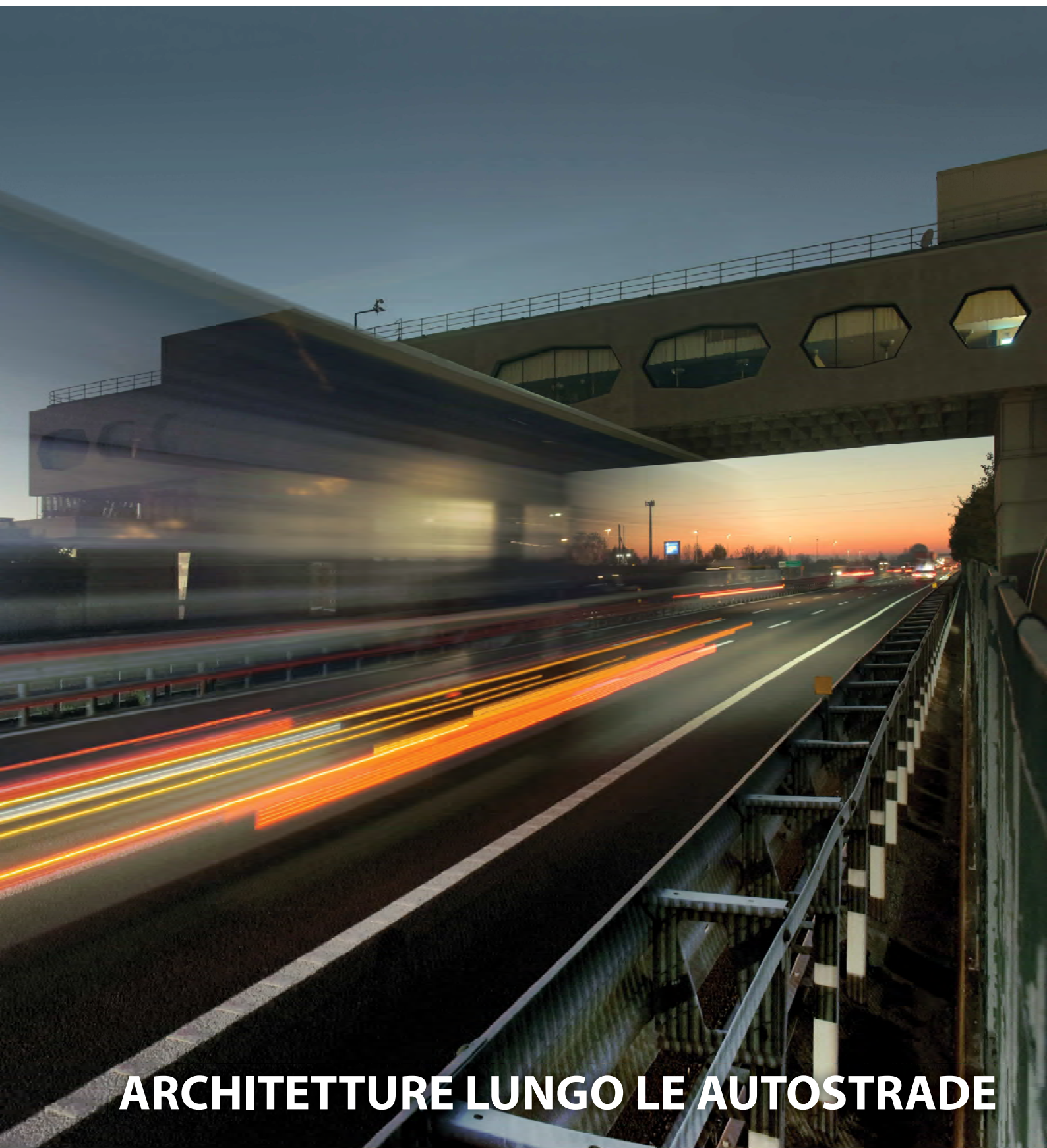


TRASPORTI

& 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



Necessità di architettura

di Luigi Siviero

Aree di sosta, stazioni di servizio, autogrill, edifici per il ristoro, in Italia negli ultimi decenni, sembra abbiano subito, ancor più di altre tipologie, la crisi dell'architettura. Il confronto di un contemporaneo manufatto di servizio con le architetture degli anni Sessanta o Settanta (Angelo Bianchetti, Melchiorre Bega, Costantino Dardi, Vittorio De Feo...) mostra quasi sempre un totale appiattimento delle forme e degli spazi su istanze commerciali, o puramente funzionali. Le realizzazioni più significative degli ultimi anni – opere che si elevano oltre il panorama della quotidianità e dell'edilizia corrente – cercano la virtù nella prestazione tecnologica (riduzione del fabbisogno energetico, tecnologie multimediali, iperconnessione digitale...) piuttosto che nella forma dello spazio, nel creare o solidificare relazioni con gli elementi del paesaggio, nello sfruttare quel singolarissimo insieme di insolite velocità, spazi, dimensioni che è proprio delle autostrade, e che in questo le renderebbe più vicine ai sogni che ai luoghi reali. Lo stesso problema del restauro delle opere architettoniche del '900 sollevato da più parti – e già declinato nelle stazioni di servizio da Susanna Caccia (2013) – mostra un decadimento, una crisi, un'interruzione nella trasmissione di una cultura che vedeva nelle opere a servizio della strada un significativo elemento del paesaggio. Le stazioni di servizio, almeno nella metà del secolo scorso, erano architetture, e in quanto tali rispondevano, oltre che ad una funzione specifica, anche a coerenti e spesso innovative logiche formali, nell'elaborazione delle quali si sono cimentati importanti maestri del '900, così come architetti meno noti, ugualmente condividendo l'idea che alla base di un edificio o di uno spazio, quand'anche di servizio all'infrastruttura, fosse necessario perseguire un principio architettonico-compositivo.

Si potrebbe anche, schematicamente, elencare e descrivere alcuni temi ricorrenti propri delle architetture delle stazioni di servizio per dimostrare, se ce ne fosse bisogno, che

The need for architecture by Luigi Siviero

