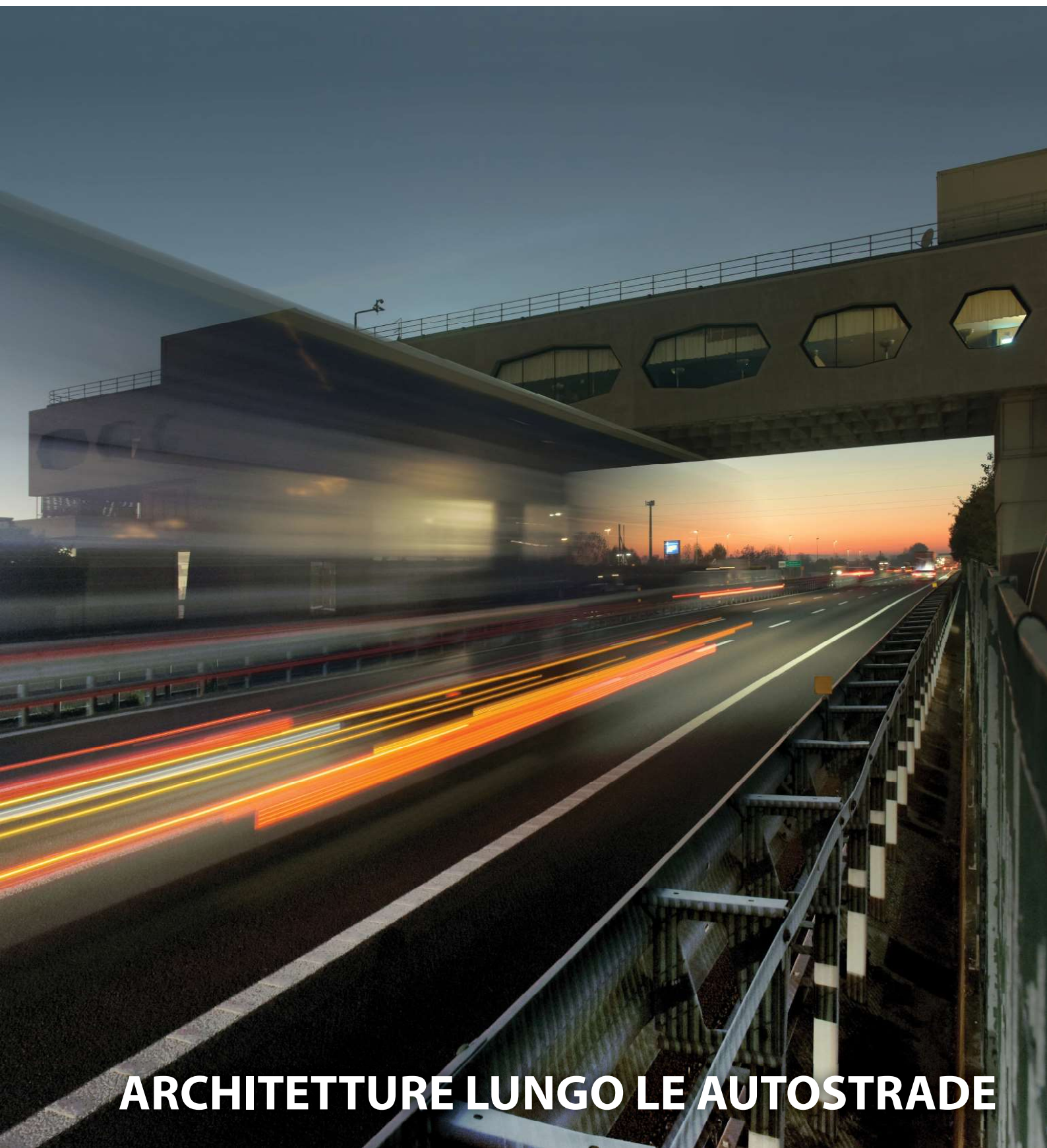


TRASPORTI

& 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.



