

Università della Calabria
Dottorato di ricerca internazionale in Architettura e Urbanistica
Quality of design (QUOD)
I ciclo

LE AREE DI SERVIZIO AUTOSTRADALI IN ITALIA

Architettura e costruzione

vol. I

Tutor:
prof. arch. Fabrizio Aggarbati

Co-tutor:
prof. arch. J. Manuel Pagè y Madrigal

Dottoranda:
Laura Greco

INDICE

Volume I

INTRODUZIONE

p. 1

1 - LINEAMENTI EVOLUTIVI DELL'ARCHITETTURA AUTOSTRADALE NEL QUADRO INTERNAZIONALE

1.1. Le espressioni dell'architettura autostradale.

Caratteri originari e traiettorie evolutive

p. 7

1.2. L'architettura autostradale nella stagione della rete circolatoria

*1.2.1. La stazione di servizio e la nascita
dell'architettura autostradale*

p. 12

*1.2.2. Dalla sperimentazione progettuale
e costruttiva nelle stazioni degli anni '30
ai prototipi del dopoguerra*

p. 16

*1.2.3. L'autonomia funzionale della rete e
la nascita dell'area di servizio*

p. 23

*1.2.4. L'assistenza viaggiatori. L'edificio ristoro
nell'esperienza americana*

p. 26

2 - IL CONTRIBUTO ITALIANO AL PROGETTO DELL'AREA DI SERVIZIO: LINEAMENTI EVOLUTIVI DELL'ARCHITETTURA AUTOSTRADALE DEL DOPOGUERRA

2.1. Dalle autostrade di Puricelli al piano Romita del dopoguerra. Lineamenti evolutivi della rete autostradale italiana

p. 33

2.2. La nascita dell'assistenza autostradale. Le opere complementari nelle autostrade di prima generazione

p. 38

2.3. Le opere complementari nella rete del dopoguerra. Il caso dell'Autostrada del sole

p. 44

2.4. La codifica degli standard di qualità del progetto dell'area di servizio attraverso la manualistica tecnic

p. 49

2.5. L'autonomia funzionale della rete e l'assistenza viaggiatori. L'edificio ristoro nell'evoluzione dell'area di servizio

p. 54

2.6. La sperimentazione sulla stazione di servizio tipo

p. 57

**3 - ARCHITETTURA E COSTRUZIONE NEGLI ANNI D'ORO
DELL'AUTOSTRADA: VERSO LA QUALITA' DEL PROGETTO.
L'EDIFICIO RISTORO NELLA RETE DEL DOPOGUERRA**

3.1. Programma e sperimentazione originale nell'edificio ristoro	<i>p. 63</i>
3.2. L'autogrill di Mario Pavesi e Angelo Bianchetti	<i>p. 64</i>
3.3. Il Mottagrill di Angelo Motta e Melchiorre Bega	<i>p. 67</i>
3.4. Gli esordi. L'architettura pubblicitaria nei padiglioni delle aree laterali	<i>p. 69</i>
3.5. L'edificio ponte. Macchina per la ristorazione e finestra sull'autostrada	
3.5.1. La macchina per la ristorazione	<i>p. 83</i>
3.5.2. La finestra sull'autostrada nell'Italia del boom economico	<i>p. 94</i>
3.6. La sfida della costruzione	<i>p. 97</i>
3.7. La crisi dei ponti. La via del progetto aperto	<i>p. 100</i>

**4 - TECNICHE COSTRUTTIVE E QUALITA' ARCHITETTONICA
NELL'EDIFICIO RISTORO DEL DOPOGUERRA**

4.1. La vicenda costruttiva dell'edificio ristoro in relazione al quadro internazionale dell'architettura autostradale	<i>p. 108</i>
4.2. Sperimentazione progettuale e costruttiva nel cantiere dell'Autostrada del sole	<i>p. 109</i>
4.3. Il caso dell'edificio ristoro nel contesto costruttivo del tempo	
4.3.1. Il dibattito sulle tecniche costruttive del tempo e l'eredità degli anni '30	<i>p. 114</i>
4.3.2. La costruzione metallica negli anni '50. Condizioni strutturali ed evoluzione della tecnica	<i>p. 119</i>
4.3.3. La qualità architettonica nella costruzione metallica: dagli spazi espositivi del dopoguerra all'espressionismo strutturale degli anni '60	<i>p. 121</i>
4.3.4. La costruzione metallica in rapporto all'evoluzione tipologica dell'edificio ristoro	<i>p. 123</i>
4.3.5. I riflessi della sperimentazione sul calcestruzzo armato nella serie degli edifici ristoro	<i>p. 128</i>

*5 - L'ARCHITETTURA AUTOSTRADALE TRA PROGETTI
E PROTOTIPI NELLA STAGIONE DEI CONCORSI DEGLI
ANNI '60*

- 5.1. Nuove funzioni e modi d'uso delle architetture
autostradali* p. 138
- 5.2. Relatività spaziale e processualità temporale nella
stazione di servizio tipo dei concorsi AGIP ed ESSO* p. 141
- 5.3. Il rapporto con il paesaggio autostradale* p. 150
- 5.4. La stazione a crescita programmata e
l'industrializzazione edilizia* p. 152

*6 - IDENTITA' ED EREDITA' DEL CONTRIBUTO ITALIANO AL
PROGETTO DELL'AREA DI SERVIZIO AUTOSTRADALE*

- 6.1. La linea italiana* p. 158
- 6.2. Un'architettura Italian Style* p. 161
- 6.3. Il problema dello standard* p. 163
- 6.4. Dall'eredità del contributo italiano alla formulazione
di una griglia di indicatori di qualità del progetto* p. 167
- 6.4.1. Modalità di intersezione area - rete*
- 6.4.2. Compelssità funzionale*
- 6.4.3. Appropriatezza tecnologica*
- 6.4.4. Flessibilità funzionale e tecnologica
degli edifici*

*7- DALL'ANALISI DELL'EVOLUZIONE CONTEMPORANEA
ALLA FORMULAZIONE DI INDIRIZZI DI PROGETTO PER IL
FUTURO DELL'AREA DI SERVIZIO AUTOSTRADALE*

- 7.1. L'architettura autostradale nel contesto
contemporaneo* p. 172
- 7.1.1. L'area di servizio come progetto seriale* p. 172
- 7.1.2. L'evoluzione contemporanea dello spazio
stazione. Il caso delle architetture autostradali di
Samyn & partners* p. 176

<i>7.2. L'area di servizio come interfaccia tra infrastruttura e territorio. Il caso francese</i>	<i>p. 185</i>
<i>7.3. Verso nuovi indirizzi di qualità nel progetto dell'area di servizio</i>	<i>p. 190</i>
<i>7.4. Dall'area al micro-polo di servizi globale. Indirizzi per un'ipotesi di territorializzazione delle aree di servizio autostradali</i>	<i>p. 195</i>
<i>7.5. La griglia di indicatori di qualità</i>	<i>p. 200</i>
7.5.1. Modalità di intersezione area - rete	
7.5.2. Complessità funzionale	
7.5.3. Appropriatezza tecnologica	
7.5.4. Flessibilità funzionale e tecnologica dei manufatti	
7.5.5. Relazione funzionale area - territorio	
7.5.6. Sostenibilità energetica e ambientale	
7.5.7. Unitarietà del processo progettuale	

Volume II

APPARATI

CASI STUDIO

<i>Premessa</i>	<i>p. 3</i>
<i>L'edificio ristoro</i>	
<i>Il padiglione Pavesi di Lainate (1958)</i>	<i>p. 8</i>
<i>Il padiglione Pavesi di Varazze (1958)</i>	<i>p. 17</i>
<i>L'autogrill Pavesi di Fiorenzuola d'Arda (1959)</i>	<i>p. 25</i>
<i>Il Mottagrill di Cantagallo (1960-1961)</i>	<i>p. 35</i>
<i>L'autogrill Pavesi di Novara (1962)</i>	<i>p. 46</i>
<i>L'autogrill Pavesi di Dorno (1961-1962)</i>	<i>p. 52</i>
<i>L'autogrill Pavesi di Montepulciano (1965-1967)</i>	<i>p. 58</i>
<i>Il Mottagrill a Limena (1965 - 1967)</i>	<i>p. 71</i>
<i>La stazione di servizio</i>	
<i>La stazione di servizio AGIP a Mestre Bazzera (1969 - 1971)</i>	<i>p. 85</i>
<i>La stazione di servizio tipo ESSO (1971)</i>	<i>p. 92</i>
<i>Le aree di servizio contemporanee</i>	
<i>L'area di servizio di Orival, Belgio (1998-2001)</i>	<i>p.106</i>
<i>L'area di servizio di Hellebecq, Belgio (1999-2002)</i>	<i>p.119</i>
<i>BIBLIOGRAFIA RAGIONATA E RICERCA ARCHIVISTICA</i>	<i>p.120</i>
<i>BIBLIOGRAFIA GENERALE</i>	<i>p.146</i>

INTRODUZIONE

Le sperimentazioni che si compiono oggi negli scenari europei, come corollari di un generale ripensamento delle relazioni tra infrastrutture e territori, inseriscono il tema dell'area di servizio autostradale nel più ampio dibattito contemporaneo sulla qualità delle infrastrutture, trasformandolo in un'esperienza di frontiera tra scale, velocità e territori di progetto differenti, che appartengono al dominio dell'architettura, del disegno del paesaggio e dell'infrastruttura. Tale visione si colloca a valle di un percorso evolutivo, che a partire dalle origini, ai primi del '900, delle architetture autostradali, si sviluppa lungo traiettorie preferenziali, che consolidano indirizzi e criteri della ricerca sulla qualità del progetto dei singoli manufatti e, successivamente, delle aree.