This contribution reports the results of a small research study conducted in the space of a few hours distributed across several days of on-site surveys. The research seeks to demonstrate how, despite the lack of any architectural principle common to service areas along motorways, one can still perceive between the unusual forms, mixed with people, automobiles, trucks, and immersed in the landscape of everyday life, an involuntary bond between things, similar to the bond that can arise from an idea, an association, a vision that becomes the prelude to the creation of an architectural principle. The tool of investigation was a photographic survey of the service areas along motorways, or in general places featuring the presence of motorway infrastructure, which they document by means of static shots in images that are real and objective, but are often overlooked by the traveller who passes through these spaces with the desire to move on to a better place as quickly as possible.

Nella pagina a fianco, in alto: autostrada A13 Bologna-Padova, area di servizio San Pelagio Est, dicembre 2020; in basso: autostrada A4 Milano-Venezia. Area di servizio Limenella Sud, novembre 2020. Tutte le foto che accompagnano questo articolo sono di Stefanos Antoniadis.



1 e 2 - Autostrada A13 Bologna-Padova, area di servizio San Pelagio Est, dicembre 2020.

questa tipologia ha seguito nel pensiero dei progettisti alcuni prolifici fili conduttori. La copertura che riunisce diversi ambienti e diversi elementi, altrimenti dispersi nello spazio, ad esempio, è caratteristica peculiare della stazione di servizio di Mies Van Der Rohe a Montreal, in Danimarca (1962), ma anche delle più recenti realizzazioni dello studio Samyn and Partners in Belgio, per la Total (2016-2010), oppure di numerosissime più contenute stazioni di servizio dalle strutture formali vivaci e non convenzionali, disperse

nei paesaggi delle infrastrutture. La *Lindholm Service Station* di Frank Lloyd Wright, a Cloquet, nel Minnesota (1958) affronta invece il tema della stazione come punto di incontro della comunità, una sorta di nodo che appartiene ad una più articolata rete del movimento e che risponde all'idea di uno spazio urbano a bassa densità – la *Broadcare City* prefigurata dall'architetto negli anni Trenta come alternativa alla città compatta e congestionata. Del resto, il concetto di stazione come elemento ripetuto nel paesaggio, che