Michi no eki, architetture ibride sulle autostrade del Giappone

di Marco Falsetti e Giusi Ciotoli

Sin dalla loro comparsa, ai primi del '900¹, le stazioni di servizio si sono diffuse a livello globale quali elementi di supporto alle grandi infrastrutture, rifornendo i veicoli in transito oltre a offrire una serie di servizi primari ai passeggeri, come la sosta o l'accesso ai bagni pubblici. Nel 1947, con la nascita del primo autogrill lungo il tratto Milano-Torino, grazie all'intuizione dell'industriale Mario Pavesi², la gamma dell'offerta è stata implementata attraverso l'introduzione di luoghi di ristoro destinati specificatamente agli automobilisti, i cui tratti caratteristici (specie dopo l'avvento degli Autogrill a ponte³) sono divenuti un *landmark* del paesaggio italiano (successivamente esteso anche al resto d'Europa e poi agli Stati Uniti) oltre ad identificare una determinata visione del rapporto tra infrastruttura ed architettura.

Il modello giapponese: i *michi no eki* tra luogo condiviso ed eccezione tipologica

Se si eccettua la primissima transizione che ha condotto l'area di servizio a divenire elemento spaziale autonomo dal tessuto urbano – e sempre più legato al “paesaggio

1 La prima stazione di rifornimento apparve a Wiesloch, in Germania, come parte della farmacia cittadina. Al suo interno, nel 1888, Bertha Benz riempì il serbatoio della prima automobile per il viaggio inaugurale da Mannheim a Pforzheim. L'esempio di Wiesloch fu seguito poco tempo dopo anche da altre farmacie che iniziarono a loro volta a vendere benzina, sempre tuttavia come attività secondaria.

2 Per maggiori approfondimenti circa il ruolo di Pavesi nella diffusione degli Autogrill lungo la rete autostradale italiana si rimanda ai seguenti testi: Luca Monica, *The motorway bridge buildings of Angelo Bianchetti*, in “Area. People flows”, n. 170, maggio/giugno 2020, pp. 136-143; Laura Greco, *Architetture autostradali in Italia. Progetto e costruzione negli edifici per l'assistenza ai viaggiatori*, Gangemi, Roma 2010.

