

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.

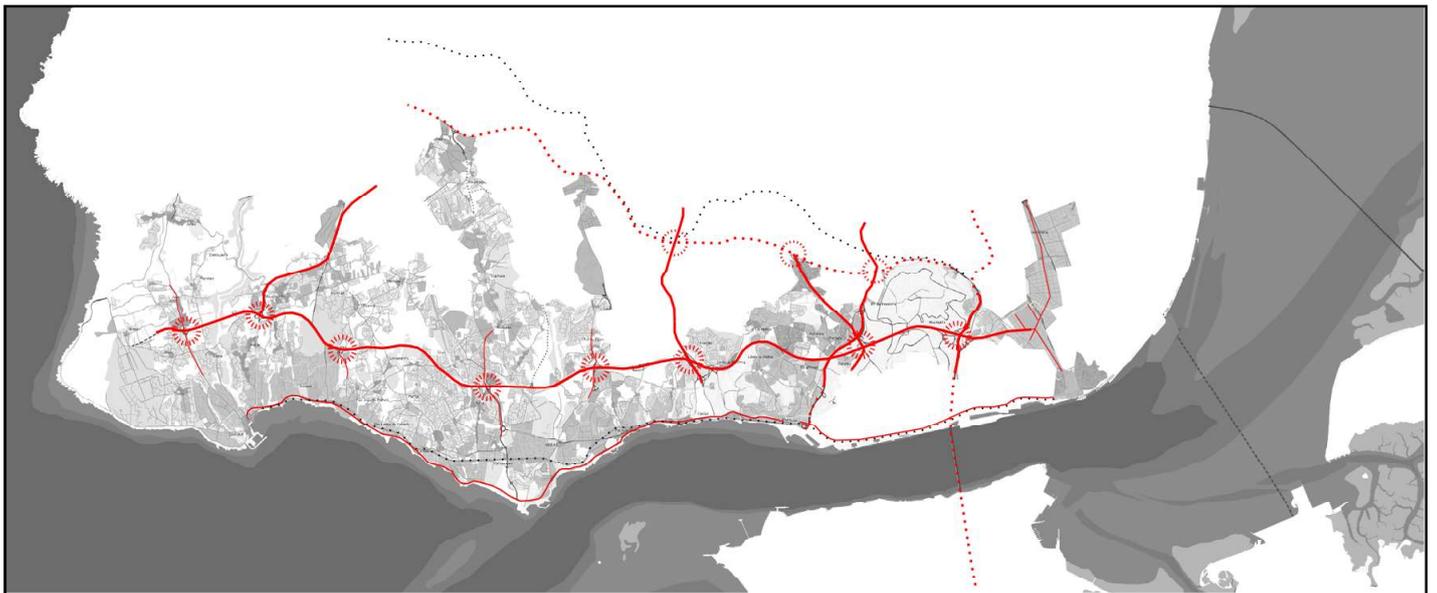
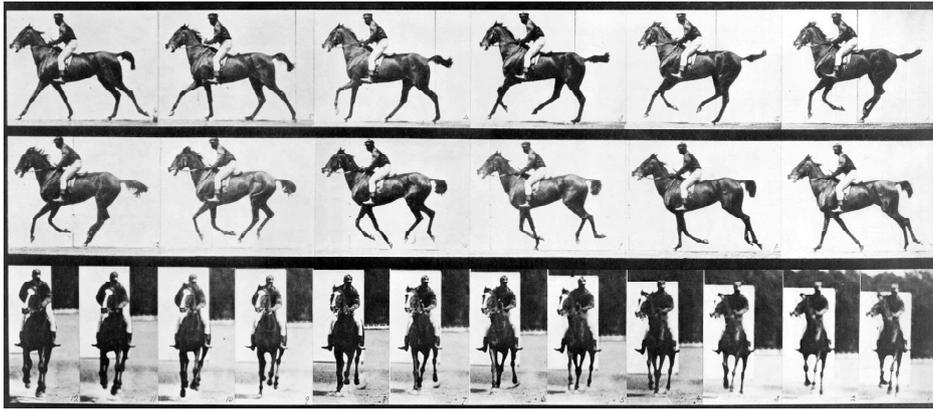
Come negare l'interesse di quella fase progettuale? Eppure le architetture delle autostrade sono state un po' "dimenticate" dagli studiosi, sono state accantonate, come non degne di attenzione. Proprio come si è trascurata a lungo la conoscenza del più vasto ambito delle infrastrutture di trasporto: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

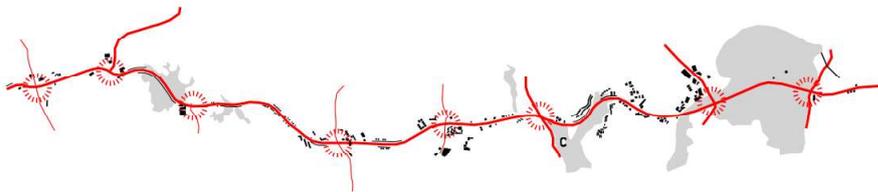
Parliamo di architettura dimenticata, dunque, sia nella consapevolezza storica che nella pratica. Non ci sorprende pertanto che gli autogrill, che oggi cominciamo a rivalutare sul piano teorico, siano stati, nel frattempo, "aggiornati" e che anche oggi si intervenga con la demolizione-ricostruzione degli 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.