Questo lavoro, sviluppato all'interno del I ciclo del Dottorato di ricerca internazionale in Architettura e Urbanistica *Quality of Design*, si propone di fornire un contributo all'indagine degli sviluppi futuri del tema progettuale, a partire dalla conoscenza e dall'interpretazione dei processi di innovazione che hanno interessato finora gli indirizzi, le tecniche e gli strumenti di progetto delle aree di servizio.

Allo scopo l'indagine è condotta in relazione al quadro internazionale e alla specifica vicenda italiana e tenendo conto dei profili di qualità del progetto delle infrastrutture definiti all'interno del Dottorato di ricerca e riguardanti:

- *Infrastrutture e contesti*
- *Infrastrutture, ambiente, paesaggio*
- *Infrastrutture e nuove forme degli spazi*
- *Infrastrutture e consenso*
- *Infrastrutture e processi di fattibilità.*

L'origine della discussione sulla *quality of design* del tema in oggetto è individuata dallo studio nella nascita dell'architettura autostradale.

Una prima espressione del progetto dell'area di servizio è infatti riferita alla ricerca sulla qualità del manufatto e dunque alla produzione dell'architettura autostradale, intesa come serie articolata di edifici di supporto alla fruizione dell'arteria (stazioni di rifornimento, edifici ristoro, motel, barriere autostradali). Secondo questa prospettiva, l'area di servizio si connota come un sistema di manufatti e di spazi aperti, articolati all'interno di un layout planimetrico forte-

mente condizionato dai modi d'uso universali; dalle logiche di economia di gestione e visibilità aziendale dei marchi, dei prodotti e dei servizi distribuiti; dalle indicazioni normative che regolano la sicurezza delle attrezzature e degli spazi. Il sistema degli edifici definisce caratteri e tipologie delle aree, determinando due distinte posizioni di progetto, assunte a riferimento in questo lavoro: la sperimentazione intorno all'architettura dell'oggetto come fattore qualificante in maniera originale l'area; la ricerca intorno allo standard come economia di realizzazione e gestione delle attrezzature.

Nel primo caso lo studio riferisce i caratteri di riconoscibilità del singolo intervento all'autonomia e all'originalità figurativa, formale e costruttiva dei manufatti. Gli esordi e la maturità di questo approccio sono considerati alla luce dei contributi provenienti dalle discipline dell'architettura, dell'ingegneria, del design e della grafica pubblicitaria, grazie ai quali si disegna l'identità di oggetti che dichiarano, attraverso la connotazione ingegneristica e tecnologica, la propria appartenenza al repertorio figurativo dei miti della modernità.

Al contempo, lo studio riconduce l'espressione dell'architettura autostradale come ricerca sullo standard, al programma di autonomia funzionale, che l'autostrada, a partire dal secondo dopoguerra, pone a base della sua stessa affermazione. L'idea di un'infrastruttura sovrapposta al territorio e autosufficiente trova, infatti, nel complesso di funzioni e attrezzature dell'area un riferimento indispensabile. In questo caso, l'immagine dell'area come entità seriale, indifferente ai contesti insediativi, riconoscibile esclusivamente per l'appartenenza, palesemente denunciata, a una serie, è basata su un sistema standardizzato di oggetti, funzioni e relazioni.

L'analisi del ruolo avuto dall'architettura autostradale nell'evoluzione del progetto dell'area è sviluppata attraverso la vicenda italiana.

L'intervallo temporale analizzato contempla le aree di servizio realizzate tra il 1955, anno dell'approvazione del Piano Romita per la costruzione della rete autostradale del dopoguerra e il 1975, anno di emanazione della legge che sancisce il blocco dei cantieri autostradali. Attraverso il campo di indagine così definito, il lavoro si propone di individuare l'identità del contributo italiano al progetto dell'area di servizio come espressione dell'architettura autostradale, valutandone, conseguentemente e in relazione al contesto internazionale,

l'eredità per la condizione contemporanea e gli scenari futuri.

Lo studio si inserisce in tal senso in un quadro di conoscenze al momento frammentato, costituito da approfondimenti episodici e limitati alla fenomenologia dell'edificio ristoro, condotti secondo approcci e prospettive riferibili ai temi della comunicazione pubblicitaria e della storia del costume, ai quali si affiancano la cronaca dei fatti elaborata dai gestori autostradali e la presentazione di aspetti manualistici in pochi casi (Boaga, 1973; Casati, 1980).

Le fonti utilizzate, in considerazione della limitata letteratura disponibile, sono quelle degli archivi dei progettisti, delle imprese, degli enti pubblici in prima istanza, completate da riferimenti episodici rintracciati sulla stampa e sulle riviste specializzate dell'epoca.

La metodologia adottata nell'indagine prevede il confronto della vicenda italiana con i principali atteggiamenti di progetto, sottolineati nel quadro internazionale, come indicatori della presenza di processi di innovazione.

Rispetto all'orizzonte internazionale la vicenda è affrontata in relazione al contesto culturale, socio-economico e tecnico-costruttivo che caratterizza gli anni del dopoguerra e del boom economico. In questa prospettiva assumono particolare rilievo il cantiere dell'Autostrada del sole e il contesto economico-produttivo delle industrie dolciarie, che in Italia promuovono lo sviluppo dell'architettura autostradale.

L'appartenenza della produzione considerata alla stagione moderna del progetto dell'area, contraddistinta dalla presenza del manufatto come elemento connotante, ha orientato il lavoro verso l'approfondimento della vicenda dell'edificio ristoro e della stazione di servizio, affrontati con lenti di lettura distinte in funzione del diverso ruolo che essi assumono nel quadro generale.

In particolare l'edificio ristoro viene assunto come esperienza chiave negli anni d'oro dell'Autostrada del sole. La sua vicenda è esplorata nei capitoli 3 e 4 attraverso la dimensione costruttiva che partecipa a determinare le implicazioni estetiche e figurative di queste architetture. Lo studio dell'apparecchiatura costruttiva, correlato all'indagine della qualità architettonica, affronta il tema inquadrandolo nel panorama dell'epoca e riferendolo al cantiere maggiore dell'Autosole. Attraverso questa operazione si delinea una prima parte dell'identità italiana, di cui si segnala la posizione rispetto allo scenario internazionale.

L'analisi della ricerca architettonica sulla stazione di servizio evidenzia il secondo segmento della sperimentazione progettuale e costruttiva, imperniato sul problema dello standard. Il quesito è sollevato dal confronto tra la tensione alla serie del manufatto stazione e la simultanea partecipazione al processo di modificazione di contesti variamente connotati, cui lo stesso atto progettuale riconduce il tema seriale dell'area di servizio. Le esperienze condotte attraverso i progetti dell'Agip e dell'Esso negli anni '60 sono assunte nel capitolo 5 come riferimenti privilegiati per sintetizzare la posizione italiana sul tema e per rilevare in che modo la stazione tipo stabilisce, nuovamente, dopo l'edificio ristoro, un rapporto prioritario con i materiali e le tecniche della costruzione, in questo caso industrializzata.

Gli elementi di originalità che lo studio estrae dalla vicenda nella stagione indagata consegnano al progetto contemporaneo un carattere identitario e alcuni valori metodologici, sintetizzati nel capitolo 6 in una serie di indicatori, relazionati, nel successivo capitolo, ai processi contemporanei del panorama internazionale.

La riflessione conclusiva, sviluppata nel capitolo 7, segnala le tendenze evolutive odierne, rilevate nel quadro europeo in risposta alla crisi degli atteggiamenti e delle tecniche di progetto consolidati. Tale analisi considera da un lato, l'aggiornamento della ricerca sull'architettura autostradale, condotta ad esempio in riferimento all'esperienza, emblematica nell'ambito europeo, di Samyn and partners, dall'altro, la territorializzazione del progetto degli spazi di sosta attraverso il caso francese.