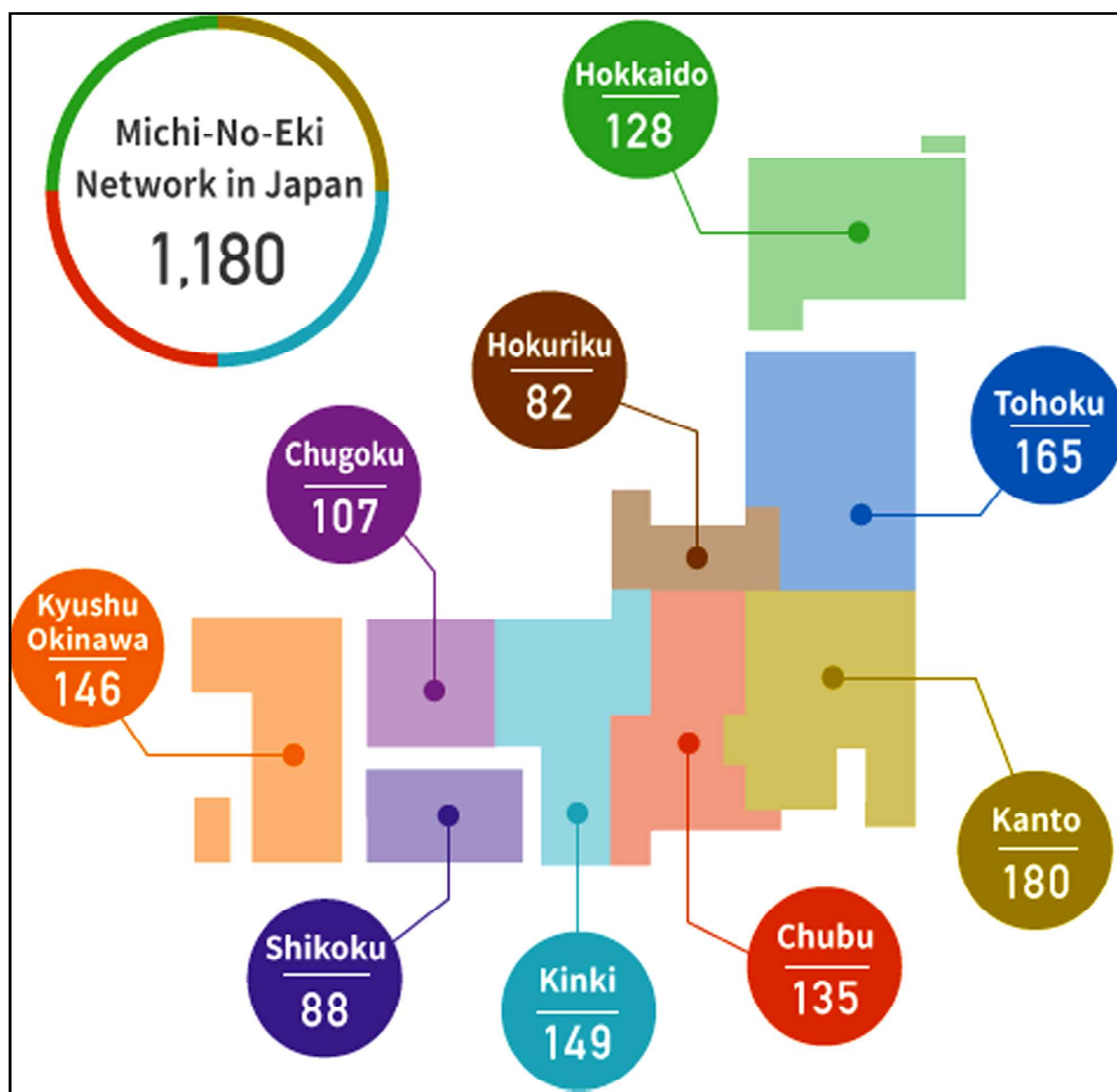
3 Ideati dagli architetti Angelo Bianchetti, Melchiorre Bega e Carlo Casati.

Michi no eki: hybrid architecture on Japan's motorways

by Marco Falsetti and Giusi Ciotoli

Since their appearance in the early 1900s, service stations have spread globally as elements of support for large infrastructures, supplying vehicles in transit as well as offering a series of primary services to passengers, such as parking or access to public restrooms. In 1947, the birth of the first motorway service restaurant expanded the range of services they could offer, with the introduction of areas specifically intended for travellers, the characteristic features of which (especially after the advent of bridge-type motorway restaurants) have become a landmark of the Italian landscape. At the typological level, however, service areas have undergone very few changes over time, and in this sense, the types spread around the world today are substantially the same as those found in Italy, from which they differ only in technical terms. The only exception to this scenario of typological standardization is Japan where, since the 1990s, a new concept of service platform was introduced called *michi no eki* (literally “road station” or “roadside station”). This system is different from all other motorway architecture in the world and aims to improve the quality of travel while promoting the cultural and economic development of the area (or region) in which it is located.

Nella pagina a fianco, in alto: Michi no eki presso il Monte Fuji. Fonte: <https://rokusan.fr/voyager-au-japon/premier-voyage/michi-no-eki-aies-routieres-japonaises/>; in basso: Il michi no eki di Mashiko. Courtesy of Mount Fuji Architecture Studio.



1 - Il network dei michi no eki in una infografica del MLIT (Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism).

in movimento” di banhamiana memoria –, la tipologia ha subito nel tempo ben poche evoluzioni e, in tal senso, i modelli diffusi al giorno d’oggi presentano ovunque caratteri analoghi.