3 e 4 - Autostrada A4 Milano-Venezia, casello autostradale Padova Est, Ponte Darwin, dicembre 2014.

contiene in sé gli elementi di una immagine più vasta ed unitaria (commerciale in primis, ma anche architettonica, o meglio un modello di spazio) e li traduce nella grande scala, è caratteristica anche dei progetti sviluppati nei concorsi Agip degli anni Settanta. In questi esempi, ma potremmo elencarne moltissimi altri, il principio architettonico alla base del progetto è chiaro e riconoscibile, e tanto nell'articolazione dei volumi o nella copertura che cerca lo sviluppo in altezza che riscontriamo in Wright, quanto

a maggior ragione nella pulizia degli spazi e nell'ordine di Mies (che si contrappone all'immagine scomposta e disordinata di una qualsiasi stazione di servizio), nulla è lasciato alla casualità o ad un palinsesto dettato unicamente dalla funzione. Possiamo quindi trovare un principio in grado di dare un senso all'affastellamento di materiali ed elementi, perlopiù funzionali, che si dispongono spesso disordinatamente nel paesaggio della quotidianità delle stazioni di servizio? Come sembrerebbe sug-



5 - Autostrada A13 Bologna-Padova, area di servizio San Pelagio Est, dicembre 2020.

gerire indirettamente anche la Convenzione Europea del Paesaggio, dalla quotidianità possono scaturire valori fondanti, ma questi non sempre sono immediatamente visibili, e spesso è necessario proiettare l'analisi in una dimensione più astratta, in grado di farli emergere ed isolarli. Forse questa è una delle possibili chiavi di lettura del lavoro fotografico di Luigi Ghirri lungo la via Emilia, che rivolge in alcuni scatti, entrati rapidamente nell'iconografia dei paesaggi delle infrastrutture, una particolare attenzione alle stazioni di servizio.

“La fotografia può essere un non marginale momento di pausa e di riflessione, un necessario momento di riattivazione dei circuiti dell'attenzione fatti saltare dalla velocità dell'esterno [...] La fotografia può porsi in rapporto con questi luoghi con cresciuta consapevolezza, evitando evitando apologie, facili critiche, assegnando identità precostituite, impressioni frettolose, le poetiche *on the road*, topografie precise o visioni private, ma assieme a questa consapevolezza riuscire contemporaneamente a meravigliarsi, o a restare stupiti come se fosse la prima volta che guardiamo questo territorio...”

(Luigi Ghirri 1986)

Assistiamo oggi al paradosso per il quale l'architettura lungo l'autostrada si incontra in modo accidentale, quasi sempre al di fuori di essa, ed assume forme e dimensioni percepibili solo alla grande velocità. Solo per fornire un'immagine di questo fenomeno, i casi della stazione ferroviaria dell'alta velocità Me-

diopadana lungo l'A1, con i ponti a servizio degli svincoli del casello di Reggio Emilia, o il *Kilometro rosso Innovation District* lungo l'A4 nei pressi di Bergamo, sono architetture del tutto prive di correlazione funzionale diretta con l'autostrada, ma che si riferiscono ad essa intenzionalmente dal punto di vista morfologico, tentando di dare una risposta al loro ruolo di quinte autostradali. È indicativo della crisi culturale di cui parlavamo in premessa, declinata nella produzione di spazi a servizio delle autostrade, rilevare come, ad esempio, la necessità di architettura o quantomeno di immagine, abbia spinto i promotori di grandi trasformazioni infrastrutturali legate all'innovazione delle reti della mobilità ad affidare agli architetti, proprio in questi anni di crisi dello spazio e dell'architettura, e proprio come avviene in altri paesi o città europee, il progetto dei principali nodi di queste reti, luoghi non a caso frequentati da alti flussi di persone. È il caso di RFI, con le stazioni dell'alta velocità, o delle stazioni della nuova linea della metropolitana di Napoli.