La seconda espressione è stata selezionata, in riferimento agli obiettivi dello studio, per documentare l'attenzione riposta sui processi di integrazione fisica, funzionale e culturale dell'area di servizio nei territori attraversati. La riflessione condotta solleva questioni inedite per il progetto degli spazi e delle attrezzature di sosta. Tali interrogativi mettono in discussione i riferimenti, i criteri e gli strumenti finora adoperati. La centralità esclusiva del manufatto, come espressione di un'architettura moderna e innovatrice prima, come segno - garante dell'universalità dei servizi e dell'assistenza poi, potrebbe rivelarsi, se considerata come opzione esclusiva, una condizione inadeguata ad attivare e governare il processo di innovazione che dovrebbe interessare il progetto contemporaneo di

questi spazi.

Lo studio, sulla scorta dell'analisi sviluppata, approda, nel capitolo 7, alla revisione degli indicatori di qualità - desunti sulla base dell'esperienza italiana - e alla selezione di altri originali, ritenuti condizionanti lo sviluppo futuro del progetto dell'area e riguardanti, ad esempio: la complessità funzionale, il livello di accessibilità, il contesto insediativo. Questi fattori, pur contenendo implicazioni relative ai caratteri dell'area (dimensionali, insediativi, morfogenetici, tecnico-costruttivi) e dei suoi manufatti, intendono aprire la riflessione sulla qualità delle relazioni attivabili di volta in volta, tra l'area e i territori circostanti, sulla base di strategie di intervento comunque generalizzate, capaci di modificare le traiettorie consolidate negli ultimi decenni e di orientare il tema progettuale verso un processo di territorializzazione di questi spazi.

1 - LINEAMENTI EVOLUTIVI DELL'ARCHITETTURA AUTOSTRADALE NEL QUADRO INTERNAZIONALE

1.1. Le espressioni dell'architettura autostradale. Caratteri originari e traiettorie evolutive

L'architettura autostradale è da intendersi come l'insieme degli spazi e delle attrezzature insediatisi lungo il bordo autostradale allo scopo di fornire assistenza ai viaggiatori e consentire la gestione delle infrastrutture: stazioni di servizio, punti ristoro, aree per la sosta, stazioni per il pedaggio, centri di manutenzione. I manufatti per l'assistenza viaggiatori in particolare, assumono, fin dalle origini, una valenza figurativa e costruttiva, funzionale all'espressione dei contenuti di modernità delle nuove infrastrutture, stabilendo una relazione diretta con i miti moderni della velocità, del viaggio e dell'automobile. Tali opere derivano i loro caratteri dalle forme originarie delle stazioni di servizio dei primi del '900 e maturano i successivi passaggi evolutivi nella stagione della cosiddetta "rete circolatoria", segnata dalla nascita e dallo sviluppo repentino delle grandi arterie extraurbane.

L'osservazione di questo segmento della produzione architettonica del '900 consente di individuare, a partire dalle origini del fenomeno, due fasi caratteristiche.

La prima è segnata dalle origini dell'architettura autostradale, coincidenti, secondo gli studi finora condotti, con le stazioni di servizio comparse in America ai primi del '900, e con la successiva e determinante riflessione compiuta in Europa su questo tema nel periodo tra le due guerre nell'ambito del Movimento Moderno.

In questi decenni la stazione di servizio, strutturatasi come spazio specializzato per l'assistenza agli autoveicoli, si afferma come una delle espressioni dell'ideologia della macchina, trovando nell'architettura del manufatto e delle sue parti il dominio di affermazione dei propri contenuti simbolici. La diffusione limitata delle automobili, la tecnologia degli autoveicoli e la mancanza di reti autostradali circoscrivono, soprattutto in ambito europeo, il fenomeno prevalentemente al contesto urbano, ad eccezione di alcune significative esperienze, come quella della rete tedesca.

In questo quadro si inserisce la sperimentazione progettuale e costruttiva intor-

no sulla qualità del manufatto, condotta attraverso i materiali dell'architettura, dell'ingegneria e della grafica pubblicitaria, i cui esiti restituiscono una produzione segnata da un forte gradiente tecnico – ingegneristico. La dimensione costruttiva, espressa attraverso i materiali e le tecniche moderne, si afferma in tal senso come uno dei valori connotanti questa serie di architetture nel panorama europeo, tanto da estendere la propria influenza culturale anche al dopoguerra e dunque alla stagione di piena maturità dell'architettura autostradale, coincidente con le reti extra-urbane. In tale evoluzione si inserisce significativamente la vicenda dell'architettura autostradale italiana, espressa attraverso la serie degli edifici ristoro, i cui caratteri, come si dimostrerà nei capitoli successivi di questo studio, esprimono, attraverso l'interpretazione del delicato equilibrio tra i materiali dell'architettura, dell'ingegneria e della grafica pubblicitaria, una posizione originale nel processo di innovazione allora in atto. La seconda fase matura come naturale conseguenza del procedimento di deterritorializzazione, che sostiene gli sviluppi della rete circolatoria del dopoguerra e che investe, progressivamente, l'architettura autostradale, assunta come uno degli strumenti attuativi di questo programma.

La costruzione in Europa delle nuove reti autostradali e il risanamento di quelle danneggiate dal conflitto, pongono all'attenzione della committenza e dei gestori delle reti, le stazioni extraurbane, autostradali in particolare.

La formazione di una prima rete di strade specializzate per gli autoveicoli che attraversano i territori extraurbani, pone il viaggiatore lontano dalla sfera di influenza funzionale della città e determinano un'attenzione originale sui temi dell'assistenza viaggiatori. Questa condizione altera infatti l'equilibrio fondato sulla inscindibilità dei "reciproci originari rapporti di stretta complementarietà d'uso e funzione"¹ stabiliti tra strada e città e ripropone, come già in passato attraverso le stazioni di posta², la necessità di formare dei punti di assistenza per il veicolo e il viaggiatore lungo i percorsi extraurbani. Il rapporto tradizionale tra strada e città rimane al centro anche della concezione di arterie come le autostrade, che sviluppandosi inizialmente lontano dalle aree urbane, sembrano negare l'indissolubilità della complementarietà funzionale tra i due sistemi. In realtà come osserva Boaga, "allontanata dalla città, di cui aveva dimenticato persino l'esistenza fisica passandone a grande distanza, l'autostrada non conseguì il suo completo equilibrio funzionale che quando attirò nella sua zona

di influenza quei servizi di assistenza che nel passato il viaggiatore trovava nelle città attraversate"³. E' così che allora, grazie anche al progresso registrato dalla meccanica dei veicoli, l'assistenza alle auto diventa un punto complementare di un programma di arricchimento funzionale della rete di assistenza autostradale, che pone al centro del suo interesse il viaggiatore, predisponendo servizi di accoglienza, ricezione, ricreazione, tali da configurare lungo le autostrade dei veri "centri di servizio per l'uomo" prima che dei punti di assistenza per i veicoli. Attraverso questa traiettoria lo sviluppo del sistema di assistenza stradale organizzata partecipa in maniera determinante al raggiungimento del "programmatico completo distacco della strada dal contesto attraversato" nonché a realizzare "la prevista struttura di comunicazioni veicolari, sovrapposta a quella esistente e autosufficiente ai propri scopi"⁴.

L'area di servizio si definisce così come insieme di "attrezzature peculiari della strada territoriale" che "per essa sviluppano tutta la loro attività specifica, totalmente autosufficiente, ubicandosi autonomamente lungo gli itinerari degli spostamenti, cioè prescindendo da qualsiasi rapporto con altre attrezzature e conferendo alla strada stessa una elevata indifferenza a ciò che il contesto attraversato può o non può offrire in termini di comfort [...] così l'autostrada è completata coerentemente sul piano della fruizione proprio da queste aree che ne esaltano l'autonomia programmatica"⁵

Gli esiti estremi di questa stagione, consolidatisi a partire dagli anni '60, restituiscono una nuova immagine dell'architettura autostradale, quella emblematicamente riassunta nella stazione-segno, icona dello standard. Il processo di deterritorializzazione che ha investito anche i servizi di assistenza, trasla i criteri e gli strumenti del progetto in un dominio che, superato il riferimento ai miti moderni della velocità, trova nell'universalità dei modi d'uso e dei servizi offerti la propria caratterizzazione, codificata attraverso configurazioni architettoniche e costruttive univocamente definite.

La presenza di fattori strutturali interni, come la matrice funzionale universale delle aree di servizio, responsabili dei caratteri architettonici e costruttivi originali degli edifici e dell'organizzazione dei piazzali, nonché quella di fattori esterni, come il progressivo incremento dei flussi di traffico lungo le reti autostradali e degli interessi economico-commerciali ad essi conseguenti, favoriscono, allora come oggi, la formazione di repertori formali tipizzati e l'adozione di tecniche

ed elementi prefabbricati e/o standardizzati. La dimensione seriale tiene conto infatti:

- del particolare processo gestionale che caratterizza queste strutture, soprattutto per ciò che riguarda la ristorazione, normalmente controllata da soggetti attivi su larga scala, particolarmente sensibili alla costituzione di un'immagine riconoscibile;
- dei modi di fruizione tendenzialmente universali e veloci, che caratterizzano queste come altre architetture della mobilità, esigendo la rispondenza delle organizzazioni a un codice funzionale facilmente leggibile e territorialmente diffuso.