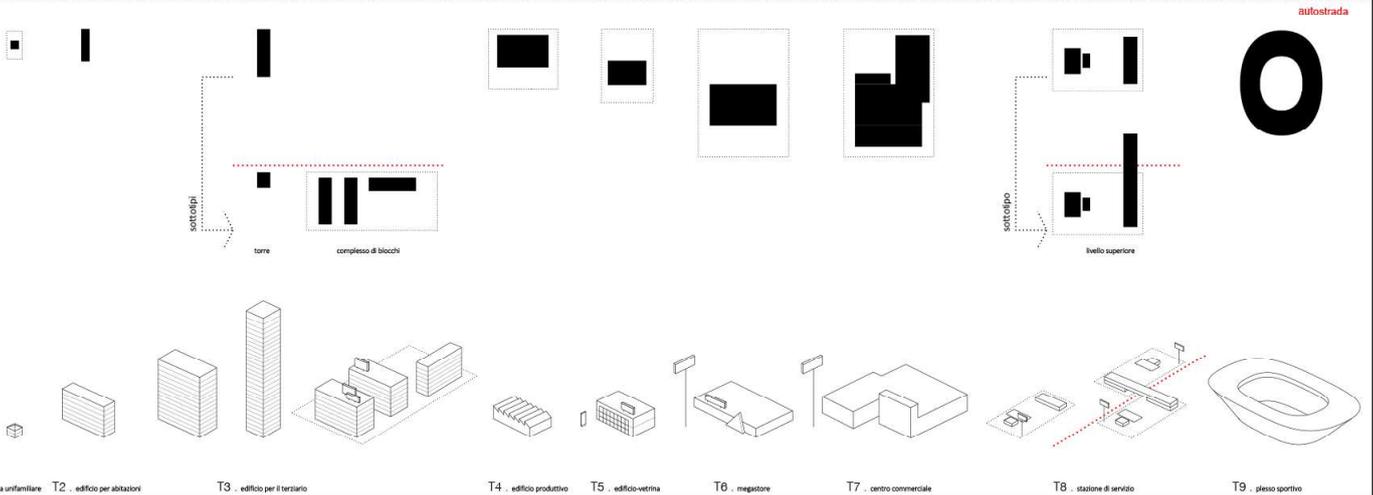
Per comprendere meglio i cambiamenti radicali che, nel corso dei decenni, hanno investito anche le aree di servizio autostradale, analizziamo alcune rappresentazioni cinematografiche, dove si svelano comportamenti e stati d'animo. Ancora una volta gli Artisti dimostrano una speciale intelligenza per "sentire" e "farci sentire" il mondo in cui viviamo.



A5 . scomposizione dell'elemento urbano



A5 . sistemizzazione tipologica I edificato I



T1 . casa unifamiliare T2 . edificio per abitazioni T3 . edificio per il terziario T4 . edificio produttivo T5 . edificio-vetrina T6 . magazzino T7 . centro commerciale T8 . stazione di servizio T9 . plesso sportivo

A5 Lisboa-Cascais. Una ricerca di lettura e riscrittura tra morfologia e percezione

di João Silva Leite e Stefanos Antoniadis

L'esperienza di ricerca¹ veicolata con questo contributo si è svolta presso la Facoltà di Architettura dell'Università di Lisbona, a valle di un protocollo d'intesa con la municipalità di Cascais, con lo scopo di pensare e proporre nuove modalità di popolare i margini autostradali. Sulla base dell'intenzione dell'amministrazione di implementare il sistema BRT² lungo l'autostrada, vengono sviluppati, a scala territoriale e architettonica, scenari di urbanizzazione lungo il corridoio infrastrutturale all'insegna di una collaborazione istituzionale tra università e amministrazioni locali. Proponendo scenari con quattro declinazioni tematiche – polarità e nodi; infrastrutture verdi e blu; frammentazione e (dis)continuità; percezione cinetica – i progetti esplorano opportunità di reciproco e attuale interesse tra mondo accademico e società.

Introduzione

Il caso dell'Autostrada A5 che collega Lisbona a Cascais (Portogallo), uno dei principali assi strutturali dell'AML³, costituisce un'espe-

1 Gli scenari di intervento lungo il tracciato dell'A5 sono stati elaborati nella cornice del corso *Laboratório de Projecto VI del Mestrado em Arquitectura com especialização em Urbanismo* della Facoltà di Architettura dell'Università di Lisbona con il tema d'anno "Infrascape | Patchwork. Re(infra)struturar a metrópole a partir de uma A5 habitada", sotto la supervisione dei docenti João Rafael Santos (FA ULisboa) e João Silva Leite (FA ULisboa), con la consulenza esterna dell'*International Consultant Researcher* Stefanos Antoniadis (ICEA UniPD) per i progetti di ricerca sulla forma urbana del laboratorio di ricerca *formaurbis LAB* dell'Università di Lisbona.

2 *Bus Rapid Transit*, o autobus a transito rapido, un sistema di trasporto di massa che utilizza bus su corsie preferenziali con lo scopo di aumentare la rapidità del trasporto tradizionale su gomma raggiungendo prestazioni assimilabili a quelle di una metropolitana.

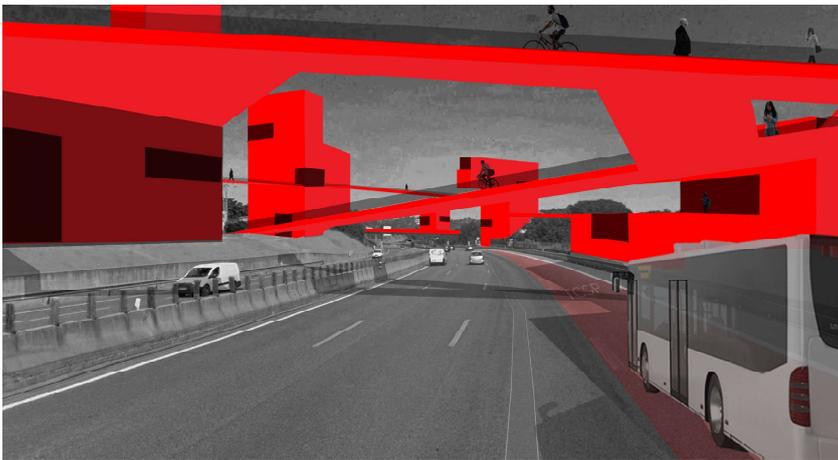
3 *Área Metropolitana de Lisboa*. È una conurbazione di 3.015,24 km² che comprende 18 comuni separati del fiume Tago. È l'area metropolitana più popolosa del Paese con 2.863.272 abitanti nel 2019 (fonte: Portal do INE, 2020).

A5 Lisbon-Cascais, research for a new reading and interpretation between morphology and perception

by João Silva Leite and Stefanos Antoniadis

The paper disseminates a research and design project conducted at the Faculty of Architecture of the University of Lisbon, following a memorandum with the Municipality of Cascais, with the purpose of rethinking and proposing new ways of inhabiting the edges of the A5 Lisbon-Cascais highway. The urbanization scenarios are developed on a regional and architectural scale along the infrastructure, based on the administration's intention to implement the BRT mobility system along the highway. The projects explore opportunities of mutual and current interest between the university and society, working on four thematic variations: polarities and junctions; green and blue infrastructure; fragmentation and (dis)continuity; kinetic perception. The practice of reading the borderline fabric consolidates the understanding of this linear urban system as a new formal trend that does not apply to motorways alone, but to main road systems in the contemporary city as well, opening up to new design experiments to enrich its formal and functional character. The proposed scenarios establish a sort of contemporary landscape narrative, the syntax of which is conditioned by the interaction between morphology, function and perception, pursuing hypotheses of functional mix, typological stress and a strong formal component.