Al contrario, gli elementi che compongono e caratterizzano le aree di servizio autostradali contemporanee non scaturiscono da un pensiero architettonico, ma appaiono spesso come un affastellamento sovrapposto di forme, imposte da una moltitudine di istanze diverse: il cartello pubblicitario, il totem informativo, la giostra per bambini, l'edificio a frangisole, la tettoia ombreggiante... Rispetto al viaggiatore degli anni Sessanta, il viaggiatore contemporaneo subisce (o gode...)

di una *confidenza percettiva* (Lamanna et al. 2010) nei confronti degli elementi più ricorrenti del paesaggio delle aree di sosta, che colloca il reale carattere dello spazio in una condizione di quasi totale invisibilità (Magistà 2013). Non vi è più nulla che possa stupire chi lo frequenta – nelle modalità ormai proprie dell'uso di questi spazi, ovvero l'attraversamento distratto e il consumo veloce – e a dispetto del tentativo commerciale messo in atto dai venditori, ogni colore, forma, luce sgargiante e iper-appariscente scompare, mescolata ad altri elementi simili, ormai effimeri e smarginati nella disattenzione di chi frequenta questi luoghi. Nessuno di questi elementi è in grado di suscitare l'interesse e in parte il compiaciuto stupore che agli albori dell'edificio per il ristoro autostradale scaturiva dalla consumazione di un pasto sopra il flusso di automobili che a tutta velocità scorreva sotto un autogrill a ponte: un'attività del tutto normale e quotidiana, ma radicalmente diversa in quel luogo, per effetto di una ricerca compiuta con gli strumenti dell'architettura attorno al tema dello spazio.

Riportiamo qui i risultati di una piccola ricerca, per immagini, condotta in diverse giornate di sopralluoghi. I risultati di questa ricerca, mostrano che, nonostante non sia riconoscibile alcun principio architettonico a monte della realizzazione dei luoghi a servizio delle autostrade, si possa ugualmente ritrovare nelle forme insolite, mescolate a persone, automobili, camion, e immerse in paesaggi della quotidianità, un legame involontario tra le cose, simile a quello che nasce da un'idea, da una associazione, da una visione che prelude alla creazione di una architettura.

Le fotografie sono state scattate all'interno di luoghi dislocati lungo le autostrade, ma in una condizione totalmente differente rispetto a quella del viaggiatore. La frequentazione di queste aree, durante la campagna fotografica, non è avvenuta in velocità, a margine di esigenze primarie, ma con lentezza e metodo, programmando un periodo sufficientemente lungo di tempo, necessario all'esplorazione e alla riflessione. Solo in queste condizioni, è emerso quanto possiamo ipotizzare sia nell'animo di ognuno, ovvero una necessità di trovare logiche alternative alle immagini che altrimenti ne appaiono prive. È emersa in sostanza la necessità profonda, e intrinseca in ognuno di noi, di un legame tra le forme, che definisca il senso dello spazio che stiamo vivendo. È emersa la necessità di architettura.



Bibliografia

Caccia S. (2013) *Tutela e restauro delle stazioni di servizio*, Franco Angeli, Milano.

Ghirri L. (1986) "Fotografia e rappresentazione dell'esterno" in Bizzarri G., Bronzono E. (a cura di), *Esplorazioni sulla via Emilia. Vedute nel paesaggio*, Feltrinelli, Milano.

Magistà, A. (2013) "Le stazioni fanno il pieno di design", in *La Repubblica.it*, 6 marzo 2013, <https://design.repubblica.it/2013/03/06/le-stazioni-fanno-il-pieno-di-design/#1>.