I fattori suddetti possono intendersi correlati alla visione dell'area di servizio che in quanto standard, si pone come rifugio rassicurante per viaggiatori, che sono sempre più passeggeri frettolosi e passivi "variamente condizionati dalle insicurezze che derivano proprio dal continuo accedere al nuovo"⁶, tanto da cercare i segni certi di un mondo conosciuto, come quello, ad esempio, dei punti ristoro immediatamente riconoscibili.

Anche in questo caso la vicenda italiana si colloca in una posizione originale nell'esplorazione del rapporto contraddittorio tra la serialità dell'oggetto e la variabilità dei contesti con cui esso entra in relazione. Le esperienze condotte sulla stazione di servizio tipo negli anni '60/'70 forniscono indicazioni in tal senso. Oggi, in presenza del generale ripensamento dei rapporti tra i sistemi insediativi e le infrastrutture, la progressiva deterritorializzazione che ha investito l'architettura autostradale nelle sue forme più elementari prima e, successivamente le articolazioni più complesse delle aree di servizio, entra in crisi.

Alcune esperienze contemporanee sembrano muoversi significativamente verso la ricerca di atteggiamenti e strumenti di progetto innovati, la cui specificità emerge all'interno di un quadro ancora segnatamente condizionato dall'esperienza passata, la cui eredità è comunque necessario interpretare e valutare nella prospettiva dei processi futuri. Tale operazione è condotta nei capitoli seguenti con riferimento all'esperienza italiana della quale, una volta delineati i caratteri generali, verranno affrontate le peculiarità emergenti rispetto alle traiettorie suddette e al quadro internazionale che verrà tracciato in questo capitolo.

1. 2. L'architettura autostradale nella rete circolatoria

1.2.1. La stazione di servizio e la nascita dell'architettura autostradale

Le prime filling station vedono la luce negli Stati Uniti, tra il 1900 e il 1910 su iniziativa delle compagnie petrolifere. La particolare natura di questi manufatti e le condizioni in cui iniziarono a diffondersi rendono difficile ricostruirne le origini⁷. La distribuzione del carburante, in un'epoca in cui il parco automobilistico, anche nel paese responsabile della sua diffusione di massa, era ancora molto ridotto e pochi credevano nel futuro dell'automobile, non riscuote particolare attenzione. Il servizio è pubblicizzato, assicurato all'utente, nel territorio urbano e in quello extraurbano, ma integrato all'interno di categorie di punti vendita



Fig.1 - Central Oil and Gasolina Station, Flint, Michigan, USA, 1910



Fig. 2 - La stazione di rifornimento e la strada urbana. Pubblicità, 1924



Fig. 3-4 - Il linguaggio pubblicitario sulla facciata della stazione di rifornimento

consolidati: drogherie, ferramenta, empori. Il pragmatismo americano si preoccupa innanzitutto di fornire il servizio, migliorare la qualità del prodotto, ottimizzarne la distribuzione, studiarne la pubblicizzazione (Fig. 1-4).

Si perfezionano gli strumenti e le attrezzature per lo stoccaggio, l'erogazione e la misurazione del carburante; si forma un primo repertorio di segni per la pubblicità che racchiudono i nomi delle aziende e dei prodotti commercializzati. La facciata delle rivendite diventa il supporto architettonico del repertorio degli

elementi grafici. Sul marciapiede, davanti all'emporio o al caffè, gli erogatori conquistano un loro posto, diventando inconsapevolmente parte di un arredo urbano in forte evoluzione. Intanto il catalogo dei segni e delle iscrizioni pubblicitarie comincia a dilatarsi, a occupare superfici sempre maggiori, a imporre un fuori scala, che dal linguaggio consolidato della facciata urbana comincia a rivolgersi verso i tempi e i ritmi della strada e del movimento, che impongono nuove leggi di visibilità e leggibilità degli elementi (Fig. 5-6).

Gli anni '20 del '900 segnano il diffondersi in Europa delle prime stazioni di rifornimento⁸. Le condizioni insediative sono analoghe a quelle americane: anche qui si afferma una dimensione grafica degli interventi, che collocando gli impianti in edifici esistenti, incidono sulla caratterizzazione cromatica della fac-

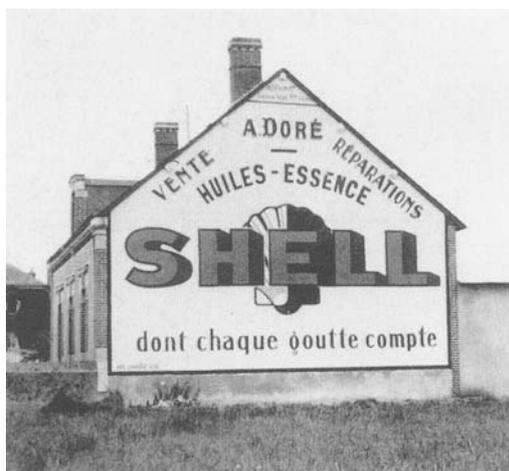


Fig. 5-6 - Le compagnie petrolifere sono le prime a rendersi conto del potenziale pubblicitario del bordo stradale, in Europa come negli Stati Uniti.

ciata, sulla presenza di geometrie associate al nome di prodotti e marche, che seppure non ancora codificate all'interno di una concezione di logo, sono l'espressione più visibile e connotante di queste prime realtà. L'effervescenza e la grande visibilità assicurata da queste prime sperimentazioni lasciano intuire il ruolo che la stazione di servizio assumerà negli sviluppi futuri della grafica pubblicitaria del '900⁹.

Service Station utilizzato negli Stati Uniti a partire dagli anni '20 per indicare l'organizzazione di spazi coperti e attrezzature all'aperto per la distribuzione del carburante e una prima rudimentale assistenza all'autoveicolo.

La specializzazione degli spazi, la definizione di accessi e di un'area di stazionamento riservati per la sosta dei veicoli, creano le condizioni per il passaggio

*Fig. 7 - Earl's Place, Tucson, USA, 1930.
Un punto di assistenza stradale a funzionalità complessa (stazione di rifornimento, ristoro, vendita giornali)*



verso una forma embrionale di architettura della stazione di servizio (Fig. 7). Si tratta di manufatti molto semplici, di forma regolare, a un piano, spesso anche realizzati in legno, che affidano alla decorazione pubblicitaria della facciata la loro caratterizzazione¹⁰, palesando l'appartenenza al mondo della macchina e



Fig. 8 - Pittsburg, Pennsylvania, USA, 1917



Fig. 9 - Stazione, Royal Oak, Michigan, USA, 1936



Fig. 10 - Pure Oil Station, Columbus, Ohio, USA, 1935



Fig. 11- Lighthouse Service Station, Huntington, Long Island, USA, 1933

della modernità, ancora dai più soltanto presagito, da tanti ostinatamente contrastato.

Nell'intento di nobilitare un'architettura così utilitaristica si sviluppano in quegli stessi anni una serie di progetti che cercano di ambientare i nuovi oggetti attraverso soluzioni di estrema discrezione, adattandone colori, forme e linguaggio a quelli tradizionali dei luoghi (Fig. 10-11). Una preoccupazione, che ben distan-

te dall'orientare il progetto verso una contestualizzazione consapevole degli interventi, cerca di rispettare le richieste di decoro di questi nuovi manufatti provenienti da più parti¹¹. Nella ricerca di una legittimazione stilistica, il repertorio neoclassico diventa un riferimento privilegiato per la giovane architettura della stazione di servizio, che non ha tradizione e riferimenti storici di alcun tipo¹² (Fig. 8-9). In alcuni casi il registro neoclassico si rivela un passaggio obbligato verso la formazione dei primi elementi architettonici realmente innovatori e propri della cultura e dell'architettura della strada, di cui la stazione si avvia ad essere uno dei primi preziosi e fertili laboratori del '900 (Fig. 13-14). Il colonnato si trasforma ben presto infatti nel supporto della pensilina che protegge l'area



Fig. 12 - Progetto di Stazione per il Salon d'Automne, 1927

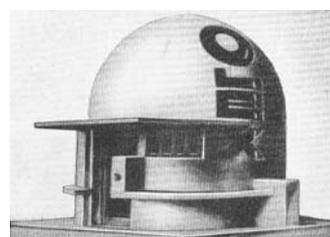


Fig. 13 -14 - Progetti per la Olex, Germania, 1928

di sosta dei veicoli, diventa, in alcuni casi, occasione per la celebrazione, seppure in stile, di questi nuovi luoghi, attraverso giganteschi archi di trionfo e pro-pilei attraverso i quali fare circolare le automobili.

La luce si afferma in questi stessi anni come un altro materiale della nuova architettura della strada: il tema del viaggio incontra così quello delle luci della città moderna. Robert Mallet - Stevens presenta al *Salon d'automne* del 1927 una stazione di servizio concepita e costruita attraverso il progetto dell'illuminazione, che trasforma un piccolo totem in chiosco per il rifornimento e pannello informativo stradale (Fig. 12).

