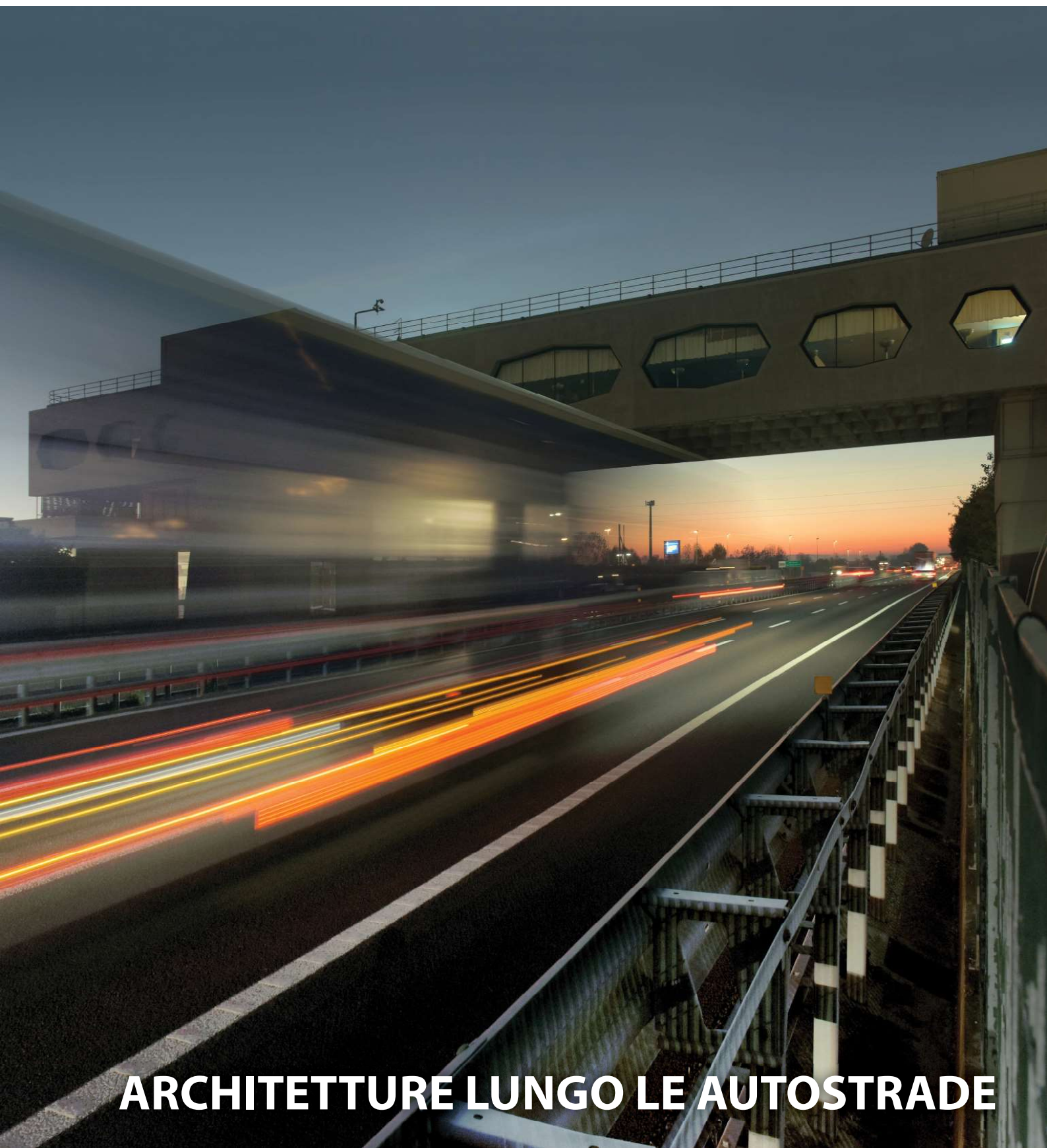


TRASPORTI

& 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.



Aree di servizio autostradale: nuovi formati e scenari evolutivi

di Luca Tamini

“A mio avviso, la stazione di servizio è già, potenzialmente, la città-servizio del futuro. Ogni stazione che risulti inserita in modo naturale nell’ambiente è destinata a diventare un centro di distribuzione, un luogo di ritrovo, un ristorante, una sala d’attesa o qualsiasi altra cosa sia ritenuta necessaria”.

Frank Lloyd Wright, 1953.

Il tema dell’evoluzione e degli scenari futuri delle aree di servizio autostradale è in gran parte ancora da esplorare, aperto a differenti e plurali punti di vista. Lo studio di questa particolare tipologia di servizi alla mobilità del sistema autostradale o superstradale se, da un lato, restituisce infatti un’ articolata riflessione di lunga durata sulla “grande trasformazione della società italiana tra consumi, automobili, autostrade” (Colafranceschi, 2007), sul ruolo “pubblico” delle aree di servizio (Ciorra, 1997) e sui “dilemmi” per il sistema della pianificazione (Walton, Dixon 2000), dall’altro consente di approfondirne lo stato dell’arte e le dinamiche trasformative anche a livello internazionale nella sua ideazione e localizzazione sul territorio.