L’unica eccezione a tale scenario di pseudo-standardizzazione tipologica appartiene al Giappone dove, a partire dagli anni ’90, è stato elaborato un nuovo concetto di piattaforma di servizi denominato *michi no eki*⁴ (letteralmente “stazione stradale” o “stazione lungo la strada”), diverso da tutte le altre architetture autostradali e finalizzato a implementare la qualità del viaggio promuovendo, al contempo, lo sviluppo culturale ed economico dell’area (o della regione) sulla quale insiste. Prima di analizzare le caratteristiche del *michi no eki* occorre premettere che la creazione della rete autostradale giapponese (*Nihon no kōsokudōro*) risale al 1963, quando fu inaugurata la Meishin Expressway

– destinata a connettere Nagoya e Kōbe – il cui tratto iniziale, tra Osaka e Kyoto, si estendeva per sole 44 miglia. Nel 1951, il totale dei veicoli presenti nell’arcipelago aveva raggiunto le 500.000 unità, raddoppiate a un milione nel 1953, e a due milioni nei tre anni successivi. Nel 1956 il governo nipponico incaricò l’economista Ralph J. Watkins, di redigere un rapporto sulle potenzialità della Meishin Expressway – allora in fase di pianificazione –, dal quale emerse la sua totale insufficienza rispetto alle stime di crescita⁵. A seguito del rapporto Watkins, il governo giapponese iniziò a investire massicciamente sul proprio *network* infrastrutturale, un aspetto che con il boom economico avrebbe poi rivelato tutta la sua centralità per lo sviluppo industriale del paese⁶. Fin dagli

4 Si rimanda al seguente link: <https://www.michi-no-eki.jp/stations/english>.

5 Alla data del 1956, solo due terzi della National Highway Route 1, che collegava Tokyo ad Osaka, risultavano ad esempio asfaltati.

6 Le sole superstrade giapponesi oggi coprono quasi 5.200 miglia alle quali vanno aggiunte circa 34.440

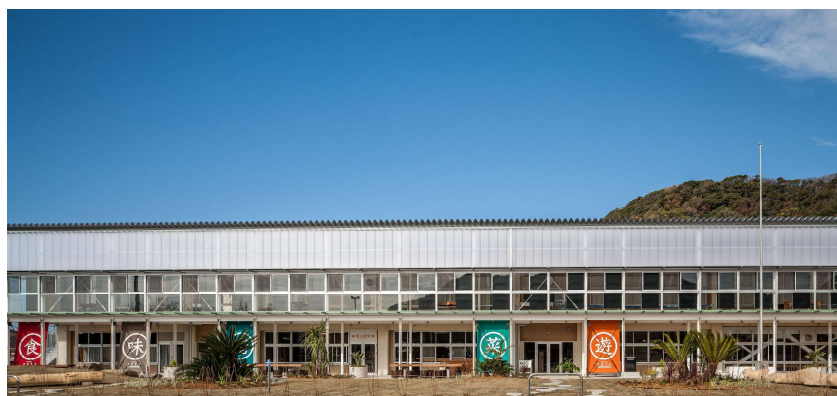
anni '60, conformemente all'antichissima tradizione che vedeva le strade (e le stazioni di sosta) giapponesi concepite in modo da attraversare i paesaggi più suggestivi, il Ministero dei Trasporti ha promosso indirizzi operativi che coniugassero le esigenze funzionali dei siti scelti per la costruzione con le qualità paesistiche del territorio. Questo aspetto ha interessato tanto le autostrade (attraverso la scelta di aree panoramiche ma anche mediante un regime oculato di piantumazioni tra le carreggiate e sui margini esterni) quanto le aree di servizio, realizzate in modo da enfatizzare gli attributi scenici del territorio. La peculiare caratteristica giapponese di attribuire un valore paesaggistico anche all'infrastruttura ha guidato sin da allora molte scelte progettuali, evidenziando il ruolo sociale che le strade rivestono nella costruzione dell'identità nazionale.