1.2.2. Dalla sperimentazione progettuale e costruttiva delle stazioni degli anni '30 ai prototipi del dopoguerra

Gli anni '30 racchiudono una stagione determinante dell'architettura autostradale per ragioni diverse: il mercato delle automobili incrementa il suo fatturato; nascono le prime reti di distribuzione, propriamente dette; la stazione di servizio esce dal limbo degli spazi maleodoranti e utilitaristici del manufatto di servizio, per entrare, da un lato, nel novero delle architetture moderne, emblema di quella che in tanti indicano come la nascente civiltà della macchina; per conquistarsi, dall'altro, un posto tra gli oggetti e gli eventi che costruiscono la cultura della strada. In questo quadro architettura, ingegneria e grafica confrontano strumenti e intersecano strategie.

La formazione delle prime reti di distribuzione è l'occasione per lo studio e la sperimentazione di modelli di stazione che possono, diffusi sul territorio, diventare amplificatori dell'immagine e del prodotto aziendale. Il messaggio pubblicitario, finora affidato all'effervescenza e all'inventiva delle pareti dipinte e delle insegne, ha bisogno di una maggiore strutturazione. Allo stesso tempo l'origine di un'architettura della stazione, che abbandonata la decorazione superficiale della facciata, trova nella specializzazione dell'area e nella definizione di volumi e spazi per funzioni specifiche, una sua prima identità, ha necessità di organizzare l'ideazione e la costruzione delle sue parti per contenere i costi e ottimizzare il funzionamento e la gestione della rete.

La strutturazione teorica del problema e la sperimentazione progettuale che si alimenta di conseguenza, portano alla definizione dei primi tipi di stazione e dunque alla formazione della dimensione seriale del progetto.

In questo quadro si collocano tre esperienze significative, tutte sviluppate negli Stati Uniti negli anni '30 da progettisti incaricati da aziende petrolifere. Norman Bel Geddes nel 1934 studia per la Socony, poi trasformata in Mobil, una carta per il progetto della stazione di servizio, articolata in ventiquattro punti concernenti l'immagine, la visibilità, la luce, i manufatti e l'organizzazione della viabilità interna, gli aspetti tecnico-costruttivi. La compagnia, diffidente nei confronti del rinnovamento oltremodo radicale, che a suo parere Geddes proponeva nella carta, realizzò un solo prototipo di stazione.

In quegli stessi anni Raymond Loewy predispone, su incarico dell'Esso, un prototipo per Manhattan¹³. Una terza esperienza è quella di Walter Dorflin Teague

condotta per la Texaco. Lo studio, analogamente a quello perfezionato da Geddes, propone un approccio sistemico al problema, integrando nella definizione del tema progettuale questioni che attengono all'accoglienza, al comfort, all'area di servizio, alla stazione propriamente detta, alle strumentazioni. Il prototipo di Teague fu recepito favorevolmente e negli Stati Uniti ne vennero costruiti migliaia di esemplari. Si tratta di un volume quasi cubico, con gli spigoli arrotondati, caratterizzato da tre bande colorate, dal logo e da un attento studio della veste tipografica¹⁴.

Gli elementi dell'architettura della stazione sono ormai definiti: un chiosco, completato da una pensilina che ne protegge l'ingresso e lo spazio di sosta delle auto, l'insegna pubblicitaria.

Le esperienze americane di questi anni, seppure oggi difficilmente documentabili, si costituiscono come riferimento determinante per la definizione del tema progettuale della stazione di servizio, inteso qui prima che altrove, come



Fig. 15 - La stazione di servizio modello disegnata per la Socony da Norman Bel Geddes, 1934



Fig. 16 - Una stazione sviluppata sul prototipo di Frederick G. Frost per la Socony (Mobil), Burlington, Iowa, USA, 1934

progetto di un oggetto di design, crocevia di strumenti e materiali dell'architettura e della grafica, tipizzabile e ripetibile in serie.

Gli anni '30 sono anche il decennio della sperimentazione progettuale e costruttiva europea sulla stazione di servizio come progetto di architettura, che come tale trova nei parametri di spazio e luce, i propri elementi caratterizzanti, nei materiali e nelle tecniche moderne, gli strumenti per costruirlo. L'ideologia della macchina e della velocità trovano espressione, più che nell'articolazione degli spazi della stazione, nel disegno aerodinamico delle prime pensiline in calcestruzzo, alle quali si affida la rappresentazione del senso di omogeneità e plasticità delle forme dell'automobile, icona dell'intonazione ideologica di

fondo. Le superfici curve e continue e i profili sottili delle pensiline trovano nella tecnica del calcestruzzo il loro naturale supporto costruttivo.

Architetti e ingegneri europei riconoscono in questo tema progettuale un laboratorio, certo lontano dalla grande architettura, ma anche libero da tradizioni; un territorio sul quale sperimentare i principi della pianta libera, delle facciate continue, della leggerezza, della trasparenza. L'essenzialità dell'architettura, l'evanescenza degli involucri, la plasticità delle grandi pensiline, consentono un'organizzazione libera dello spazio e collocano in alcuni casi, come avviene in una serie di stazioni tedesche, queste realizzazioni in stretta relazione culturale e costruttiva con l'Espressionismo e il Movimento Moderno (*Fig. 16-19*).

Questo presupposto ideologico e culturale determina la progressiva autonomia della pensilina, che si stacca dal volume dell'edificio stazione per conquistare una sua collocazione autonoma sul piazzale, sviluppandosi sia come elemento unico e continuo, su sostegni discreti e numerosi, sia come tipo a fungo con pilastro unico centrale, in alcuni casi ripetuto all'interno di configurazioni poi riprese nei modelli di stazione sviluppati negli anni '60 e '70.

Il ruolo acquisito dalla pensilina nell'architettura della stazione di servizio è favorito al contempo da esigenze di visibilità che individuano nel profilo curvo e continuo, il supporto per elementi pubblicitari e luminosi. Nata per pura necessità funzionale, è infine diventata espressione dello spettacolo della modernità, che guarda alla performance tecnica come garante di luci e sbalzi sempre più ampi, di profili sempre più sottili, di curve più continue (*Fig. 21-23*).

La stagione di sperimentazione intensa condotta sulla stazione di servizio nel periodo tra le due guerre, con prospettive differenti tra Europa e Stati Uniti, comprese tra la ricerca dei *designer* americani sulla stazione modello e il laboratorio sull'architettura autostradale di matrice europea, si interrompe con lo scoppio del secondo conflitto mondiale.

La realtà del dopoguerra pone il progetto della stazione di servizio di fronte a nuovi interrogativi e soprattutto, di fronte a un sostanziale cambiamento.

Le aziende petrolifere, in considerazione dell'esistenza di reti di distribuzione ormai consolidate, individuano due obiettivi fondamentali e convergenti all'interno della loro strategia di progetto: contenere costi di costruzione e gestione delle stazioni; rendere la propria immagine riconoscibile e identificabile attraverso tutta la rete. Questa volontà contrasta con lo spirito pionieristico della



17



18



19



20



21

Fig. 17 - Stazione Tita, Zurigo, Svizzera, 1934. Prog. Egender e Muller.

Fig. 18 - Stazione Kystvejen, Klampenborg, Danimerca, 1938. Prog. Arne Jacobsen.

Fig. 19 - Stazione Eckebrecht, Hannover, Germania. Prog. Lichtenbahn

Fig. 20 - Stazione Aral, Francoforte, Germania, anni '30. Prog. Krahn.

Fig. 21 - Stazione Ozo, Saint Egrève, Francia, 1938.