L’attuale contesto di forte criticità generato dall’emergenza sanitaria Covid-19 rappresenta una concreta opportunità per ripensare il posizionamento territoriale di questo particolare formato di servizi in un quadro di oggettivo calo dei volumi di traffico veicolare (Fig. 1), di ridefinizione delle dinamiche di consumo (Nielsen, 2020) e di accelerazione e di consolidamento delle modalità di lavoro in remoto (*smart e remote working*) (Agcom, 2020), dove complessivamente il mercato del *travel retail* - caratterizzato da imprese multilocalizzate in regime di concessione presenti negli aeroporti, nelle stazioni ferroviarie e nelle aree di servizio autostradali¹ -

1 Le attività accessorie nelle aree di servizio delle reti autostradali sia commerciali e di somministrazione di alimenti e bevande (c.d. non oil), sia i servizi di distribuzione di prodotti carbolubrificanti (c.d. oil) costituiscono oggetto di concessione da parte del gestore

Service areas on the motorways: new formats and scenarios for evolution

by Luca Tamini

The theme of evolution and future scenarios for service areas along the motorway remains largely unexplored. Many of the future projects within the European and Italian context are moving towards greater integration between the physical and digital channels by developing, for example, a plan to transform motorway areas into service hubs. From the perspective of the integration of services and retail and tourist spaces, the current structure of motorway service areas in the United States represents a partial evolution in the format with respect to the rigidity of certain traditional functional configurations. In the European context, the case of France has proven to be of particular interest. There, with a statement of public utility, the companies that build the infrastructure have pledged to complete a certain number of projects aimed at minimizing the impact on the environment; where 1% of the cost of the infrastructure is designated for landscaping within the field of visibility from the motorway and for actions that seek to contextualize the invitation to stop along the motorway, by integrating functions and activities (culture, recreation, exhibitions and shopping) linked to the specificity and resources of adjoining territories. In Italy, one of the most interesting case studies in terms of innovative formats is the Autogrill Villoresti Est: this service area combines energy efficiency with total accessibility, and furthermore intercepts short-to-medium range traffic as well.

Nella pagina a fianco: Struttura a ponte Illinois Tollway's O'Hare Oasis a sud di Rosemont (2018): dismissione e demolizione. Fonte : <https://www.chicagotribune.com/suburbs/lake-county-news-sun/ct-lns-moran-ohare-oasis-demise-st-0908-story.html>



€m	Agosto 2020 YTD	Agosto 2019 YTD	Variazione	
			Cambi correnti	Cambi costanti
Aeroporti	729,7	1.910,0	-61,8%	-61,9%
Autostrade	574,5	1.022,1	-43,8%	-44,0%
Altri canali	109,9	257,6	-57,4%	-57,5%
Totale Ricavi	1.414,1	3.189,7	-55,7%	-55,8%

Ricavi per geografia				
€m	Agosto 2020 YTD	Agosto 2019 YTD	Variazione	
			Cambi correnti	Cambi costanti
Italia	385,3	689,3	-44,1%	-44,1%
Altri Paesi europei	235,4	473,0	-50,2%	-50,8%
Totale Ricavi	620,7	1.162,3	-46,6%	-46,8%

Ricavi per canale				
€m	Agosto 2020 YTD	Agosto 2019 YTD	Variazione	
			Cambi correnti	Cambi costanti
Autostrade	488,1	795,6	-38,6%	-38,8%
Aeroporti	57,5	183,5	-68,6%	-69,0%
Altri canali	75,0	183,1	-59,1%	-59,3%
Totale Ricavi	620,7	1.162,3	-46,6%	-46,8%

1 - Volume di traffico autostradale (dati settimanali; gennaio-giugno 2020; var.% sul periodo corrispondente al 2019). Fonte: Atlantia (dati ASPI, 2020).

2 - Autogrill. Ricavi consolidati per canale (agosto 2020 – agosto 2019). Fonte: Autogrill, comunicato stampa, 24 settembre 2020.

3 - Autogrill. Ricavi per area geografica: Italia e Europa (agosto 2020 – agosto 2019). Autogrill, comunicato stampa, 24 settembre 2020.

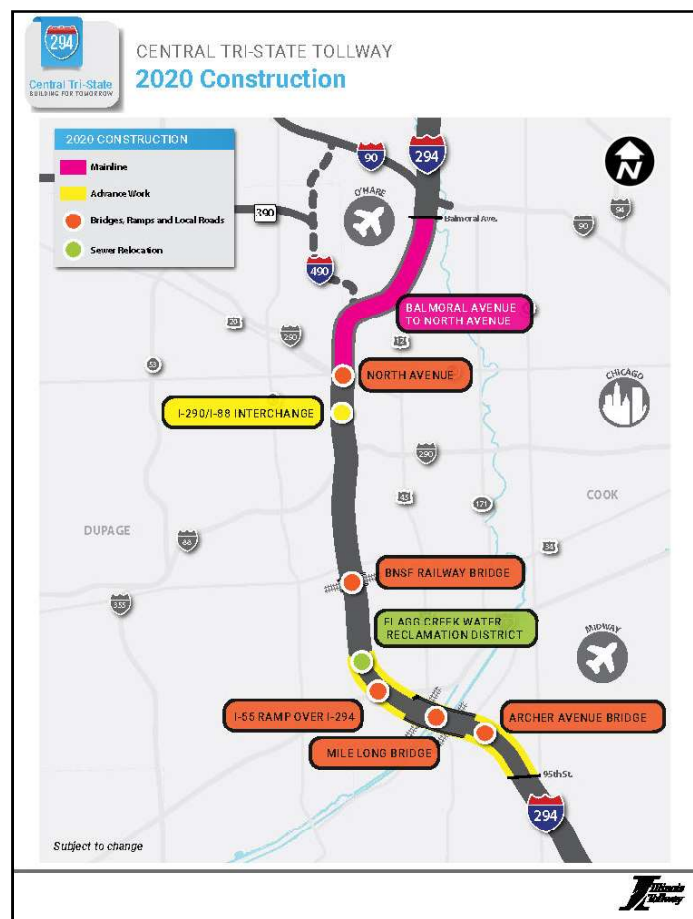
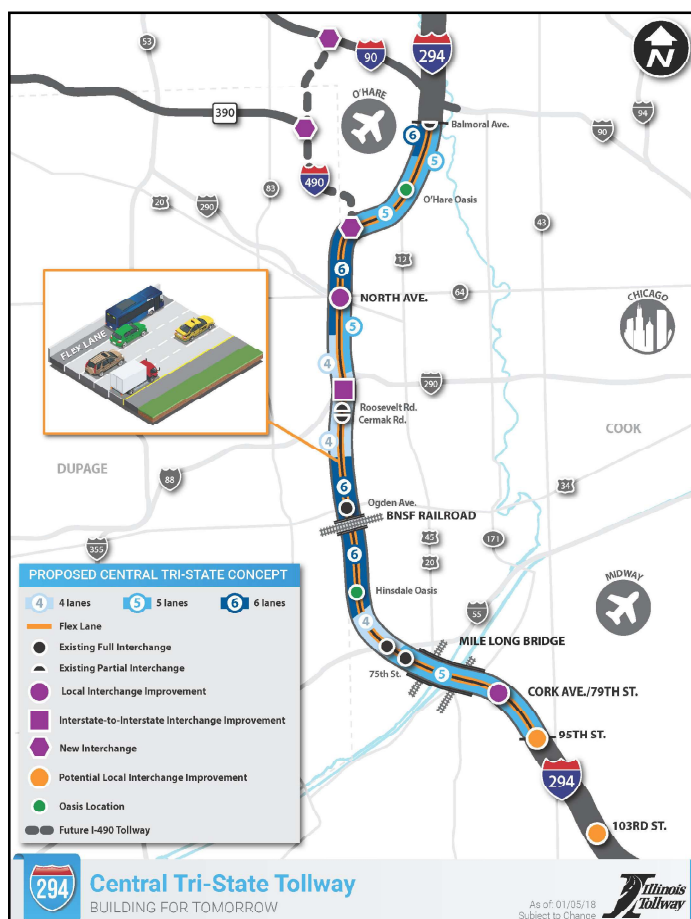
della rete, da affidare previa procedura di valutazione comparativa: l'affidatario del servizio assume il diritto di gestire l'area di servizio e corrisponde una royalty al gestore della rete. Per le aree di servizio autostradale, ad esempio, con valore medio del carburante erogato inferiore a 2 milioni di litri annui e valore medio del fatturato food maggiore di € 750.000 è previsto l'affidamento unitario in gestione integrata dell'intera area, includendo i servizi oil e non oil (Ministero dello Sviluppo Economico e delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2015). Gli impegni economici sono legati a contratti di sub concessione stipulati con le diverse concessionarie autostradali, aeroportuali e ferroviarie che prevedono canoni fissi e variabili, costi di gestione e investimenti dimensionati su volumi di traffico. Il principale gruppo a livello internazionale Autogrill, da inizio 2020 alla prima settimana di marzo, ha registrato un calo dei ricavi di 25-30 milioni di euro e la società ha avviato a fine lockdown una trattativa con aeroporti e operatori autostradali per ridurre i canoni di locazione fissi (c.d. minimo annuo garantito), normalmente pari a oltre il 10% dei ricavi (578 milioni di euro nel 2019). I ricavi al 31 agosto 2020 sono stati di € 1,4 miliardi pari a una perdita del 55,7% rispetto al 31 agosto 2019, meno consistente nel canale autostradale (- 43,8%) con un trend in costante miglioramento (Fig. 2, fonte: <https://www.autogrill.com/>).