La legge giapponese individua oggi quattro tipologie di aree di sosta: le aree di servizio, i parcheggi, le "oasi autostradali" e i *michi no eki*. Le prime due sono accessibili dalle autostrade, gestite dalle 8 società nazionali, e di norma sono soggette a pedaggio; un'oasi autostradale è invece un'area di servizio accessibile anche dalle strade locali, la qual cosa ne consente la fruizione (principalmente degli spazi e dei servizi commerciali) senza dover pagare il pedaggio autostradale – piuttosto elevato – accrescendone l'attrattiva come destinazione turistica⁷. I *michi no eki* sono viceversa realizzati dai governi locali o da un'organizzazione affiliata, e sorgono sia sulle strade che sulle autostrade.

Molto più delle altre tre tipologie, i *michi no eki* sintetizzano un approccio tipicamente giapponese al problema del rapporto tra infrastruttura e architettura di supporto, il che si esprime soprattutto attraverso tre caratteri essenziali: 1) il supporto degli enti locali nella progettazione, volto a rafforzare i legami tra comunità e utenti stradali; 2) la creazione di opportunità lavorative ai residenti del luogo attraverso l'avvio di attività economiche o l'assunzione diretta di personale; 3) la fornitura di una serie di servizi ulteriori alla collettività in ambiti come la sanità, la difesa contro i disastri naturali e la formazione/addestramento a fronteggiare situazioni eccezionali.

miglia di autostrade nazionali e quasi 80.400 miglia di strade prefettizie.

7 Le aree di sosta giapponesi (e non solo i *michi no eki*) sono comunque caratterizzate da una vasta presenza di attività legate al commercio, all'intrattenimento e alla ristorazione, che le rendono spesso popolari mete turistiche.



Il concetto di *michi no eki* rappresenta tuttora una formulazione unica al mondo, sia in termini di sperimentazione tipologica che di sviluppo sociale, e questo perché vi è sotteso il tentativo di creare, mediante l'architettura, forti legami tra gli utenti della strada e le comunità che l'infrastruttura attraversa. Per il MLIT⁸ il *michi no eki* (termine che, è bene precisare, individua l'assetto legislativo ma che non identifica una tipologia edilizia) è ideato per assolvere a tre funzioni di base: la sosta/ristoro, il centro informazioni e il collegamento con l'area circostante. Accanto, infatti, ai servizi canonici, come l'accesso h24 ai servizi igienici e ai parcheggi, i *michi no eki* possono fornire informazioni turistiche (avvalendosi di personale parlante inglese o, talvolta, altre lingue straniere, cosa non sempre così diffusa in Giappone, specie nelle aree meno centrali), supporto medico e, al contempo, fungere da mini-biblioteche o da musei di storia e cultura locale.

Il successo della originaria iniziativa è testimoniato, oltre che dai dati economici⁹, dal suo recepimento all'interno della legge giapponese, nonché dalla sua capillare e crescen-

2 - Il michi no eki Hota shogakko a Kyonan, nei pressi di Chiba. Courtesy of studio-nasca.

3 - Il logo dei michi no eki, presente anche sulla segnaletica stradale.

8 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (che dalla riforma del 2001 ha assorbito il Ministero dei trasporti e quello delle Costruzioni).

9 Nel 2015 i *michi no eki* hanno attirato oltre 210 milioni di visitatori e generato un fatturato di 210 miliardi di yen. Cfr. <https://www.nippon.com/en/japan-topics/g00645/roadside-rest-stops-japan%E2%80%99s-michi-no-eki-evolve-to-serve-as-community-hubs.html>



4 - Michi no eki presso Hiraizumi nella prefettura di Iwate.

te diffusione (dai 103 *michi no eki* del 1993, al febbraio 2020 essi ammontavano a un totale di 1.160 così distribuiti: 125 in Hokkaido, 163 nell'area del Tohoku, 178 nel Kanto, 80 nell'area di Hokuriku, 134 nel Chubu, 147 nel Kinki, 104 nel Chugoku, 87 nello Shikoku, 142 nelle aree di Kyushu e Okinawa).