Fig. 21 - Stazione Voets, Brunswick, Germania, Prog. Kraemer



Fig. 22 - Stazione di servizio Esso, Brema, Germania, 1950. Prog. Schöning

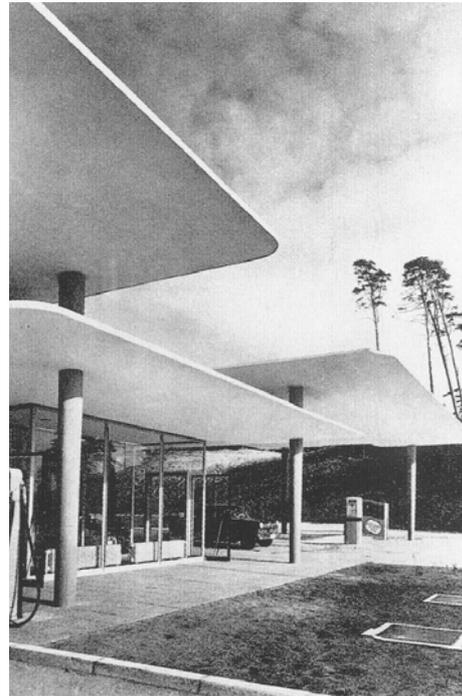


Fig. 23 - Stazione ad Hannover, Germania, anni '50. Prog. Osterlen

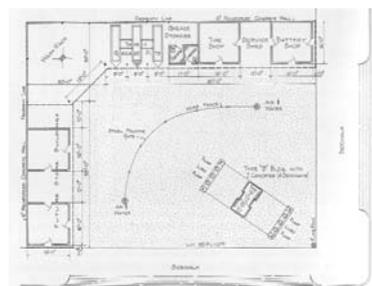
prima fase e con l'effervescenza progettuale e costruttiva delle architetture degli anni '30. La tipizzazione dei manufatti e la standardizzazione degli elementi costruttivi sono individuati come azioni prioritarie per la realizzazione degli obiettivi suddetti, alla luce di un minimalismo costruttivo che ben presto si traduce in minimalismo funzionale, teso a contenere ruolo, spazio e attrezzature dei manufatti della stazione. La tendenza verso la stazione minimale è funzionale all'organizzazione di una rete di impianti urbani, in cui le esigenze di assistenza sono fortemente ridotte, se non circoscritte al solo rifornimento¹⁵ (Fig. 26). Gli orientamenti conseguenti mirano a definire delle configurazioni essenziali, adatte a garantire il riparo al solo gestore dell'impianto: un chiosco di forma cubica o poliedrica, con una struttura metallica leggera e tamponamenti vetrati, solo in alcuni casi completato dalla pensilina.

Il progetto delle stazioni minimali era già stato affrontato negli Stati Uniti negli anni '20 e in Europa, in Germania in particolare, nello stesso periodo. L'atteggiamento pragmatico del mondo della produzione americana propone le stazioni a catalogo¹⁶, mentre in Germania la stazione minimale è proposta con un'ampia e sottile pensilina in calcestruzzo armato¹⁷ (Fig. 24-25).

Tramontata l'epoca delle pensiline dai profili aerodinamici, i materiali di riferimento che accompagnano questa fase dell'architettura della stazione di servizio sono l'acciaio, l'alluminio, il vetro¹⁸; le tecniche sono quelle dell'assemblaggio a secco di componenti prodotti in serie, secondo un abaco di elementi in alcuni casi già semplificato e standardizzato. Questo atteggiamento orienta una parte del progetto verso il tema della serialità, già annunciato negli anni precedenti dai designer americani, ma privandolo di quella ricerca grafica e



24



25

26



Fig. 24 - Modelli di stazione di servizio dal catalogo della Michel & Pfeffer Iron Works, San Francisco, USA, 1926.

Fig. 25 - La super service station, Michel & Pfeffer Iron Works. Il nucleo degli impianti di rifornimento è al centro per consentire l'espansione progressiva fino a formare un piccolo shopping-centre.

Fig. 26 - Il box minimalista nella stazione-kit degli anni '50.

pubblicitaria, rivelatasi determinante nelle prime esperienze e ora ridotta all'essenziale.

Lo studio di modelli prefabbricati segna anche gli anni '60, seppure con risultati meno lineari delle stazioni minimali del dopoguerra e soprattutto con una prospettiva diversa. Superata definitivamente l'epopea del viaggio dei decenni precedenti, la stazione appare un elemento sempre uguale che punteggia la strada, tanto da sembrare più "un segno-simbolo che un luogo reale"¹⁹. Le compagnie petrolifere chiedono un'architettura neutra, adattabile, ripetibile, manifestando l'intento di traslare il tema progettuale dal terreno dell'architettura a quello del design, sia nel caso della stazione urbana con la serie dei chioschi, sia nel campo più ampio della stazione autostradale.



Fig. 27 - Il prototipo di Jean Prouvé per la stazione prefabbricata della Total, 1967

La Total commissiona nel 1967 a Jean Prouvé il progetto di un prototipo di stazione completamente prefabbricata. L'approccio di Prouvé fu fortemente condizionato dalla preoccupazione di definire un sistema di industrializzazione leggera adatto a "costruire meglio, più rapidamente e lontano dagli schemi delle costruzioni tradizionali"²⁰. Il risultato è un dodecagono con una struttura leggera chiusa da pannelli di tamponamento opachi nella parte superiore e ampie aperture nel basamento (*Fig. 27*). Un frangisole completa l'assetto dell'involucro. L'estetica della macchina che accompagna la realizzazione di Prouvé, secondo una sensibilità peraltro molto diffusa in quegli anni e fortemente influenzata dal lavoro del progettista francese, riporta in primo piano il tema delle qualità espressive dei materiali e delle loro lavorazioni, nel quadro della riflessione sull'elemento di chiusura leggero, che Prouvé conduce da tempo. Gli esiti fanno della tecnica stessa il perno dei contenuti espressivi, sottraendo il progetto alla banalità dell'assemblaggio degli elementi standardizzati. Il prototipo di Prouvé trovò applicazione in una sola stazione: l'estetica della macchina era forse ancora troppo evidente.

1.2.3. L'autonomia funzionale della rete e la nascita dell'area di servizio

Il rapporto tra strada e città è centrale nella definizione dell'assetto funzionale del punto di assistenza, tanto da determinare il passaggio dalla stazione all'area di servizio. Le classificazioni tipologiche avviate nell'ambito dei manufatti per l'assistenza autostradale, seppure fortemente condizionate dalla instabilità connaturata in questi prodotti, assumono l'evoluzione del rapporto tra strada e città come criterio per definire le diverse classi di elementi.

Questo approccio, legato alla distinzione degli impianti tra urbani ed extraurbani, appare evidentemente superato nella condizione insediativa contemporanea, in ragione della labilità del legame di appartenenza di un'area a una classe specifica, ma continua a rappresentare una lente di osservazione appropriata per la lettura dei fatti attinenti alla stagione dell'assistenza organizzata nella rete infrastrutturale cosiddetta circolatoria²¹, tra i quali ricade la nascita dell'area di servizio.

Le diverse esigenze di assistenza, determinate da rapporti di vicinanza più o meno forti dell'autostrada con l'ambito urbano, portano infatti a considerare i corrispondenti livelli di complessità funzionale degli impianti, in virtù della presenza di attrezzature per i veicoli e gli utenti di prima necessità da un lato e dell'assorbimento di servizi urbani (legati sempre alla sosta e all'assistenza) dall'altro. A questa organizzazione si riferisce la trattazione dell'argomento proposta da Giorgio Boaga in un'epoca di passaggio dalla stagione d'oro delle autostrade del dopoguerra a quella contemporanea²². Lo studio di Boaga individua:

- un primo livello di fruizione, in cui le attrezzature di servizio sono indifferenti al contesto e si qualificano come stazioni di rifornimento e piazzole per la sosta o il parcheggio del veicolo.
- un secondo livello di fruizione, in corrispondenza del quale si attua la distinzione tra impianti urbani ed extraurbani. Il punto di rifornimento si arricchisce di attrezzature per il soccorso; l'area di stazionamento del veicolo diventa anche area di sosta per il viaggiatore. In ambito extraurbano il primo origina la stazione di servizio, il secondo l'area di sosta. In questi casi, come sottolinea Boaga, i punti di assistenza cominciano a rivelare una limitata autonomia dal contesto e la potenziale complementarità delle due funzioni originarie di sosta e assistenza (per veicoli e viaggiatori). In ambito urbano questa complementarità

trova corrispondenza nell'autorimessa urbana; in territorio aperto nell'area di servizio.

L'area di servizio diventa dunque nel dopoguerra, attraverso i manufatti delle stazioni di servizio e, in alcuni casi degli edifici ristoro²³, il laboratorio privilegiato grazie al quale confrontare i materiali e gli strumenti del progetto delle architetture autostradali con le nuove esigenze di assistenza e i diversi modi d'uso dell'infrastruttura.

Le questioni che emergono sono diverse. Un primo problema riguarda la relazione tra i manufatti e la strada²⁴, nonché quella tra gli edifici presenti sul piazzale dell'area.

La posizione che l'area assume rispetto alla rete crea diverse opportunità progettuali. Sviluppando gli studi già maturati attraverso le prime autostrade si codificano configurazioni ricorrenti, determinanti ai fini della caratterizzazione tipologica dei manufatti stessi.

Una prima organizzazione riguarda gli impianti di bordo in cui si prevedono:

aree laterali disposte su entrambi i lati della carreggiata;

aree laterali disposte su un solo lato e accessibili mediante cavalcavia da entrambi i lati della carreggiata;

Gli impianti trasversali prevedono aree a ponte in cui l'edificio ristoro è disposto a cavallo dell'autostrada. Le rimanenti attrezzature delle aree laterali sono disposte su entrambi i lati della carreggiata.

Un terzo caso è rappresentato dagli impianti a isola, che organizzano l'area di servizio attraverso l'allontanamento delle due corsie per consentire la formazione di un'area centrale.