Nella pagina a fianco, in alto: "The horse in motion", dalla serie *Animal Locomotion* (Eadweard Muybridge, 1887); in basso: A5 Lisboa-Cascais: Lettura territoriale e sistema cinetico, tavola sinottica, (Laboratório de Projecto VI, Mestrado em Arquitectura com especialização em Urbanismo, FA ULisboa, 2019).



1 e 2 - A5 Lisboa-Cascais: scenario di intervento (A. Ramos, 2019).

rienza in cui l'aggiornamento della sistemizzazione tipologica, intesa come strumento a supporto all'analisi e al progetto, e la predilezione per i fenomeni dell'ottica si integrano in una produzione di scenari lungo l'infrastruttura e di architettura contemporanea in generale.

Nel corso del ventesimo secolo il paradigma della costruzione della città subisce una modificazione radicale: le città vedono i loro

tessuti urbani frammentarsi, deflagando diversi coaguli di tessuto o semplicemente grandi oggetti architettonici sul territorio. Le relazioni di contiguità tra i vari bordi urbani si interrompono, e il territorio metropolitano risponde a bisogni e impulsi della società in modo disarticolato dal pensiero teorico consolidato sulla forma della città o dagli strumenti di pianificazione.

In questo scenario emerge un insieme di sistemi urbani lineari che, avendo l'autostrada come asse di riferimento, finiscono per svolgere un ruolo fondamentale nella strutturazione della città contemporanea. Inizialmente pensati e costruiti come semplice risposta all'uso crescente dell'automobile, indiscutibilmente mezzo di trasporto preferito, per collegare città e luoghi distanti, questi sistemi lineari articolano pezzi di tessuto frammentato e edifici isolati, dando al territorio una certa logica d'insieme (Llop, 2008). Progressivamente, infatti, le autostrade perdono la loro monofunzionalità e acquisiscono nuove valenze, diventando elementi di collegamento per aree della stessa conurbazione (Ventura, 1989).

Attività antropiche come l'industria, i servizi commerciali e tecnologici, le università o anche le grandi aree commerciali-ricreative colonizzano i margini dell'infrastruttura, creando nuove sinergie e dinamismi (Shannon, Smets, 2010), costituendo *centralità lineari* (Font, 2007; Vecslir, 2007). I rapporti morfologici tra il tessuto costruito e l'asse infrastrutturale acquisiscono nuove configurazioni. Emergono nuovi elementi urbani e tipologie architettoniche che assumono un ruolo di primo piano nel paesaggio.

Le relazioni morfologiche tra il tessuto costruito e l'asse infrastrutturale acquisiscono nuove configurazioni: emergono nuovi elementi urbani o tipi architettonici che assumono un ruolo di primo piano nello spazio con frequenza e ritmo praticamente costanti, costituendo sistemi di urbanizzazione continua (Boeri, Lanzani, Marini, 1993). Assumiamo così ad una reinvenzione dello spazio urbanizzato: l'autostrada emerge come supporto per il tessuto costruito, instaurando con esso un rapporto dialettico formale inseparabile: un sistema urbano lineare tipico delle cosiddette *strade emergenti* (Silva Leite, 2017).

La percezione del tempo e dello spazio muta profondamente: il tempo si contrae e lo spazio si dilata.

Questo contributo guarda alle forme architettoniche che emergono lungo questi sistemi urbani lineari come elementi che concor-

rono alla costruzione di qualità spaziale, non priva di componente scenica, rappresentativa del territorio antropizzato contemporaneo. Osservare il paesaggio scorrere velocemente dietro al finestrino di una vettura che sfreccia in autostrada è un'esperienza di percezione cinetica sulla stessa lunghezza d'onda di alcune pratiche di costruzione della conoscenza⁴ in epoca moderna e contemporanea. A partire dalla fine dell'ottocento, la tecnica cinetico-programmata ha permesso di superare alcuni "errori di osservazione in cui incorsero le arti imitative: [...] fenomeni come il galoppo dei cavalli o il volo degli uccelli hanno rivelato la loro vera meccanica. Dalla natura alla cultura, dal volo degli uccelli al gesto del fachimò truffatore" (Magrelli, 1995). Analogamente, fare esperienza visiva del paesaggio in velocità potrebbe costituire una pratica tutt'altro che ludica in grado di riorganizzare episodi formali prima ritenuti casuali, incomprensibili o addirittura scostanti – appunto i nuovi elementi che costituiscono i frammenti dello *scattered landscape* (Rasmussen, 1974) – in aggiornati e poliedrici sistemi di relazioni.

Il caso studio dell'A5 Lisboa-Cascais

L'autostrada A5 in Portogallo conta lungo il suo percorso diversi fenomeni urbani che mostrano il forte legame tra infrastruttura ed edifici lungo i suoi margini, per l'influenza che un intenso flusso veicolare di massa esercita sulla composizione dello spazio.

La costruzione dell'A5, con un'estensione di circa 25 km, è iniziata con la realizzazione di un primo tratto completato nel 1944, ma solo nel 2015 vede completato il suo attuale percorso fino a Cascais. Negli anni è diventata uno dei rami principali del sistema viario dell'AML, connettendo una realtà urbana complessa e sfaccettata da una parte, e provocando cesure in tessuti edificati preesistenti dall'altra.

Operando in questo contesto metropolitano, l'attività di studio e ricerca ha tentato di identificare, caratterizzare e stabilire obiettivi strategici e proposte di intervento alternative cercando di ripensare nuovi modi di abitare l'infrastruttura considerando l'interazione fruitori-paesaggio e oggetto costruito-infrastruttura.