Lamanna C., Salgarello G., Azzali C., Siviero L. (2010), "Photoscape: atmosfere invisibili" in Maniglio Calcagno A. (a cura di) *Progetti di paesaggio per i luoghi rifiutati*, Gangemi, Roma.

6 - Autostrada A4 Milano-Venezia. Area di servizio Limenella Sud, novembre 2020.

7 - Autostrada A13 Bologna-Padova, area di servizio San Pelagio Est, dicembre 2020.

Autori

Laura Greco – Professore associato di Architettura tecnica, Dipartimento di Ingegneria Civile, Università della Calabria

Francesco Spada – Dottorando di Ricerca, Dipartimento di Ingegneria Civile, Università della Calabria

Luigi Siviero - Ricercatore postdoc, Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Ambientale, Università degli Studi di Padova

Luigi Stendardo – Professore associato di Composizione Architettonica e Urbana, Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Ambientale, Università degli Studi di Napoli Federico II

Chiara Azzali – Architetto, Dottore di ricerca

Stefania Mangini – Dottore di ricerca, Dipartimento di Culture del Progetto, Università IUAV di Venezia.

João Silva Leite - Professor auxiliar convidado, Faculdade de Arquitectura, Universidade de Lisboa

Stefanos Antoniadis – Ricercatore postdoc, Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Ambientale, Università degli Studi di Padova

Giusi Ciotoli – Dottore di ricerca, Dipartimento di Architettura e Progetto, Sapienza Università di Roma

Marco Falsetti – Ricercatore postdoc, Dipartimento di Architettura e Progetto, Sapienza Università di Roma

Luca Tamini – Professore associato di Urbanistica, responsabile del Laboratorio URB&COM, DASTU, Politecnico di Milano

Carlo Costa - Ingegnere, Direttore Tecnico Generale di Autostrada del Brennero S.p.A.

Alessandro Magnago – Ingegnere, Autostrada del Brennero S.p.A.

Alessandro Franceschini – Architetto, Autostrada del Brennero S.p.A

Giuseppe Canestrino – Dottorando di ricerca, Dipartimento di Ingegneria Civile, Università della Calabria

Jan Jacopo Bianchetti – Architetto, responsabile archivio Angelo Bianchetti

Fabrizio Violante - Architetto e Critico cinematografico

Giovanni Giacomello – Dottore di Ricerca, Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Ambientale, Università degli Studi di Padova

Questo numero è stato curato dalla prof.ssa Laura Greco, Dipartimento di Ingegneria Civile, Università della Calabria, e dal Ricercatore postdoc Luigi Siviero, Dipartimento di Ingegneria Civile Edile e Ambientale, Università di Padova

Copyright

Questa rivista è open access, in quanto si ritiene importante la libera diffusione delle conoscenze scientifiche e la circolazione di idee ed esperienze. Gli autori sono responsabili dei contenuti dei loro elaborati ed attribuiscono, a titolo gratuito, alla rivista Trasporti & Cultura il diritto di pubblicarli e distribuirli.

Non è consentita l'utilizzazione degli elaborati da parte di terzi, per fini commerciali o comunque non autorizzati: qualsiasi riutilizzo, modifica o copia anche parziale dei contenuti senza preavviso è considerata violazione di copyright e perseguibile secondo i termini di legge. Sono consentite le citazioni, purché siano accompagnate dalle corrette indicazioni della fonte e della paternità originale del documento e riportino fedelmente le opinioni espresse dall'autore nel testo originario.

Tutto il materiale iconografico presente su Trasporti & Cultura ha il solo scopo di valorizzare, sul piano didattico-scientifico i contributi pubblicati. Il suddetto materiale proviene da diverse fonti, che vengono espressamente citate.

Nel caso di violazione del copyright o ove i soggetti e gli autori avessero qualcosa in contrario alla pubblicazione, si prega di darne immediata segnalazione alla redazione della rivista - scrivendo all'indirizzo info@trasportiecultura.net – e questa provvederà prontamente alla rimozione del materiale stesso, previa valutazione della richiesta.