Il tema dell'interfaccia fisica tra area di servizio e infrastruttura, inteso in termini di localizzazione dell'una rispetto all'altra, del posizionamento e della tipologia degli accessi, forniscono un nuovo impulso al tema progettuale, così come già era stato per la stazione di servizio degli anni '30. In questo quadro si colloca la serie degli edifici ristoro a ponte, sorti negli anni '60 lungo le autostrade americane nei pressi delle maggiori città, che trovano gli epigoni europei nei ponti autogrill italiani.

In ogni caso nell'area del dopoguerra appare superata la visione unitaria e omogenea dell'impianto della stazione di servizio dei decenni precedenti, in nome di una disarticolazione che, spesso favorita o addirittura imposta da motivazioni di ordine funzionale e di ottimizzazione gestionale, spinge verso l'autonomia dei manufatti.

Le normative di sicurezza, progressivamente definite a seguito dell'aumento del traffico e della velocità di circolazione degli autoveicoli, forniscono le coordinate essenziali per l'organizzazione dell'impianto planimetrica, portando a distinguere tra un polo funzionale ed edilizio riservato all'assistenza veicoli e uno destinato all'assistenza viaggiatori.

Un secondo tema di confronto riguarda la tipologia dei materiali e delle tecniche, la cui definizione risulta determinante nell'orientare il tema progettuale verso territori e strumenti dell'architettura piuttosto che del design. In questo caso le trasformazioni funzionali e le diverse caratteristiche dimensionali e planimetriche che le aree di servizio e i relativi manufatti assumono, intervengono nella definizione delle modalità di progetto e delle soluzioni costruttive.

Se la vicenda dell'edificio ristoro ha in questi anni una sua autonomia architettonica e costruttiva, favorita dall'originalità del manufatto, come dimostrano il caso americano e quello italiano in Europa, tanto da meritare approfondimenti specifici²⁶, allo stesso tempo è da registrare l'adeguamento progressivo e necessario della stazione di servizio. La comparsa di nuove funzioni, l'aumento della superficie riservata all'area, l'incremento del traffico e il conseguente potenziamento delle reti di distribuzione del carburante, portano a ripensare l'impianto della stazione di servizio. Le nuove condizioni sollecitano le compagnie petrolifere a definire strategie di intervento che, così come per le attrezzature urbane, favoriscono le economie di costruzione, gestione e di adattamento degli impianti. In questo quadro iniziano a diffondersi negli anni '60, per poi acquisire maturità nel decennio successivo, i primi sistemi costruttivi, che sfruttando le strutture leggere in metallo, consentono una maggiore articolazione dei manufatti. Le pensiline, che mantengono il loro primato nella configurazione degli impianti di rifornimento, individuano possibili livelli di articolazione e flessibilità planimetrica degli impianti, sia attraverso pensiline a perimetro continuo e articolato, sia attraverso pensiline a elementi modulari, che sfruttando il principio del fungo e dell'ombrello, si costituiscono come parte di un linguaggio più

libero e flessibile per la gestione dei piazzali di maggiore dimensione.

In ogni caso nelle stazioni autostradali, così come già negli impianti urbani, la ricerca dell'economia costruttiva e gestionale avvia il progressivo passaggio del tema progettuale verso il territorio del design.

1.2.4. L'assistenza viaggiatori. L'edificio ristoro nell'esperienza americana

L'architettura autostradale destinata all'assistenza viaggiatori trova piena espressione nel secondo dopoguerra e a partire dagli Stati Uniti, dove si formano le prime catene di ristorazione e ricezione alberghiera autostradale organizzata. L'edificio ristoro e il motel nascono in questi anni.

Il primo acquisisce nel panorama dell'architettura autostradale una posizione autonoma, consolidatasi inizialmente negli Stati Uniti e, nel secondo dopoguerra, in Europa. Gli esordi sono segnati dalle catene di ristorazione organizzata, tra cui le centinaia di *family restaurants*, *food stands* e *diner*²⁷ che, partiti dalle stazioni extraurbane, arrivano infine sui bordi delle autostrade.

Negli anni '20 del '900 maturano le condizioni necessarie perché la ristorazione *on the road* acquisisca l'entità adeguata a rappresentare un fenomeno trasversale alla società americana. La diffusione di stili di vita che includono il consumo dei pasti fuori casa e la contemporanea ascesa del parco automobilistico, uniti alla consuetudine di viaggi su distanze consistenti, sono infatti gli attributi del contesto socio-economico al quale corrisponde la crescita dell'offerta della ristorazione autostradale. Il fenomeno raggiunge una dimensione organizzata attraverso l'esperienza della catena Howard Johnson²¹ che, nata come piccolo sistema di rivendite di gelati, conta nel 1940 più di 125 punti ristoro, disseminati tra la Florida e il Maine, corrispondenti a un fatturato annuo di diversi milioni di dollari. Il primo punto sorge nei pressi di Boston, ne seguono altri attraverso il Massachusetts e quindi lungo la Pennsylvania Turnpike²⁸. L'organizzazione di Johnson prevede la formazione di una rete di concessionari, che aderendo alle indicazioni generali fornite dalla casa madre in tema di organizzazione e caratterizzazione degli spazi, gestiscono il punto in autonomia, commercializzando esclusivamente i prodotti della catena Howard Johnson. Ciò influisce direttamente sull'immagine dei diversi *family - restaurant*, comun-

que riconducibile ai pochi segni identitari della catena: la copertura arancione e il torrino bianco che segnano il profilo dell'edificio, la complessiva atmosfera di architettura coloniale, che lo staff di progettisti di Johnson indica come rappresentativa dei valori tradizionali della *middle - class* americana (Fig. 28-30).

Il progetto di questi prodotti era gestito in parte direttamente dallo staff di architetti della casa madre, impegnati a predisporre i diversi prototipi da sottoporre ai concessionari, che potevano apportare variazioni agli elementi di dettaglio. I prototipi erano poi periodicamente aggiornati, per consentire alla catena di raggiungere, pur in presenza dell'organizzazione centralizzata, una diversificazione evidente dei propri punti vendita. Il rapporto preferenziale stabilito con la *middle - class* americana e con i suoi valori, condiziona in modo significativo il linguaggio espressivo, figurativo e costruttivo di questi edifici, definendone la stessa peculiarità.

Negli anni '50 la catena cerca un rinnovamento della propria immagine attraverso l'inserimento di elementi ed espressioni dell'architettura internazionale,



Fig. 28 - Howard Johnson, Pennsylvania, 1947



Fig. 30 - Dutchland Farms. Cartolina pubblicitaria delle prime catene di ristorazione Elizabeth, New Jersey, 1935.



Fig. 29 - Howard Johnson, 1947



Fig. 31 - Howard Johnson, Atlantic City, USA, 1946.



32



Fig. _ 32 -33. Le origini della ristorazione autostradale negli Stati Uniti



Fig. _ 35. Una delle pubblicità Howard Johnson sulle strade americane



Fig. _34 - L'interno di un punto Howard Johnson negli anni '60

sortendo comunque effetti ben distanti dalla contemporanea ricerca europea e italiana, in particolare. La catena degli Howard Johnson, seppure affiancata dagli Hot Shoppes, continua a mantenere la propria egemonia sulle moderne autostrade americane²⁹, ma conserva, altresì, la matrice tradizionale e rassicurante degli spazi, soltanto intaccata da qualche debole adeguamento (*Fig. 31 e 34*).

Quanto emerge dall'esperienza americana consente di collocare la vicenda dell'edificio ristoro si colloca in una posizione di autonomia ideologica, formale e costruttiva, rispetto a quella contemporanea della stazione di servizio. Il linguaggio espressivo e, soprattutto, i materiali e le tecniche costruttive, attingono a un repertorio consolidato di soluzioni, rimanendo di conseguenza estranei alle sperimentazioni condotte nell'alveo culturale dell'architettura e della costruzione moderna, che individuano nel bordo autostradale un laboratorio privilegiato.

Ciò è per alcuni aspetti determinato dalla debolezza della ricerca e delle realizzazioni europee nel settore della ristorazione³⁰, soprattutto nel periodo tra le due guerre. Tutto questo a causa della ritardata infrastrutturazione autostradale diffusa, che ha sottratto il tema progettuale alla sperimentazione condotta sulla stazione tra gli anni '30 e '50. L'avvicinamento che nel dopoguerra la maggiore catena americana compie verso il linguaggio e le tecniche moderne, non si distingue per evidenti effetti propulsivi e innovatori del tema progettuale. Le vicende dei *family-restaurant* e dei *motel* documentano un interesse limitato per i contenuti architettonici. Le soluzioni costruttive mirano a una semplificazione dei procedimenti e a una riduzione dei costi, che soprattutto nel caso dei *motel*, orientano verso tipologie essenziali, che supportano l'elaborato apparato pubblicitario sovrapposto.

I ristoranti a ponte proposti al principio degli anni '60 rappresentano un momento di reale ripensamento della questione, proposta attraverso il linguaggio e le tecniche dell'architettura internazionale. Nel contesto europeo nel dopoguerra si distingue, pur in presenza dello scarso interesse per la ristorazione autostradale, l'esperienza italiana, i cui caratteri distintivi esemplificano, in quegli anni, un contributo originale al tema progettuale.