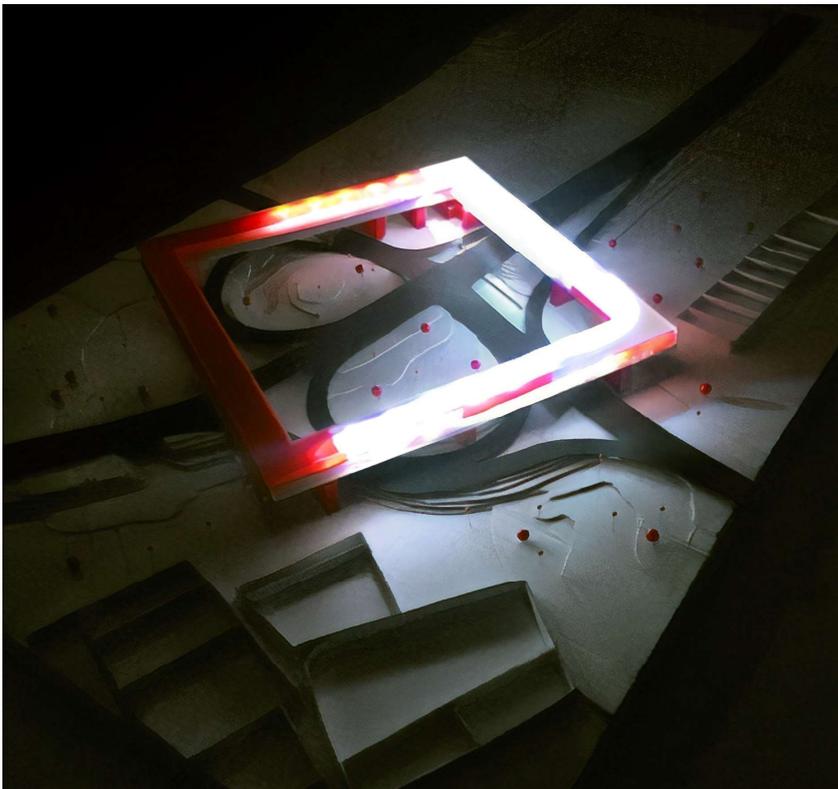
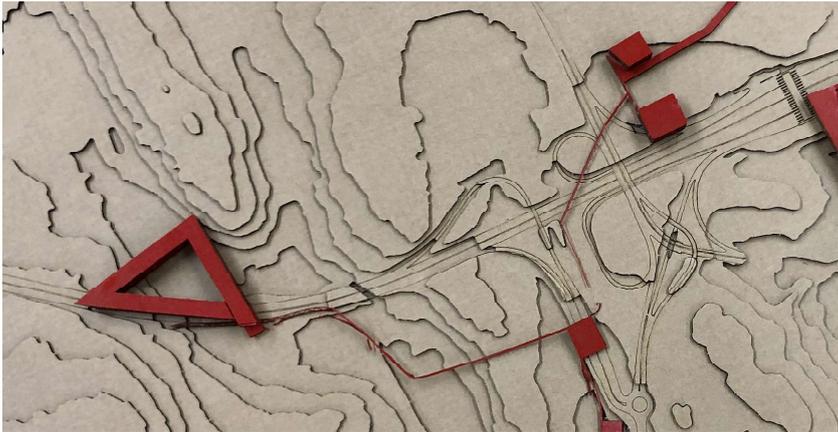
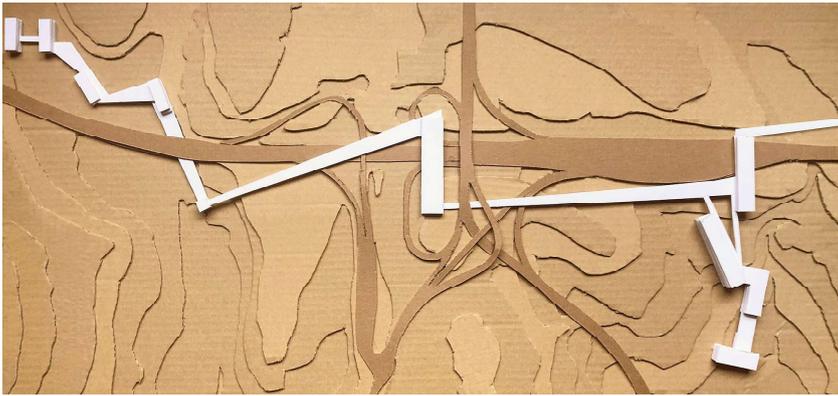
⁴ Jacques Derrida (1930-2004) sosteneva che l'intera storia della filosofia occidentale sarebbe definibile come un'autentica fotografia.



Uno dei temi su cui si è lavorato con maggiore intensità è stato proprio quello della percezione cinetica consumata lungo l'intera infrastruttura. L'A5 ha diversi elementi (artificiali e naturali) che compongono un paesaggio circostante vario e particolarmente ricco. Il sistema di valli trasversali rispetto alla giacitura dell'autostrada procura alcune deformazioni curvilinee all'andamento del tracciato infrastrutturale, offrendo molteplici prospettive visuali (Siviero, 2019) a chi lo percorre. Lungo l'infrastruttura corridoi verdi e brani edificati piuttosto intensamente si intervallano successivamente. La tipologia edilizia delle costruzioni osservabili dall'A5 spazia dalla semplice unità abitativa unifamiliare alle torri direzionali che segnano il paesaggio come *landmark*. Si tratta quindi di un caso paradigmatico in cui un'autostrada non assolve esclusivamente alla semplice funzione di infrastruttura di mobilità: il suo spazio infrastrutturale innerva un costruito diversificato per tipologia, stili, tempi fornendo narrazioni formali cadenzate lungo il percorso.

Il tema dell'A5 ha offerto l'occasione per una

3 - A5 Lisboa-Cascais: scenario di intervento (S. Bastista, 2019).



impatto visivo. Tra queste spiccano architetture legate soprattutto alle attività commerciali, ma anche attrezzature sportive ubicate prevalentemente in corrispondenza dei nodi principali dell'infrastruttura, sviluppando dispositivi formali di maggior protagonismo e coniugando il proprio posizionamento strategico con soluzioni formali-simboliche e di illuminazione.

La sistematizzazione tipologica

È utile, ancora una volta, sottolineare che il caso paradigmatico preso in esame è quello di un'autostrada che attraversa un territorio fortemente urbanizzato (anche se intervallato, in certi passaggi, da corridoi verdi). Pertanto la lettura di questo grande transetto urbano, che comprende diversi territori municipali in successione, assume un'utilità paradigmatica per riflessioni e operazioni progettuali che insistono su contesti infrastrutturali in aree dense, ove il corridoio della mobilità pesante non si presenta come un segno isolato che solca un territorio prevalentemente rurale o, comunque, in netta contrapposizione con l'urbanità (caratteristica che, ad esempio, presentano prevalentemente le autostrade francesi e tedesche).