esce radicalmente ridimensionato (Figg. 2 e 3) e orientato a un necessario ripensamento anche insediativo e spaziale del proprio sistema di offerta di servizi alla mobilità, in particolare, del sistema autostradale esistente. Si ricorda infatti che nella fase di lockdown le aree di servizio autostradale sono state considerate dai decreti governativi come un servizio di pubblica utilità² nel garantire con continuità i servizi essenziali di ristorazione (vendita esclusiva di prodotti da asporto da consumarsi all'esterno dei locali) e rifornimento carburante agli operatori dell'autotrasporto merci per le reti logistiche nazionali. Questo ruolo, nella prima fase post lockdown di ripresa del traffico interregionale, si è ampliato con l'erogazione di un set di nuovi e innovativi servizi sia ad assicurare la spesa alimentare per assorbire i picchi ancora presenti nella distribuzione commerciale organizzata (con partnership con operatori Gdo come Carrefour per offrire un paniere di referenze di prima necessità in un'ottica di complementarità), sia con nuove linee complete di prodotti freschi di qualità idonee all'asporto (progetto "food grab&go" di Areas-My Chef).

Nuove relazioni con il territorio: format insediativi e tipologie di servizi integrati

In questo inedito quadro evolutivo, molti dei progetti futuri nel contesto europeo e italiano si stanno progressivamente orientando verso una maggiore integrazione fra canale fisico e digitale attraverso la definizione, ad esempio, di un piano di trasformazione digitale delle aree autostradali in *hub* di servizi, sia con l'inserimento di piattaforme *click&collect* per modalità di servizio di asporto effettuato in auto (*drive through*) oppure *delivery* per tutti gli operatori attivi nel canale autostradale all'interno delle dotazioni parcheggio delle aree di sosta, sia con la diffusione di servizi di prenotazione legati a sistemi di geolocalizzazione, con una modalità attiva in 45 punti vendita in Italia che

2 Già nel passato il TAR Lazio aveva definito che nelle aree di servizio autostradale si svolge un'attività strumentale e pertinente alla concessione della rete, qualificabile quindi come servizio pubblico, regolato da concessioni (TAR Lazio Roma 7571/2004; 2703/2004 e 563/2007). Il Consiglio di Stato, con sentenza n. 10.7.2014, n. 3510, ha successivamente riconosciuto la natura di "servizio pubblico" avente i caratteri della continuità, regolarità e qualità, ai punti di ristoro lungo le autostrade.



consente di ordinare da remoto attraverso un'app, per poi pagare e ritirare direttamente in un pick-up point della rete, riducendo in modo sostanziale le superfici coperte dedicate al libero servizio e minimizzando in prospettiva la permanenza nell'area di sosta. Dal punto di vista dell'integrazione dei servizi e degli spazi commerciali e turistici, l'attuale articolazione tipologica delle aree di servizio autostradale negli Stati Uniti (*safety rest areas, service plaza, oasis, travel plaza* spesso affiancate dagli *welcome centers*)³ – contesto infrastrutturale caratterizzato da una rete aperta prevalentemente non a pedaggio – rappresenta una parziale evoluzione di formato rispetto alle rigidità di alcuni assetti funzionali tradizionali.