Alcune delle più interessanti aree di sosta del Giappone sorgono nei pressi di siti ad elevato valore paesaggistico e culturale ed offrono spesso la possibilità di godere di panorami di luoghi celebri come il Monte Fuji, la Baia di Tokyo o il Mare interno di Seto. In molti casi, unitamente alle qualità estetiche del sito presso il quale il *michi no eki* sorge, la stessa architettura della stazione può essere utilizzata in modo da costituire un ulteriore elemento di interesse. Tale fenomeno di caratterizzazione è affine, per certi versi, a quello che in occidente si può osservare negli *outlet*, con scenografie tematiche che rievocano, più o meno liberamente, i tratti del territorio di riferimento. Alcuni *michi no eki*, ad esempio, rievocano brani urbani o edifici del periodo Edo, altri villaggi europei o finanche paesaggi letterari e di invenzione. Sono inoltre spesso presenti spazi verdi e aree gioco per il relax delle famiglie mentre le stazioni più grandi talvolta contengono piccole strutture alberghiere, ristoranti *gourmet*, centri commerciali, spa e parchi di divertimento. Altre volte i *michi no eki* possono incorporare piccoli musei (come l'ecce-

zionale Mizunashi Honjin che conserva i resti delle case sepolte dall'eruzione dell'Unzen-dake del 1991), mercati contadini e mercati dell'artigianato che promuovono i rapporti con le comunità locali, anche attraverso peculiari menù enogastronomici volti a valorizzare le specialità della zona. Più raramente, quando il *michi no eki* sorge in prossimità di un'importante attrazione turistica, può integrarne le funzioni ponendosi come centro informazioni e biglietteria.

La registrazione di un *michi no eki* viene effettuata presso il MLIT e i costi di costruzione sono generalmente sostenuti dalla prefettura o dalla città che lo ospita. Il *michi no eki* è, in tal senso, un dispositivo che implementa il benessere delle comunità regionali in termini di posti di lavoro, il che la rende, sotto molti aspetti, un'infrastruttura ad elevato valore sociale; sebbene il concetto in sé sia una tipica espressione del modo giapponese di approcciarsi ai problemi della società, la fortuna dei *michi no eki* ha attirato, negli ultimi anni, l'interesse di importanti attori internazionali, come la Banca Mondiale¹⁰, che ha individuato nell'iniziativa uno strumento strategico per sviluppare le infrastrutture

10 Cfr il documento "Guidelines for roadside stations *Michi no eki*" redatto dalla Banca Mondiale <http://documents1.worldbank.org/curated/en/753051468137999706/pdf/356830Guidelin1de0stations01PUBLIC1.pdf>.



5 - Il michi no eki di Esashi nell'Hokkaido. Fonte: <https://www.japantimes.co.jp/news/2020/02/22/business/michi-no-eki-highway-truck-stop/>

ma, soprattutto, la comunità dei paesi del terzo mondo (il peculiare connubio di risorse locali e arterie stradali consente di modernizzare i territori preservando l'identità locale). Il *michi no eki* ha iniziato in tal senso ad essere adottato in altri paesi, come la Thailandia (nel 2006) e, successivamente l'Indonesia (2015), dove è noto come Roadside Station, e viene sviluppato dal Center of Road and Bridge of Ministry of Public Works and Housing¹¹. Dal 2010 è in corso lo studio per valutarne l'adozione anche nel Regno Unito.