Lungo il percorso dell'A5 si può fare esperienza di un vasto abaco di edifici raggruppati nelle seguenti tipologie.

T1. Casa unifamiliare - La Casa Unifamiliare è una tipologia relativamente ricorrente lungo l'A5, frutto di operazioni di lottizzazione residenziale periferica che affiancano i margini dell'autostrada. Questo tessuto non instaura una relazione particolare con l'infrastruttura, dotandosi al contrario di dispositivi di protezione e mitigazione dagli impatti che l'autostrada genera (tipico il caso dell'inquinamento acustico). L'oggetto architettonico è semplice, privo di elementi formali eruditi e qualità spaziale.

T2. Blocco per abitazioni - La tipologia del blocco per abitazioni è definita come un oggetto costruito in modo indipendente e separato da altre unità o dall'isolato, anche se afferente a un modello architettonico replicato più volte all'interno della stessa area urbana. È l'oggetto stesso, e la sua forma, a delimitare i confini tra pubblico e privato. La sua funzione residenziale (a volte al piano terra si possono trovare anche funzioni commerciali) non è particolarmente interessata dalla giacitura dell'infrastruttura. Le relazioni

sistematizzazione tipologica dell'edificato lungo l'autostrada: è possibile individuare episodi che si ripetono secondo alcuni schemi, spaziando da categorie edilizie di maggiore anonimato fino ad altre di grande

che intesse con il contesto sono principalmente di tipo strategico (vicinanza alla città consolidata e vicinanza ai nodi di mobilità metropolitana).

T3. Edificio per il terziario - L'edificio per il terziario ha caratteristiche simili a quelle della tipologia precedente: mantiene il suo carattere di blocco isolato posizionato secondo una propria logica nel territorio. Tuttavia, questo tipo di edificio assume un linguaggio più espressivo, formalizzandosi in volumi più alti e utilizzando maggior varietà di materiali, forme, colori e trame, cercando di instaurare un rapporto di comunicazione con i fruitori dell'autostrada, soprattutto quando alla forma si integra anche l'uso di insegne pubblicitarie. Isolato o raggruppato in grappoli, l'edificio sede di aziende tende a distinguersi nel paesaggio, affermando il proprio marchio e assurgendo a punto di riferimento territoriale. In due casi assume la forma di torre, segnalando due momenti forti del tracciato: la Torre Monsanto segnala l'entrata (o l'uscita, a secondo il verso di percorrenza) nell'area urbana di Lisbona, mentre la Torre Oeiras è stata eretta a metà del percorso tra la capitale e Cascais, in corrispondenza del casello che separa il tratto a pagamento da quello gratuito.

T4. Edificio produttivo - La fabbrica è costituita da una volumetria oramai esclusivamente di forma a parallelepipedo composta da una o più navate replicate secondo logiche modulari. Per compensare l'anonima, benché insistente, presenza, si ricorre all'utilizzo di diverse tipologie di cartelli pubblicitari ben visibili dall'autostrada.

T5. Edificio-vetrina - L'edificio-vetrina si pone come una delle tipologie architettoniche maggiormente interessate dall'interazione visuale con l'asse infrastrutturale. La sua facciata trasparente si configura come una grande vetrina, una vera e propria esposizione del prodotto o dell'attività presente all'interno. Trattandosi di una tipologia prevalentemente legata all'attività commerciale, si compone di una struttura a padiglione, liberando spazi per l'esposizione dei prodotti e occupando, di conseguenza, porzioni di suolo significative. Tutto l'investimento cosmetico coincide praticamente con la realizzazione di grandi piani vetrati e si concentra, quindi, sulla facciata con la maggiore esposizione verso l'autostrada. È l'edificio che si apre allo spettatore. Il fronte lungo l'infrastruttura subisce una monumentalizzazione,

senza preoccuparsi della continuità formale o di materiale sugli altri lati né della qualità spaziale dell'interno dell'edificio. Le soluzioni compositive sono talvolta suffragate da sciatte ispirazioni a stili architettonici classici o da discutibili reinterpretazioni di altri edifici del passato ove tutto, o quasi, è concesso al fine di distinguersi nel contesto e attirare potenziali consumatori.

T6. Megastore - Il megastore è solitamente un oggetto architettonico estremamente elementare: un parallelepipedo posto in orizzontale. Questa tipologia edilizia è frequentemente utilizzata da esercizi commerciali dalle vaste superfici di vendita al dettaglio di alimentari, abbigliamento, tecnologia o fai da te, avendo come requisito fondamentale la necessità di liberare da appoggi e ripartizioni gli spazi interni per organizzare l'area a negozio e a magazzino. Conservando quasi sempre una forma geometricamente pura, il megastore funziona come una "scatola chiusa" in cui le aperture verso l'esterno sono limitate quasi esclusivamente all'ingresso. In alcuni casi l'accesso è l'unico episodio in facciata che può acquisire maggiore caratterizzazione volumetrica e formale.

Gli accorgimenti utilizzati nella costruzione di un dialogo con l'autostrada si basano principalmente sui seguenti aspetti: segnaletica pubblicitaria (isolata nell'area scoperta di pertinenza o fissata direttamente all'edificio) e uso del colore (sfruttano la dimensione di tutto riguardo delle superfici verticali). Questi codici assumono particolare omogeneità indipendentemente dal contesto urbano in cui si trovano: il brand veicola un'immagine che rimane sempre la stessa ovunque (è il caso del marchio IKEA, ad esempio, i cui punti vendita si presentano con le stesse caratteristiche formali, cromatiche o con la stessa tipologia di segnaletica indipendentemente da dove si trovano). Chi percorre l'autostrada elabora così un processo di identificazione immediato tra ciò che gli si presenta davanti agli occhi e un marchio, riconoscendo empiricamente segni molto elementari e privi di complessità. Ecco che la banalizzazione della forma architettonica funge, paradossalmente, da espediente di evidenziazione (al contrario dell'edificio-vetrina).

T7. Centro commerciale - Questa tipologia presenta innumerevoli declinazioni dettate dalla sua logica interna in funzione, principalmente, del tipo di attività che accorpa. Tuttavia, in questo studio, è importante concentrarsi principalmente sulle caratteristi-

4 - Nella pagina a fianco, in alto: A5 Lisboa-Cascais: scenario di intervento (S. Batista, 2019).

5 - Nella pagina a fianco, al centro: A5 Lisboa-Cascais: scenario di intervento (J. Neves, 2019).

