la loro efficacia sul territorio, la capacità di attivarne energie latenti e potenzialità che nessuno vuole vedere.

4 - Il parco al tramonto con gli specchi d'acqua e le colline sullo sfondo.



L'offerta di servizi legati al rifornimento delle vetture elettriche o ibride, che negli anni più recenti stanno affiancando i carburanti tradizionali, ha dilatato comprensibilmente la durata del rifornimento, rendendo così indispensabile un ragionamento sul ventaglio di possibilità che si aprono con i nuovi tempi della sosta. Non si tratta, quindi, solo di inserire nuove strutture tecniche innovative e sistemi alternativi ad energia zero, bensì di considerare l'incremento delle variabili come un'occasione per alterare il tradizionale *format* dell'intervallo, trasformandone, di fatto, concettualmente la strategia del progetto e invitandolo ad adeguarsi alle questioni della lentezza e della mobilità dolce.

L'interesse per le esperienze progettuali recenti più virtuose, con il loro punto di vista diverso sul progetto dell'architettura infrastrutturale, ci apre lo sguardo verso nuovi possibili scenari di intervento su città e territorio. Sembra opportuno restituire a queste sperimentazioni il valore di esempi, trascendendo il loro esito formale e cogliendone piuttosto le metodologie, i processi che essi mettono o tentano di mettere in campo, le riflessioni avviate - e non del tutto percorse - come anche i propositi disattesi.

Dando per assunto che, nel binomio naturale che scandisce i ritmi del viandante, al *cammino* corrisponde sempre il *fermarsì*, è quanto mai opportuno riflettere su nuove strategie della sosta, accettando *in primis* il cambiamento dei significati della mobilità. In virtù di una sempre maggiore rapidità delle connessioni, lo spazio del moto si fa sempre più specialistico e autoreferenziale, richiudendo l'uomo-automobilista - a sua volta protetto dal telaio dell'abitacolo - in un flusso di eventi tumultuoso, per cui la sosta è legata più alla seccatura di un'esigenza che all'opportunità di una pausa. Invece che lasciar definitivamente soccombere gli "intervalli perduti" (Dorfles, 1980, p. XV) nella frenesia di questi ritmi veloci e delle distanze sempre più contratte e astratte, appare necessario costruire forme della sosta coerenti alle esigenze concrete del suo pubblico, avanzando l'ipotesi che essa non sia soltanto legata a un luogo specifico sull'autostrada.

Se è vero che "la modernità è al transitorio, il fuggitivo, il contingente, la metà dell'arte, di cui l'altra metà è l'eterno e l'immutabile" (Baudelaire, 2002, p. 77), è pensabile che la stazione di servizio - nell'atto costitutivo delle sue forme - si nutra di entrambi con il fine di elaborare un vocabolario di ritmi e geometrie che afferma la straordinarietà dell'ordinario.

Dopo la fase di moltiplicazione e industrializzazione, l'area di servizio va organizzata come una soluzione al passaggio tra urbano ed extraurbano, un *luogo intermedio*, organicamente concepito, in cui elementi spaziali e funzionali vanno declinati e tra loro relazionati per essere le porte di accesso a quel paesaggio che fino ad ora ci si è sempre lasciati dietro le spalle. Non solo disegno di edifici, giardini, o piazzali, ma una nuova cultura progettuale in cui l'intreccio di opere infrastrutturali, sviluppi insediativi e configurazioni ambientali e paesaggistiche sia capace di rimettere in valore gli spazi dell'attraversamento rispetto ai territori che, a loro volta, sono chiamati a interagire attivamente con la presenza delle reti, tanto più che il loro rapporto con l'urbanizzazione ha raggiunto una maggiore vicinanza.

Come provocazione per l'affermazione di un nuovo paesaggio della mobilità, e di nuovi pellegrinaggi ad essa connessi, si richiede, allora, di tornare a parlare di architettura di *luoghi*, (Augé, 2009) incentivando lo sviluppo, al loro interno, di nuovi comportamenti sociali e nuovi modelli di uso del tempo libero, che si riflettano anche indirettamente e inevitabilmente sul modo di utilizzare la città.

C'è bisogno di andare oltre la concezione convenzionale dei nodi, come attrezzature specializzate e concluse, mentre occorre interpretare i fermenti della nuova spazialità associata alle odierne percorrenze, in spazi condivisi che si fanno portatori delle esperienze, dei bisogni e dei sogni quotidiani dei suoi possibili fruitori.

Si tratta, ancora una volta, di ascrivere lo sviluppo dell'architettura in tutti i suoi aspetti - compositivi, tecnologici, tipologici, distributivi e comunicativi - a un'azione sovrapersonale che rinunci alla ricerca dell'insolito, ma assuma il già dato - dalla storia e soprattutto dal contesto - come punto di partenza. Parafrasando l'espressione che ci avverte che "*objects in the mirror are closer than they appear*" (frase obbligatoria sugli specchietti di auto e moto in diversi paesi, presente, perché mentre la convessità di questi specchi dà loro un utile campo di vista, gli oggetti appaiono più piccoli di quanto sono in realtà, facendoli sembrare più lontani di quanto realmente sono), si potrebbe concludere dicendo che, malgrado l'infrastruttura cerchi in ogni modo di preservare la sua autonomia e la sua condizione di alterità, essa rimane un elemento irrinunciabile per lo sviluppo della città e che quest'ultima, a sua volta, è più vicina di quanto ci appaia dallo specchietto



retrovisore. Così, la sosta, passando da una concezione *aspaziale* e *atemporale* a una più *contestualizzata*, per cui l'architettura costituisce molto più che un semplice supporto alle prime necessità umane e al mero consumo voluttuario, deve tornare a essere considerata meritevole di idee e progetti che, abbracciando tempi, scale e saperi differenti, producano all'interno di luoghi speciali le condizioni per nuovi pellegrinaggi.

© Riproduzione riservata

## Bibliografia

Augé M. (2009), *Nonluoghi: introduzione a una antropologia della surmodernità*, Elèuthera, Milano.

Baudelaire C. (2002), *Il pittore della vita moderna* (a cura di Violato G.), Marsilio, Venezia.

Dorfles G. (1980), *L'intervallo perduto*, Saggi, Einaudi, Torino.

Fink P. in Coulthard, T (2009), "Northala fields forever", *Landscape Architecture* 99, n. 5.

Magnani C. (2005), "Per una genealogia delle tecniche di progetto", *Casabella: rivista mensile di architettura e tecnica*, n. 739-740, p. 60.

Magnani C. (2012), "Infrastrutture e progetto del paesaggio". In Albrecht B., Biraghi M. e Ferlenga A. (a cura di) *L'architettura del mondo: infrastrutture, mobilità, nuovi paesaggi*, Compositori, Bologna, p. 225.

Matteini T. (2010), "Play-highway. Northala Fields", *Architettura del paesaggio: notiziario AIAPP*, n. 22, pp. 66-69.

Olmo C. (2017), "Conoscere, riconoscere e il disagio della scoperta", *Firenze architettura*, n. 1, p. 7.

Venosa M. (2002), "Voce 'Integrare' del Lessico", in Isola A. (a cura di), *INFRA manuale: forme insediative e infrastrutture*, Marsilio, Venezia, p. 298.

5 - Northala Fields Park, immerso nella vegetazione.