Infrastrutture sociali e di terza generazione: alcuni esempi recenti tra riuso e prevenzione delle calamità

Il concetto di infrastruttura sociale¹², diffuso soprattutto in ambito anglosassone, indica

complessi o strutture – di proprietà del governo – rilevanti per via del ruolo che rivestono all'interno di una specifica comunità o della società in generale. In altri termini, l'infrastruttura sociale assicura o implementa gli standard e la qualità della vita di un gruppo che si identifica in un areale geografico. Gli orientamenti più recenti tendono a classificare le infrastrutture sociali suddividendole in due categorie: 1) infrastrutture pesanti o *hard infrastructure*, che comprendono centri sanitari, per l'istruzione, aree ricreative, stazioni di polizia e dei vigili del fuoco, istituti di correzione, aree di sosta e altre strutture di supporto e 2) infrastrutture leggere o *soft infrastructure*, rappresentate invece da programmi e politiche aventi l'obiettivo di migliorare la qualità e il tenore di vita di una comunità.

Il ruolo delle infrastrutture sociali in un'area prevede inoltre: a) di aumentare il coinvolgimento della comunità locale; b) di fornire supporto trasversale alle diverse componenti della comunità; c) di creare un modello sostenibile; d) di migliorare il livello di salute generale; e) di accrescere l'economia della comunità.

Negli ultimi anni il governo giapponese ha incrementato i contributi destinati ai progetti di infrastrutture che prevedono ricadute positive per le comunità locali in termini di sviluppo agricolo, welfare e, soprattutto, prevenzione dei disastri. Essendo dotati di

11 La futura direzione politica del Ministero dei lavori pubblici e dell'edilizia abitativa dell'Indonesia nello sviluppo delle infrastrutture si basa sulla politica dell'Area di sviluppo strategico (SDA) del Consiglio per lo sviluppo delle infrastrutture regionali il cui scopo è ridurre le disparità economiche tra le regioni, in particolare tra l'Indonesia occidentale e orientale.

12 Cfr. Herawati Zetha Rahman, Azaria Andreas, Dian Perwitasari, and Jade Sjafricia Petroceany, Developing a typology for social infrastructure (case study: Road side station infrastructure), in *MATEC Web of Conferences* 276, (2019).



6 - Il *michi no eki* Mizunashi Honjin.

generatori interni e depositi di scorte, e potendo inoltre disporre di uno spazio utilizzabile come eliporto, i *michi no eki* si prestano facilmente a fungere da centro locale per la prevenzione dei disastri o – in caso di catastrofe – da polo di coordinamento tra forze armate e popolazione civile. Tali caratteristiche hanno rivelato tutta la loro utilità in occasione del grande terremoto del Tōhoku del marzo 2011, quando i *michi no eki* hanno effettivamente svolto un ruolo importante come collettori per gli aiuti, distribuzione di beni di prima necessità e centri di evacuazione, oltre a offrire un tetto e un riparo agli sfollati.

Alla luce di tali esperienze il governo centrale ha premiato sei strutture modello¹³, pubblicizzando i risultati ottenuti con lo scopo di spingere anche altri gestori ad implementare gli aspetti legati alla prevenzione dei disa-

stri. Tra le strutture designate, la Tōno Kaze no Oka, a Tōno, nella prefettura di Iwate, si è distinta per il ruolo di centro di coordinamento svolto in occasione del terremoto del 2011, allorché è divenuta un centro di supporto per i funzionari e i volontari impegnati nel soccorso prima e, successivamente, nella ricostruzione. La Tōno Kaze no Oka è dotata di strutture di trasmissione satellitare e sfrutta tecnologie all'avanguardia legate alla gestione delle catastrofi. Nel 2017, sull'onda della crescente automazione, il Giappone ha avviato inoltre un programma sperimentale per la guida automatica, che sfrutta i *michi no eki* come *hub* tecnologici presso i quali appoggiare i mezzi senza conducente destinati a trasportare beni e persone nelle aree interne, dove maggiore è la concentrazione di popolazione anziana.