3 Con l'obiettivo di tutelare in termini concorrenziali gli operatori economici locali, molte leggi federali hanno vietato nel tempo la localizzazione di attività commerciali private sulle autostrade interstatali (ad eccezione di quelle costruite prima del gennaio 1960), generando densificazioni nell'uso del suolo esterne alla rete viabilistica primaria, in prossimità degli svincoli autostradali, in particolare, nei territori a vocazione rurale dove le strutture di servizio spesso hanno agito come nuclei per lo sviluppo locale, comprese le attività legate ai trasporti come le stazioni di rifornimento carburante, la ristorazione e i motel (King, 1989; Kress, Dornbusch, 1991).

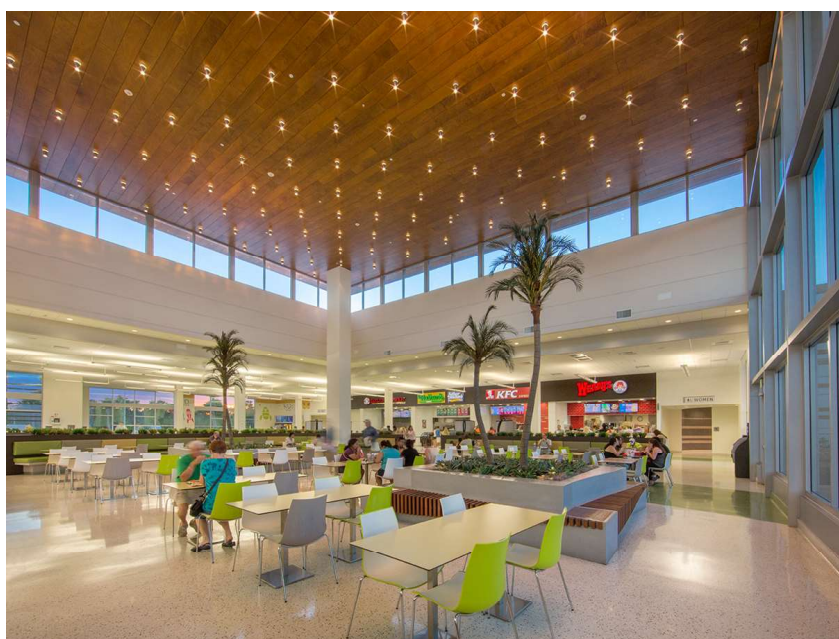
Se, da un lato, sono state chiuse diverse aree di sosta lungo le autostrade interstatali dopo la crisi economica del 2008-2009 e recentemente alcune tipologie con edificio a ponte sono state demolite con la motivazione di incrementare la capacità di flusso viabilistico con progetti di ampliamento della sezione dell'autostrada e incremento delle corsie di marcia (es. Tri-State Tollway I-294 e Jane Addams Memorial Tollway I-90 caratterizzate da un sistema a pedaggio attivo dal 1959) (Figg. 4, 5 e Figg. a pag. 80), il caso nord americano suggerisce alcune prospettive e scenari di sviluppo anche nell'attuale contesto di criticità⁴.

A partire dagli anni '90, Stati federati come Maryland, Ohio, Florida, Illinois hanno stipulato accordi con operatori privati per la rea-

4 e 5 - Central Tri-State Tollway, Illinois: concept di intervento con ampliamento delle corsie di marcia e prevista rimozione dell'area di servizio O'Hare Oasis. Fonte: <https://www.illinoistollway.com/>

4 Si ricorda che gli effetti Covid-19 sono stati rilevanti in questo esteso territorio: nel mese di giugno 2020, secondo i dati del Dipartimento dei Trasporti, il traffico autostradale negli Stati Uniti è sceso del 13%, pari a un -16,6% da inizio anno. Mediobanca Securities ha stimato una diminuzione del 40% dei ricavi nelle autostrade Usa nell'intero 2020 e un recupero nel corso dei prossimi tre anni. La sola rete Autogrill in Nord America (Stati Uniti e Canada) nella comparazione agosto 2020/agosto 2019 ha perso il 62,1% dei ricavi (fonte: Autogrill, comunicato stampa, 24 settembre 2020).

6, 7 e 8 - Nella pagina seguente: Service Plaza Fort Drum sulla Florida's Turnpike: trattamento degli spazi esterni, *food court* e layout interno.