6 - Nella pagina a fianco, in basso: A5 Lisboa-Cascais: scenario di intervento (S. Taveira, 2019).

che morfologiche esterne e sul modo in cui costruiscono un dialogo con l'autostrada. Il *mall* commerciale, a dispetto del termine, si fonda sul modello di edificio chiuso in se stesso, una scatola di grandi dimensioni che si apre all'esterno solo in alcuni punti strategici, ovvero gli accessi o alcune terrazze per attività ricreative. Il contenitore assume forme esuberanti, a volte con declinazioni estetiche *kitsch*, rispettando il già enunciato principio di distinzione dal contesto. L'edificio si compone di elementi di grande impatto visivo, colorato, illuminato di notte, ancora una volta con l'intenzione di progettare un'architettura appariscente e di riferimento per il territorio.

T9. Stazione di servizio - Le stazioni di servizio costituiscono episodi ricorrenti lungo le autostrade. Sono fundamentalmente strutture molto semplici per supportare l'approvvigionamento di carburante, e sono ben visibili principalmente per due aspetti: la segnaletica posta in prossimità dell'autostrada e la presenza di volumi di ristorazione. Quest'ultimo aspetto comporta un particolare rapporto con l'autostrada quando diventa un ponte sull'asse autostradale, dando luogo ad un episodio iconico peculiare. Questa variazione tipologica è un corollario dell'esperienza innovativa dell'Autogrill Pavese di Fiorenzuola d'Arda, costruito nel 1959 nei pressi di Milano, che ispira diverse esperienze proposte altrove negli anni successivi.

T10. Plesso sportivo - Per assolvere a ovvie questioni di alta efficienza nelle dinamiche di accessibilità e deflusso, l'impianto sportivo trova ideale ubicazione in prossimità di nodi autostradali. È una tipologia che dichiara la sua presenza con una serie di elementi alti che emergono dal piano dell'asse infrastrutturale. Pur presentando variazioni tipologiche a seconda dell'attività sportiva che accoglie, tuttavia in alcuni casi (gli stadi per il gioco del calcio) la dimensione finisce per trasformare questi edifici in riferimenti territoriali. Più recentemente, l'architettura dei complessi sportivi si fregia di soluzioni tecnologicamente avanzate che, attraverso sistemi di strutture appariscenti e illuminate, producono un forte impatto percettivo. Nel caso particolare dell'A5, è possibile verificare l'esistenza dello Stadio Nazionale di Jamor che, per come si inserisce nella topografia, costituisce un interessante esempio di dialogo scenografico con l'autostrada. Lo stadio è totalmente nascosto dal fianco della collina e coperto dal fitto rimboschimento del Parco

Urbano di Jamor, e denuncia la sua presenza solo attraverso le quattro torri inclinate dei riflettori.

In aggiunta a queste tipologie edilizie, si deve necessariamente considerare un ulteriore vocabolario di oggetti che non rientrano propriamente in categorie architettoniche ma che da diversi anni, ormai, concorrono alla costruzione del paesaggio contemporaneo. Tralicci dell'alta tensione, antenne per le telecomunicazioni, depositi d'acqua pensili, acquedotti, torri piezometriche costellano il territorio ai lati del corridoio infrastrutturale e intessono relazioni visuali a volte tanto forti quanto quelle sviluppate dagli edifici delle categorie prima menzionate.

Una narrativa architettonica: simbolo, comunicazione, spazio

Il costruito ai margini dell'autostrada reagisce al valore aggiunto che l'infrastruttura conferisce al territorio che attraversa e sviluppa così dispositivi che intendono offrire una narrazione con l'utente della strada e, contemporaneamente, con il paesaggio. L'oggetto architettonico cerca di affermarsi come un elemento di riferimento che sorprende (Lynch, 1960). Questo rapporto dialettico tra infrastruttura e oggetto architettonico è all'origine di un sistema urbano di propria identità che costruisce scenari in successione, variabili in funzione della velocità, e che si autoalimenta generando spazi urbani ibridi trasformando il carattere stesso dell'infrastruttura (Appleyard, Lynch, Myer, 1964). La lettura di questa simbiosi, tra tessuto costruito e infrastruttura, consolida la comprensione di questo sistema urbano come una nuova tendenza formale non solo dell'autostrada ma anche del sistema-strada nella città contemporanea, aprendo a nuovi esperimenti progettuali che sappiano arricchirne lo spessore formale e funzionale (Secchi, 1989) convertendo la proliferazione di elementi in luoghi. Del resto da qualche tempo risulta chiaro che la strada, con le infrastrutture, è l'architettura del mondo (Ferlenga, Biraghi, Albrecht, 2012).

L'edificio, anche eretto su lotti separati fisicamente dall'autostrada (Silva Leite, 2013; Ventura, 1989), tende ad intercettare lo sguardo dell'automobilista con strutture formali pensate per emergere. Questa strategia consente all'edificio di assumere un ruolo di primo piano nel contesto e, soprattutto, in relazione all'autostrada. Il progetto di architettura tiene conto della velocità media di circo-



7 - A5 Lisboa-Cascais: Torre Monsanto (foto di J. Silva Leite, 2020).

lazione, delle caratteristiche topografiche del territorio e, principalmente, del miglior angolo di osservazione da parte del conducente. Velocità di percorrenza e dimensione delle architetture sono variabili che regolano la forma degli oggetti lungo i bordi a scapito della resa formale in condizioni usuali, ovvero statiche, di percezione.

Pertanto, la facciata principale di un edificio (o il versante dominante di un insieme di edifici) potrebbe non essere necessariamente il prospetto rivolto verso l'autostrada, bensì quello laterale che conta un tempo di esposizione allo sguardo più lungo o un migliore angolo di osservazione. La declinazione di una dipendenza formale tra edificio e autostrada non si cristallizza necessariamente al momento della costruzione. Può svilupparsi come risultato di un processo di trasformazione dell'edificio stesso: se inizialmente si considera favorevole esporsi maggiormente con la facciata parallela alla strada, successivamente, nella contesa per il protagonismo comunicativo, può rivelarsi utile trasformare l'edificio o aggiungere delle appendici a valle della scoperta di ulteriori relazioni visuali prima non indagate. Il processo di metamorfosi formale (evoluzione, aggiornamento, ri-brandizzazione) che investe l'edificio alimenta un significato simbolico ed è esso stesso strumento di promozione. Accade così che la disciplina della composizione architettonica – in molti casi, invece, non si tratta di composizione, bensì di semplici operazioni di