Tra gli esempi più interessanti di *michi no eki* realizzati negli ultimi anni figura l'Hota shogakko¹⁴ (nella cittadina di Kyonan, nei

13 Si rimanda al seguente link: <https://www.nippon.com/en/japan-topics/g00645/roadside-rest-stops-japan%E2%80%99s-michi-no-eki-evolve-to-serve-as-community-hubs.html>.

14 Si rimanda al seguente link: <https://hotasho.jp/>.

pressi di Chiba), un vecchio plesso scolastico trasformato in centro per la comunità. A causa del basso tasso di natalità, l'originaria e antica scuola di Yasuda, è stata chiusa nel marzo del 2014, non prima che venisse però lanciato un appello pubblico – raccolto dal governo locale – per la sua conservazione (anche in forma alternativa). Le specifiche richieste del bando prevedevano la realizzazione di un mercato di prodotti agricoli, di spazi per i visitatori/ospiti oltre al mantenimento della vecchia palestra da destinare a punto di raccolta in caso di emergenza. Nel 2015, un consorzio di studi di progettazione¹⁵ ha raccolto la sfida, proponendo di mantenere gli edifici trasformando la scuola in un *michi no eki*, utilizzabile dalla comunità. Il primo piano dell'edificio è divenuto così la sede dei negozi di alimentari e dei servizi di ristorazione gestiti a livello locale mentre le aule del secondo piano sono state adibite a struttura ricettiva per turisti e visitatori. I corpi del complesso sono stati collegati attraverso un sistema di portici (denominato "portico della città") che unifica i diversi ambiti e crea, al contempo, un grande spazio collettivo per la cittadinanza, quasi una sorta di piazza, molto innovativa dal momento che la piazza è storicamente assente in Giappone. Il "portico della città" costituisce un'area filtro semi-esterna, che consente di ricavare al primo piano una veranda esterna sulla quale affacciano i negozi e, al secondo, di dotare gli alloggi di una passeggiata coperta per godere del clima caldo di Minami Boso. Il peculiare arredamento della struttura, che riutilizza in modo creativo i vecchi banchi scolastici rappresenta una ulteriore connessione utile a mantenere la memoria della scuola originaria.

Un altro *michi no eki* peculiare – che esemplifica la versatilità della tipologia – si trova lungo l'autostrada Tohoku nei pressi di Hanyu, nella prefettura di Saitama, (poco a nord di Tokyo). In questo caso, invece di rinnovare i vecchi edifici, i progettisti hanno optato per la realizzazione di un singolare parco a tema esemplificativo di uno dei caratteri del luogo. Durante il periodo Edo (dal 1603 al 1867), i flussi di popolazione erano rigidamente controllati dal governo attraverso un sistema di caselli posti lungo il sistema di strade principali (quelle cioè che portavano a Tokyo, l'antica Edo). Uno di questi avamposti si trovava proprio nei pressi dell'attuale *michi no eki* di



Hanyu, ragion per cui i progettisti hanno deciso di ispirarsi a questo precedente storico per ricreare l'aspetto del sito originario insieme ad una porzione del paesaggio urbano dell'epoca. Aggiungendo una suggestione letteraria la stazione, da poco rinnovata, è stata ribattezzata Onihei Edo-dokoro, in onore di Onihei, l'investigatore del periodo Edo, protagonista dei celebri racconti di Ikemami Shotaro.

© Riproduzione riservata

7 - Il *michi no eki* Hota shogakko a Kyonan, nei pressi di Chiba. Courtesy of studio-nasca.

NOTA

La sezione *Il modello giapponese: i michi no eki tra luogo condiviso ed eccezione tipologica* è a cura di Marco Falsetti.

La sezione *Infrastrutture sociali e di terza generazione: alcuni esempi recenti tra riuso e prevenzione delle calamità* è a cura di Giusi Ciotoli.

¹⁵ Guidati da Shinohara Satoko, Watanabe Makoto + Kinoshita Yoko, Kitayama Koh e Furuya Nobuaki (N.A.S.A. architects JV).