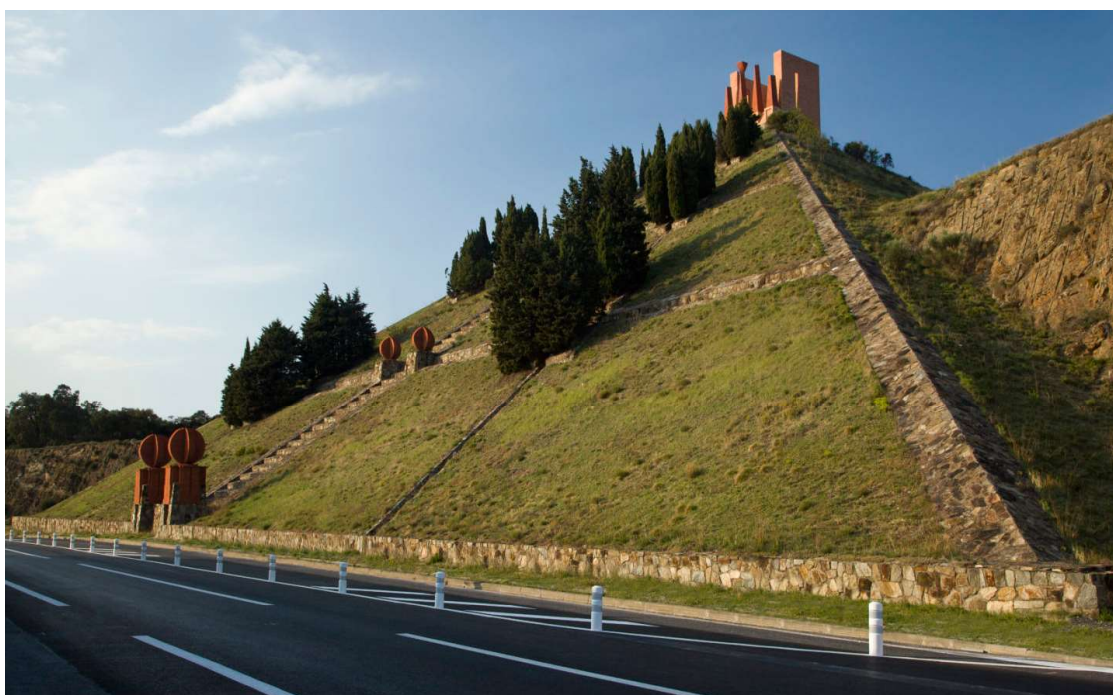


lizzazione di nuove aree di servizio in ambiti autostradali a pedaggio orientate a fornire una pluralità di beni e servizi ai viaggiatori, sia generando importanti ricavi per il soggetto pubblico, sia promuovendo l'immagine del loro territorio, incrementando spesso il turismo e migliorando le esperienze dell'utenza autostradale (Phillips, Perfater, 1991).

I casi delle nuove *Service Plazas* realizzate dal 2010 al 2014 dal concessionario Areas Usa lungo l'autostrada a pedaggio della Florida Turnpike rappresentano, ad esempio, un nuovo formato di macro-aree di servizio autostradale, sia dal punto di vista dimensionale e di layout (orientato alla configurazione di un aggregato commerciale con tipologia *enclosed mall* con food court centrale, Figg. 6, 7 e 8), sia da quello gravitazionale (27 milioni di visitatori/anno nel 2016, Florida Department of Transportation) e dell'alta soddisfazione degli utenti per quanto riguarda l'erogazione pianificata di servizi (Dickson *et al.*, 2011).

Localizzate ogni circa 72 km (45 miglia) e con una superficie media di circa 5.000 mq (53.500 square feet), le otto nuove strutture sono il risultato spaziale e insediativo di un processo di modernizzazione dell'offerta esistente (con l'inserimento di nuovi volumi con ristoranti e *convenience store* da circa 320 mq) e di un contratto integrato di concessione di progettazione, costruzione e finanziamento che ha definito una partnership pubblico-privato (163 milioni di dollari) che impegna Areas USA dall'aprile 2009 a mantenere e gestire le nuove aree di servizio per un periodo di 30 anni (con interventi di ristrutturazione/*refurbishment* ogni cinque anni), con alcuni obiettivi chiave: l'ottenimento per ogni progetto della Certificazione LEED Silver e Gold sul risparmio energetico, il disegno delle aree esterne utilizzando piante autoctone e materiali da costruzione riciclabili, la definizione di tariffazioni competitive per il carburante, l'inserimento di stazioni di ricarica per veicoli elettrici.

Nel contesto europeo, un caso di particolare interesse per i differenti tentativi di territorializzazione del progetto delle aree di servizio autostradale è quello francese dove attraverso la dichiarazione di pubblica utilità, la società costruttrici dell'infrastruttura si sono impegnate a realizzare un determinato numero di progetti atti a minimizzare gli impatti sull'ambiente e dove l'1% del costo dell'infrastruttura (programma *1% Paysage et Développement*) è destinato alla realiz-



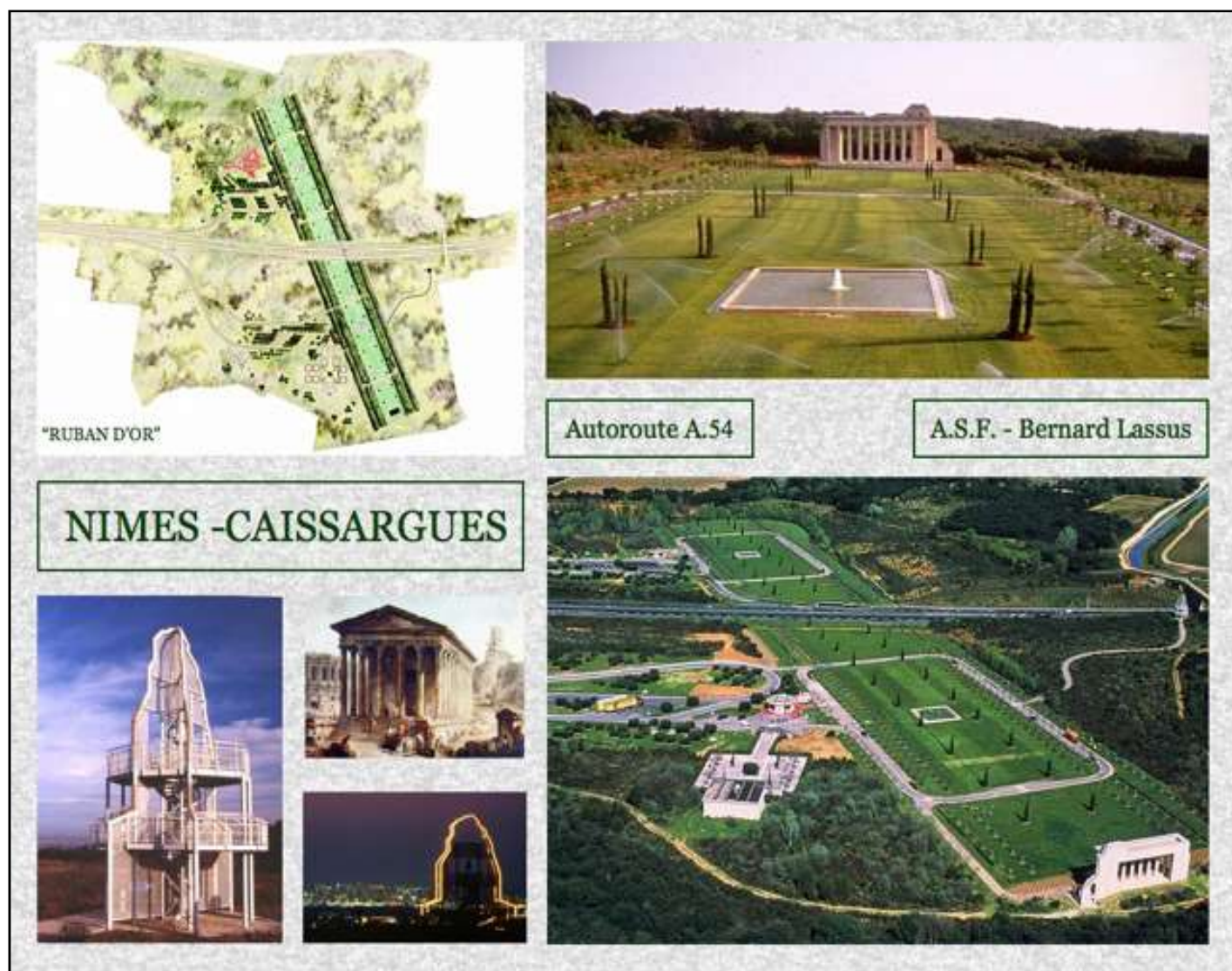
9 e 10 - L'area Le Perthus (A9), Francia con la piramide di Ricardo Bofill. Fonte: <https://ricardo-bofill.com/projects/the-pyramid/>