rivestimento – venga intenzionalmente strumentalizzata per la costruzione di un simbolo per il quale la forma diventa una categoria a servizio soprattutto della comunicazione e, solo in seconda battuta, della qualità dello spazio di cui fare esperienza. Le insegne pubblicitarie, ad esempio, costituiscono un complemento dell'edificio e assumono caratteri formali più marcati rispetto all'edificio stesso (Venturi, Scott Brown, Izenour, 1972). Il segno si impone al paesaggio, si dichiara da grande distanza e pubblicizza l'attività commerciale o di servizio ad esso associata: con diverse configurazioni⁵ tutti intendono pubblicizzarsi e catturare lo sguardo dell'automobilista⁶. Parallelamente, si ricorre all'illuminazione come strumento di esaltazione per l'oggetto architettonico evidenzia contrasti (il nero della notte e la luminosità dell'edificio), forme (emergenze, aggetti e discontinuità) o segni (principalmente scritte e loghi)⁷.

5 Lungo l'A5 è possibile individuare tre diverse tipologie di insegne pubblicitarie: verticali montate sull'edificio; in vicinanza all'edificio; isolate. Le prime due sono direttamente correlate all'attività del lotto. Le terze non sono direttamente associate al lotto e nemmeno allo spazio del canale infrastrutturali (Silva Leite, 2016).

6 "La grande insegna 'balza in avanti' per collegare l'automobilista al negozio, [...]. Il segno grafico è diventato l'architettura di questo paesaggio." (Venturi, 1972)

7 Si pensi a Times Square (New York), Piccadilly Circus (Londra), Shibuya (Tokyo) o alla Los Angeles nel film Blade Runner, dove gli edifici assumono un certo anonimato e si fondono gli uni con gli altri di giorno, ma al

Conclusioni

Prima ancora della produzione di scenari di intervento e, ancor più, del conseguimento di precipitati pratici, la lettura di ciò che scorre ai lati dell'autostrada costituisce un'occasione per un avanzamento metodologico nella sistematica attitudine all'osservazione e, quindi, alla comprensione del paesaggio contemporaneo. Per la verità, non si tratta di codificare un metodo del tutto innovativo nel campo dell'osservazione; piuttosto di comprendere una proficua trasposizione di attitudini e abilità interpretative da un ambito all'altro. Percorrere un'autostrada, per quanto entrino in gioco velocità imparagonabili e la rotta risulti vincolata dal tracciato dell'infrastruttura, stimola egualmente la pratica osservativa degli elementi emergenti del paesaggio, utilizzata, già secoli addietro, per la redazione dei portolani: manuali utili alla navigazione costiera, redatti a partire dall'osservazione del paesaggio, ricchi di informazioni relative alle regioni da esplorare. Una carta di un portolano contiene informazioni sui pericoli e gli ostacoli (secche o relitti) alla navigazione, indicazioni per l'ingresso ai porti, per l'ancoraggio alla fonda, e ogni altro dato ritenuto utile per condurre il navigante in sicurezza. In essa una torre, un faro o una roccia, visti da diverse angolazioni, hanno pari dignità di elementi utili alla navigazione (Antoniadis, 2019). Analogamente lungo l'autostrada uno sperone roccioso, una gola verde, una ciminiera di un inceneritore, un riflettore da stadio o una torre per uffici risultano elementi di pari dignità nella formazione di un paesaggio riconoscibile. Ecco che quest'attitudine dovrebbe modificare la capacità di osservazione del territorio contemporaneo verso un assorbimento di un'ibridazione sempre maggiore tra episodi artificiali e naturali, e assieme di progettare le infrastrutture e il costruito ad esse connesso (anche solo visivamente).

L'introduzione nel territorio di un'autostrada, o di qualsiasi altra importante infrastruttura di percorrenza, non si costituisce come una soluzione di semplice collegamento tra due punti nello spazio: la progettazione di un'infrastruttura innesca necessariamente una trasformazione territoriale fatta di processi di urbanizzazione adiacenti che riconfigurano il paesaggio e l'infrastruttura stessa.

A sua volta, il costruito prossimo all'infrastrut-

tura autostradale non è il semplice risultato di una progettazione autonoma, ma un esercizio di maggiore complessità condizionato dall'infrastruttura e che stressa formalmente le gerarchie spaziali, le relazioni interno-esterno e persino le categorie tipologiche degli edifici. Gli organismi architettonici infatti, indipendentemente dall'appartenenza ad una tipologia, assumono forme, si dotano di appendici e altri dispositivi con il fine di dichiarare la propria presenza nel paesaggio e dialogare in modo preferenziale con l'utente dell'infrastruttura. È questo un paradigma esportabile anche a tutti quei corridoi urbani che non sono necessariamente autostradali: la conformazione spaziale dei principali assi di mobilità territoriale riflette infatti la condizione metropolitana contemporanea, disomogenea e altamente complessa. Il tessuto costruito instaura collegamenti formali con la viabilità, manifestando aderenze e disconnessioni che incarnano criticità coincidenti con polarizzazioni e fratture urbane. L'intervento lungo le fasce interstiziale (*in-between*), comprese tra edifici e infrastrutture, diventa uno strumento di progettazione urbana e architettonica fondamentale per la realizzazione di spazi capaci di mediare transizioni o amplificare le interazioni su scala territoriale globale (di reti) e locale (dei tessuti). La progettazione del costruito marginale gioca un ruolo importante nella configurazione di soluzioni spaziali innovative che sappiano integrare infrastruttura e territorio non solo nell'ottica, forse anacronistica, di ricercare sempre un senso di unità formale tra il tutto e le parti, ma quanto meno di mitigare l'effetto di cesura che un'infrastruttura produce tipicamente sul territorio.