zazione di interventi paesaggistici nel campo di visibilità dell'autostrada e di azioni di contestualizzazione dell'invito alla sosta lungo la rete (Ponticelli, Michelletti, 2003)⁵, con l'integrazione di funzioni e attività (culturali, ricreative, espositive e commerciali)

5 Si evidenzia che tra gli indicatori di qualità utilizzati nei contratti di concessione autostradale in Francia è presente la "qualità delle aree di sosta" riguardante lo stato di manutenzione e la loro adeguata dotazione di attrezzature di supporto (Oxera, 2019).

connesse alle specificità e alle risorse dei territori contigui (es. A29 Le Havre-Rouen) e con il coinvolgimento spesso di competenze diverse e complementari (architetti, paesaggisti, storici, artisti, Figg. 9 e 10)⁶.

6 Come, ad esempio, l'area di Frontalière du Perthus (A9) con la piramide di Ricardo Bofill, l'area di Suchères (A72) con la Colonne Brisée di Anne e Patrick Poirer, le "aree di riposo" (*Aires de repos*) caratterizzate da un progetto di paesaggio come quelle ideate da Bernard Lassus a La Pierre de Crazannes (A837), tra Saintes e



11 - L'area di riposo Nîmes-Caissargues (A54), Francia (Bernard Lassus). Fonte: <https://www.bernard-lassus.com/>

Nell'ambito degli interventi di contestualizzazione paesaggistica delle aree di servizio autostradale è da segnalare il progetto Gloucester Services realizzato nel Gloucestershire sull'autostrada M5 nel 2014, vincitore di numerosi premi RICS, RIBA e Civic Voice. Disegnata da Glenn Howells Architects e Pegasus Landscape Design (con una superficie di 5.574 mq e un costo di 44 milioni di euro) con l'obiettivo di "colmare il vuoto esistente tra la rete autostradale e la rete del paesaggio", creare occupazione per la comunità locale, promuovere i prodotti agricoli e l'artigianato locale⁷, attraverso un progetto di paesaggio

Rochefort, con il recupero di una cava di pietra dismessa (Iarrera, 2004) e a Caissargues (A54), con la presenza integrata di spazi e attrezzature per la cultura, come un museo e un giardino archeologico (Fig. 11).

7 Sul modello rivisitato della storica Tebay Motorway Service Area (MSA) a Cumbria sull'autostrada M6 intesa come area di mercato per la filiera corta e luogo di accesso e conoscenza del paesaggio e dell'agricoltura locale.

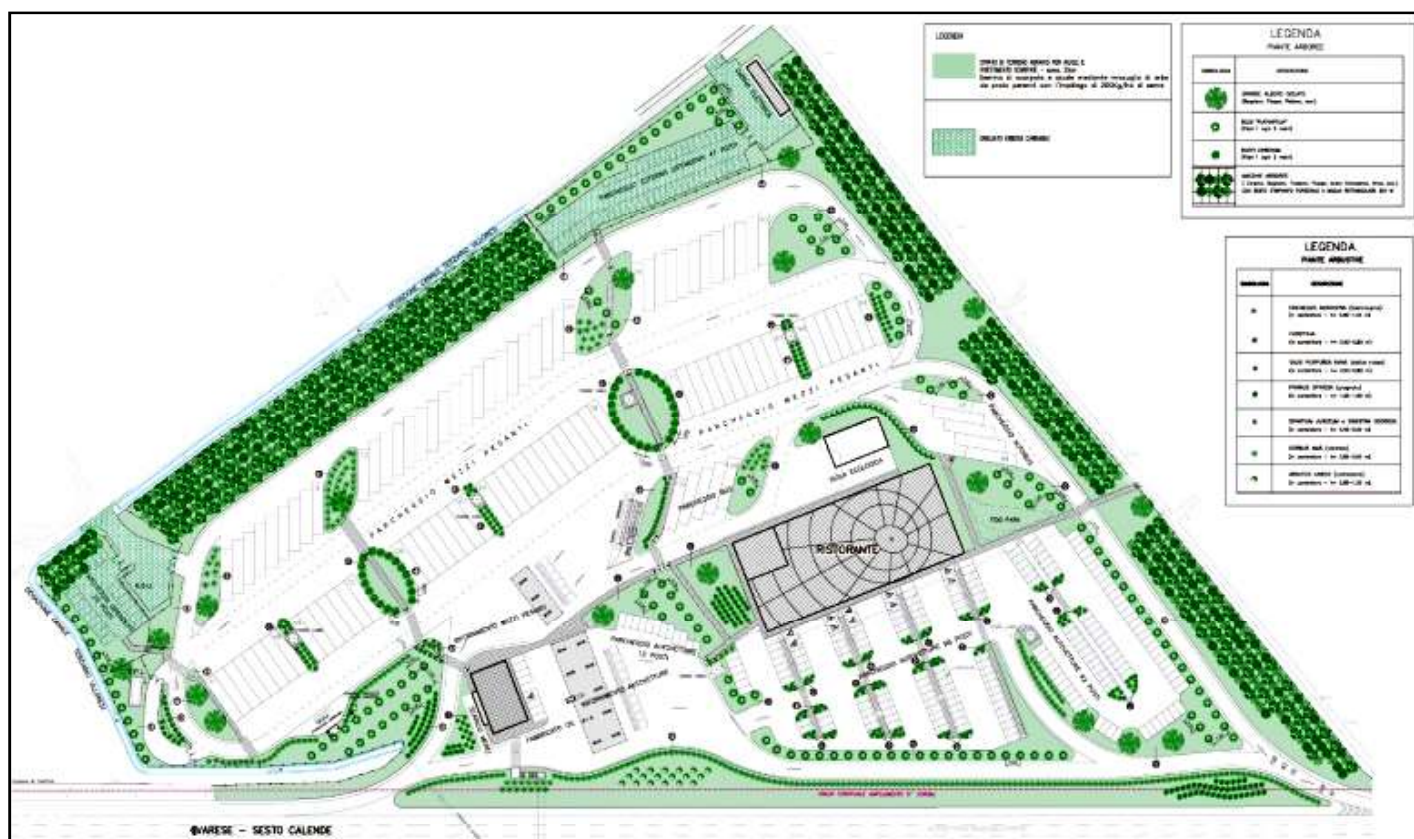
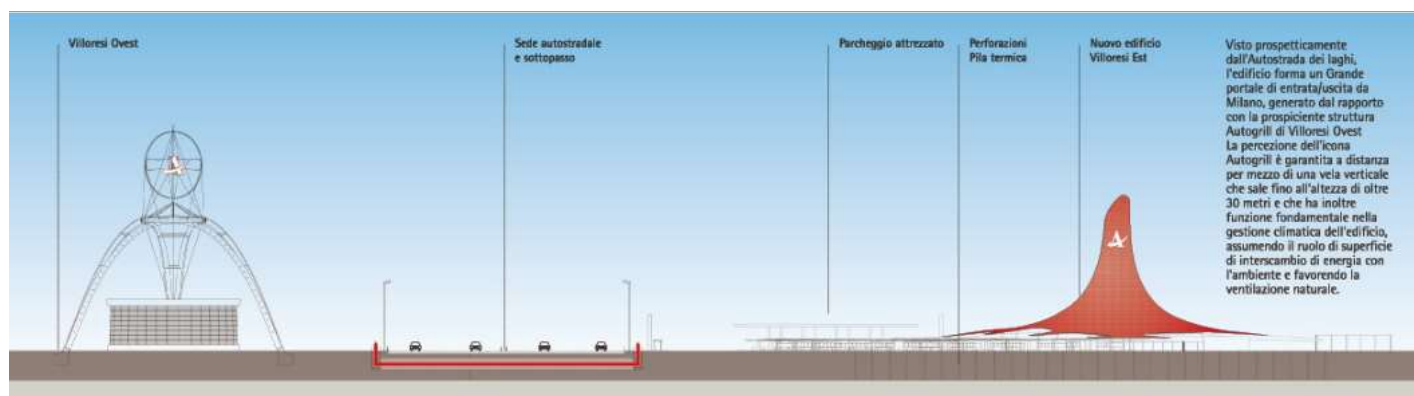
coerente con le linee guida nazionali *Highways Agency: Spatial Planning Framework. Review of Strategic Road Network Service Areas* del gennaio 2010 (Figg. 12, 13 e 14).

Nel contesto italiano, uno dei casi di innovazione di formato di maggior interesse è quello di Autogrill Villorese est, lungo l'Autostrada dei Laghi A8, in corrispondenza dell'uscita di Lainate (MI), di fronte all'iconico e storico Autogrill "a piramide spaziale" di Villorese Ovest - attualmente oggetto di un intervento di ristrutturazione edilizia - progettato nel 1958 da Angelo Bianchetti (Figg. 15 e 16).

Area di servizio aperta nel 2013, progettata dallo studio Total Tool e realizzata secondo gli standard di efficienza energetica del Protocollo LEED - con una dotazione di sonde geotermiche che estraggono e cedono calore a seconda delle necessità (Fig. 17) - rappresenta un esempio di progettazione dei layout, degli arredi e delle attrezzature, nonché dei servizi, dei parcheggi e della segnaletica basata sui principi di Design for



12 , 13 e 14 - Gloucester Services, Gloucestershire, UK, 2014. Fonte: <https://www.glennhowells.co.uk/project/gloucester-services/>



15 e 16 - Autogrill Villoresi Est e Ovest: sezione e planimetria.

all e Dasa Rägister per la totale accessibilità (Bandini Buti, 2013).

Dal punto di vista localizzativo, infine, l'area di servizio Villoresi est intercetta con successo un flusso di traffico locale e metropolitano che rispecchia una dinamica ben nota negli studi di matrice trasportistica e cioè la prevalenza, su larga parte della rete autostradale italiana, di un traffico di breve-medio raggio, di gravitazione delle aree a maggiore urbanizzazione e a scala regionale, rispetto agli spostamenti di lunga distanza e sui principali corridoi di traffico interurbano, storicamente presi a riferimento per l'ideazione della rete, ma soltanto in pochi casi realmente maggioritari nell'utilizzo reale della rete (Debernardi, Ferrara, Beria, 2020).

© Riproduzione riservata

Bibliografia

AA.VV. (2003), "Il paesaggio delle freeway", *Lotus navigator*, n. 7.