La dotazione di spazio pubblico, grande lacuna nel costruito lungo le infrastrutture, in connessione con le reti dei percorsi pedonali e ciclabili, è una componente imprescindibile nella costruzione di una regione coesa ed equilibrata capace di integrare un elemento urbano pesante, come un'autostrada, e gli altri *layer* del territorio⁸. La manipolazione architettonica e urbana dei bordi infrastrutturali comporta delle ricadute territoriali che implicano una maggiore responsabilità progettuale, che trascende ovviamente la mera risposta formale alle opportunità ottiche. Un

⁸ In visioni futuristiche di inizio XX secolo come la *Rue Future* di Eugène Hénard (1910), la *City of Future* di Wiley Corbett (1913) e, più recentemente più recentemente, le *Mangroves Urbaines* di David Mangin (2016), la moltiplicazione dei livelli di circolazione e di diversi sistemi di attraversamento costruisce importanti collegamenti tra infrastrutture ed edifici.

calar della notte lo spazio cambia, acquista una forte caratterizzazione e ogni edificio assume un ruolo di primo piano nella scenografia urbana.

approccio che deve misurarsi con la dimensione urbana (specie in territori fortemente antropizzati). L'architettura prodotta è una forma di dialogo, una narrazione intensa la cui sintassi è condizionata dall'interazione tra percezione e funzione. A valle di queste considerazioni sono stati elaborati gli scenari progettuali, disseminati per la prima volta attraverso questo contributo, percorrendo ipotesi di ibridazione funzionale, di stress tipologico e dalla forte componente formale. Queste grandi forme territoriali accolgono *mixité* funzionali (parcheggi scambiatori, *commercial mall*, spazi per la residenza, per lo svago e il tempo libero, per il *coworking*, lo studio e la produzione) e permettono, grazie alle strutture dalle grandi luci, di superare la cesura infrastrutturale e organizzare dei sistemi di parchi (Antoniadis, 2017) in continuità con le *green and blue infrastructure* esistenti. In linea con un'attitudine propria del fare città, grandi interventi dall'impianto geometrico unitario, semplice e riconoscibile (quadrato, triangolo, retta spezzata) o che tiene assieme sistemi di volumi puri e torri si posizionano in corrispondenza di importanti nodi infrastrutturali e si susseguono lungo il tragitto dell'A5 Lisboa-Cascais come caratteri e lettere di una narrazione urbana-architettonica contemporanea.

© Riproduzione riservata

Bibliografia

- Antoniadis S. (2019), *Sulla costa. La forma del costruito mediterraneo non accreditato*, Anteferma, Conegliano.
- Antoniadis S. (2017), "Progettare oltre i margini", in Stendardo L., *Forme della città contemporanea. Frammenti di visioni urbane*, Libria, Melfi, pp. 65-79.
- Appleyard D., Lynch K., Myer J.R. (2014 [1964]), "El paisaje de la autovía", in Martín Ramos A. (a cura di), *La calle moderna. En 30 autores contemporáneos y un pionero*, Edicions UPC, Barcelona.
- Boeri S., Lanzani A., Marini E. (1993), *Il territorio che cambia. Ambienti, paesaggi e immagini della regione milanese*, AIM, Abitare Segesta, Milano.
- Domingues Á. (2010), *Rua da Estrada*, Dafne, Porto.
- Domingues Á. (2009), "Paisagem e identidade: à beira de um ataque de nervos", in Campos Costa P., Louro N., *Duas Linhas/Two Lines*, Campos Costa & Louro, Santo Tirso.
- Ferlenga A. (2015), *Città e memoria come strumenti del progetto*, Marinotti, Milano.
- Ferlenga A., Biraghi M., Albrecht B. (2012) (a cura di), *L'architettura del mondo. Infrastrutture, mobilità, nuovi paesaggi*, Compositori, Bologna.
- Font A. (2007) (a cura di), *L'explosión de la ciudad. Transformaciones territoriales en las regiones urbanas de la Europa Meridional/The explosion of the city: territorial transformations in the South Europe urban regions*, Ministerio de Vivienda, Madrid.
- Ingersoll R. (2006), *Sprawltown: looking for the city on its edges*, Princeton Architectural Press, New York.
- Jackson J. (2011 [1994]), *Las carreteras forman parte del paisaje*. Gustavo Gili, Barcelona.
- Llop C. (2008), "Paisatges metropolitans: policentrisme, dilatacions, multiperifèries i micropèrifèries. Del paisatge clíx al paisatge caleidoscòpic", in Paper, n. 47, pp. 9-13.
- Lynch K. (1969 [1960]), *L'immagine della città*. Marsilio, Padova.
- Magrelli V. (1995), "Paul Valéry e la fotografia", in *L'obiettivo e la parola*, Quaderni del Seminario di Filologia Francese, Ets-Slatkine, Pisa-Paris, pp. 51-60.
- Mangin D., Giraldo M., Seura Architectes (2016), *Mangroves urbaines*, Carre, Paris.
- Martín Ramos A. (2014) (a cura di), *La Calle Moderna. En 30 autores contemporáneos y un pionero*, Edicions UPC, Barcelona.
- Neutelings W.J. (2014 [1986]), "Cultura del Cinturón de Ronda", in Martín Ramos A. (a cura di), *La Calle Moderna. En 30 autores contemporáneos y un pionero*, Edicions UPC, Barcelona.
- Rasmussen S.E. (1974), *London. The unique city*, The M.I.T. Press, Boston.
- Shannon K., Smets M. (2010), *The landscape of contemporary infrastructure*, NAI Publishers, Rotterdam.
- Secchi B. (1989), "Lo spessore della strada", in Casabella, n. 553-554, pp. 38-41.
- Silva Leite J. (2017), "Ruas Emergentes. Tendências morfológicas e processos de transformação", in Perimiquel F., Fernanda Leon M. (a cura di), *QRU - Quaderns de Recerca un Urbanisme - Espais mobilitat*, DUOT/UPC, n. 7, Barcelona, pp. 82-103.
- Silva Leite J. (2016), *Ruas Emergentes. Interpretação morfológica no contexto urbano português*, FA ULisboa (Tesi di Dottorato), Lisboa, testo disponibile al sito <http://formaurbislab.fa.ulisboa.pt/dissertações.html>
- Silva Leite J. (2013), "A Parcela. Um instrumento de leitura dos elementos lineares emergentes", in Dias Coelho C., coord. *Os Elementos Urbanos*, Argumentum, Lisboa, pp. 144-163.
- Siviero L. (2019), *Long and winding roads. Infrastructure and landscape design through steep slopes*, Libria, Melfi.
- Solà-morales M. (2008), *De cosas urbanas*, Gustavo Gili, Barcelona.
- Vecslir L. (2007), "Paisajes de la nueva centralidad", in URBAN, n. 12, pp. 34-55.
- Ventura N. (1989), "Lo spazio del moto: specificità e integrazione", in Casabella, n. 553-554, pp. 12-27.
- Venturi R., Scott Brown D., Izenour S. (1972). *Learning from Las Vegas*, MIT Press, Cambridge (USA).