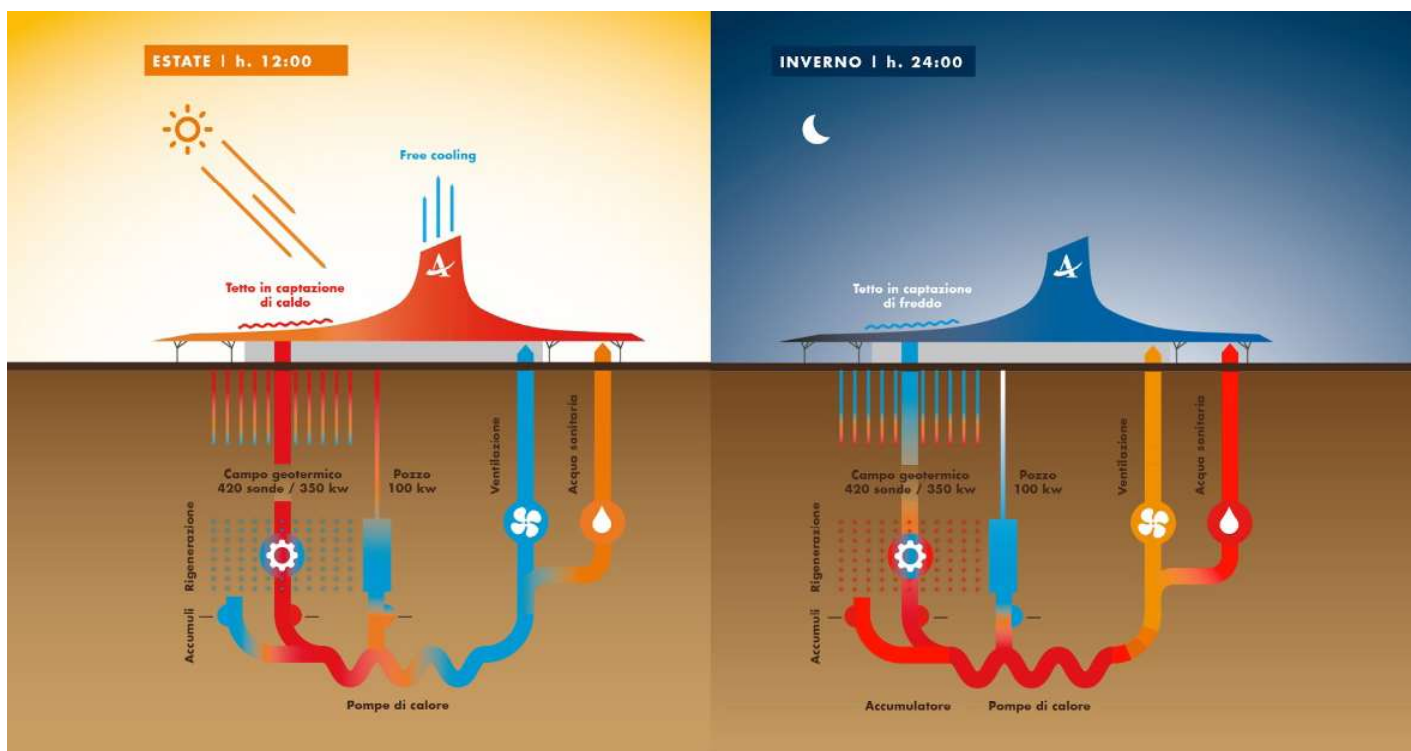
Bandini Buti L. (2013), *Design for All. Aree di ristoro. Il caso Autogrill*, Rimini, Maggioli.

Ciorra P. (1997), "Autogrill. Spazi e spiazzi per la socialità su gomma" in Desideri P., Ilardi M., *Attraversamenti. I nuovi territori dello spazio pubblico*, Genova, Costa&Nolan, pp. 41-51.

Colafranceschi S. (2007), *Autogrill. Una storia italiana*, Bologna, il Mulino.

Debernardi A., Ferrara E., Beria P. (2020), "Gli impatti della pandemia sulle reti di trasporto in Italia. Scenari esplorativi fase 2", *TRASPOL report*, 2/20, maggio.

Dickson D., Kwun D., Nusair K.K. (2011), "Florida Turnpi-



ke Service - Retail Store Project", *Dick Pope Sr. Institute Publications*, n. 5.

Greco L. (2010), "The autogrills. A modern habitat on Italian post-war motorway system", in *Proceedings 11th international Docomomo conference. Living in the urban modernity*, Mexico city.

Highways Agency (2010), *Spatial Planning Framework. Review of Strategic Road Network Service Areas*, National Report.

Iarrera R.A. (2004), *Autostrade come progetto di paesaggio*, Roma, Gangemi Editore.

King G.F. (1989), Evaluation of safety roadside rest areas, *NCHRP Report*, n. 324, Washington D.C., Transportation Research Board, National Research Council.

Kress E.N., Dornbusch D.M. (1991), "Commercialization of Rest Areas in California", *Transportation Research*, Record n. 1326, p. 1-5.

Menduini E. (1999), *L'Autostrada del Sole*, Bologna, il Mulino.

Nielsen (2020), *COVID-19 Behavioral Reset*, August.

Ministero dello Sviluppo Economico e delle Infrastrutture e dei Trasporti (2015), *Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti nei sedimi autostradali*, D.I. Decreto Interministeriale, 7 agosto.

Oxera (2019), *La regolazione delle autostrade: caso italiano e confronto internazionale*, febbraio.

Phillips A., Perfater M. (1991), "Opportunities for the privatization of Virginia's Rest Areas and Welcome Centers. Final Report", *Virginia Transportation Research Council*, May, 91-R27.

Ponticelli L., Michelletti C. (a cura di) (2003), *Nuove infrastrutture per nuovi paesaggi*, Milano, Skira.

Santonastaso F., Virano M. (1999), *Autostrade e territorio: il futuro dei servizi integrati per le concessionarie autostradali*, Milano, Il Sole 24 Ore.

Senato della Repubblica (2020), *Indagine conoscitiva sulle concessioni autostradali. Testimonianza del Capo del Servizio Struttura economica della Banca d'Italia Fabrizio Balassone*, Commissione 8° del Senato (Lavori pubblici, comunicazioni), Roma, 7 luglio.

Walton W., Dixon P. (2000), "The Deregulation of the Provision of Motorway Service Areas in the United Kingdom and the Consequent Dilemmas for Planning", *The Town Planning Review*, Jul., Vol. 71, n. 3, pp. 333-359.

Wright F. L. (1953), *The future of architecture*, New York, Horizon Press (trad. it. *Il futuro dell'architettura*, Bologna, Zanichelli editore, 1985).

17 - Autogrill Villorese Est e Ovest: geotermia.