NOTE

¹ Giorgio Boaga, Gianfranco De Angelis, Giuseppe Francia (a cura di), *Aree di sosta e di servizio*, "Quaderni di Autostrade", n. 21, Roma, Autostrade s.p.a., 1973, op.cit., p. 13.

² La stazione di posta nasce per assistere i viaggiatori lungo le strade extraurbane già a partire dal XVII secolo, organizzandosi secondo configurazioni funzionali differenti, da una semplice locanda a impianti più articolati comprendenti servizi accessori per i viaggiatori, oltre che per i cavalli. L'organizzazione del manufatto e della rete delle stazioni di posta è ritenuta da diversi autori un riferimento per la formazione della moderna assistenza autostradale. Cfr. Boaga, op. cit. p. 11.

³ Boaga, op.cit. p 14.

⁴ Boaga, ibidem.

⁵ Boaga, op.cit., p.21.

⁶ Cfr. Nico Ventura, op. cit. p. 44.

⁷ *Filling station* è il termine con cui negli Stati Uniti venne indicata la stazione di rifornimento. Nel 1908 le stazioni censite negli Stati Uniti erano dodici. Negli anni trenta, prima dello scoppio del secondo conflitto mondiale la loro presenza sul territorio era significativamente cresciuta, con 317.000 impianti, pari a circa 1 ogni 82 automobili registrate. Cfr. Boaga, op.cit. p. 15.

Nel 1907 a St.Louis nei pressi dell'Esposizione viene installata la prima *filling station* a cura della Texaco Motor Oil. Cfr. Boaga, De Angelis, Francia, op.cit., p. 13. Altre fonti, pur collocando la nascita degli impianti negli Stati Uniti nel decennio 1900-1910, citano una prima *filling station* nel 1905 a St.Louis a cura della Automobile gasolina Co. e una seconda del 1907 a Seattle della Standard Oil Co. A questi primi esempi seguono interventi della Texas, della Texaco, Socony, Shell e Magnolia Oil Co. Cfr. Arnaud Sompairac, *Stations service*, Paris, Centre Georges Pompidou, 1993, p. 19; H. Chester, Liebs, *Main street to miracle mile. American roadside architecture*, Boston, Little Browne, 1985.

⁸ Il ritardo con cui l'architettura autostradale si diffonde nel continente europeo, può essere giustificato dagli effetti del primo conflitto mondiale e dalla minore consistenza dell'industria automobilistica.

⁹ Cfr. Somparaic, op. cit. pp. 16-18.

¹⁰ Arnaud Somparaic nel suo studio propone un esempio significativo di queste prime forme di stazione di servizio. Un edificio costruito nel 1926, di forma quasi cubica, si distingue per la facciata completamente decorata dal logo della compagnia Stelline. Un'architettura a due dimensioni o in cui, come sostiene Somparaic, "l'affiche guadagnava un suo spessore e si trasformava secondo i punti di vista. Mentre l'automobile si avvicina essa prende corpo nella costruzione".

¹¹ La presenza di questi manufatti maleodoranti in ambito urbano, i ripetuti incidenti agli stessi addebitati, spinsero molte associazioni americane, di fronte alla mancanza di una vera regolamentazione sulla loro localizzazione, a chiederne l'eliminazione in alcune grandi città, nonché a sollecitare l'emanazione da parte del governo di una normativa in materia. Cfr. Liebs, op. cit., p.96-97.

¹² Negli Stati Uniti è il movimento "City beautiful" a guidare la diffusione delle stazioni in stile neoclassico, in cui il colonnato diventa l'elemento caratterizzante il fronte di modelli di stazione curati da diverse compagnie: Atlantic Refining Co., Pure Oil Co., Socony. Cfr. Sompairac, op.cit., p. 29. Liebs, ibidem. In Italia le stazioni di servizio sorte sui primi tratti autostradali ricorrono spesso a linguaggi neoclassici. Cfr. Il capitolo 2 di questo studio.

¹³ La Socony preferì al progetto di Geddes quello di Frederick Frost, caratterizzato da un volume cilindrico vetrato centrale che rimarrà un riferimento negli anni per la Mobil. Cfr. Sompairac, op. cit., p. 36. C.H., Liebs, op. cit., p.106-107.

Raymond Loewy, designer francese, emigrò dopo la prima guerra mondiale negli Stati Uniti dove divenne illustratore di riviste. Collaborò con le maggiori compagnie industriali americane ed euro-

pee.

Il nome del prototipo di Loewy è Servicenter. Si tratta di uno spazio organizzato intorno a un tunnel centrale che consente di rifornire tre auto contemporaneamente. Un grande logo, illuminato al neon, segnala la stazione. Due stazioni di questo tipo sarebbero state realizzate a New York. Cfr. Somparaic, op. cit., p. 37.

¹⁴ Cfr. Sompairac, ibidem. Liebs, p. 104-107.

¹⁵ Cfr. Sompairac, op. cit., p.48-51. Liebs, op.cit., p.107.

¹⁶ Nel 1926 la ditta Michel Pfeffer Iron Works propose un edificio costituito da un piccolo chiosco, due impianti per l'erogazione, una pensilina ampia, un grande pannello pubblicitario. Realizzato con una struttura metallica leggera e ampi pannelli vetrati, l'edificio poteva essere montato nell'arco di due o tre giorni. Cfr. Liebs, p. 99.

¹⁷ La ditta Olex propose diversi tipi di stazione minimale. Uno di questi è completato da una pensilina bianca, con un profilo sottile e curvo in calcestruzzo, che seppure non significativa in termini di innovazione costruttiva, fu comunque capace di inserirsi nel quadro delle sperimentazioni formali alimentate in quegli anni dalla celebrazione della velocità. Cfr. Sompairac, op. cit. p. 50.

¹⁸ La Total appronta una sua stazione minimale, concepita in diverse configurazioni tipo, tra cui alcune costituite da pochi grandi pannelli vetrati, altre vicine nel linguaggio alle case mobili o ai caravan. Cfr. Sompairac, ibidem.

¹⁹ Cfr. Nico Ventura, *Lo spazio del moto*, Bari, Laterza, 1996, p. 46.

²⁰ Cfr. Sompairac, op.cit., p. 64.

²¹ Sul concetto di rete circolatoria Paola Pucci, I nodi infrastrutturali. Luoghi e non luoghi, Franco Angeli, Milano, 1996.

²² Lo studio di Boaga viene pubblicato nel 1973. In Italia mancano due anni al blocco dei cantieri autostradali e la discussione sui nuovi rapporti tra città e autostrada, i cui territori si sono ormai irreversibilmente avvicinati, ha aperto la strada alla ricerca sul nuovo ruolo che i luoghi dell'assistenza autostradale possono assumere. Seppure riferito all'ambito nazionale, lo studio mostra caratteri invariati che rendono possibile il suo trasferimento in un contesto più generale. Cfr. Boaga op. cit. p. 22-26 e il capitolo 5 di questo studio.

²³ Il quadro delineato per l'edificio ristoro, sulla base dell'esperienza innovatrice americana, ha anticipato la contemporanea debolezza della ricerca europea sul tema, fatta salva la straordinaria vicenda italiana.

²⁴ La collocazione dell'area di servizio rispetto alla rete definisce diverse modalità di organizzazione dell'area, dei manufatti singoli e delle relazioni tra queste. Cfr. Per la realtà italiana il capitolo 2 di questo studio.

²⁵ Cfr. I capitoli 3 e 4 di questo studio per quanto concerne la vicenda italiana.

²⁶ Cfr. Liebs, op. cit., p. 197. Le tre categorie di edifici sono individuati da Liebs nel suo studio sull'architettura autostradale americana, come esemplari della caratterizzazione del fenomeno.

²⁷ La trattazione dell'argomento è limitata nello specifico alla catena fondata da Howard Johnson, sia in considerazione dell'entità e dell'eco che essa ha riscontrato nella realtà americana, tanto da potere essere considerata rappresentativa della vicenda, sia perché essa è acquisita negli anni '50 come riferimento per l'avvio della catena Pavese nel contesto italiano. Cfr. Angelo Bianchetti, *Le oasi dell'autostrada*, «Quattroruote», 1, gennaio, 1960, p. 90-98. Il confronto tra le due realtà - italiana e statunitense - è affrontato nel capitolo 3 di questo studio.

²⁸ Cfr. Liebs, p. 199-200.

²⁹ La catena degli Hot Shoppes ha origine nel 1928. Nel secondo dopoguerra ad essa si affiancano i *family-restaurant* Blake brother's. Alla fine degli anni '50 sono circa cinquecento i punti Howard Johnson attivi sulla rete americana, compresi quelli collegati alle catene di motels.

³⁰ Lo stesso Angelo Bianchetti, progettista della Pavesi, descrive in occasione di un suo viaggio studio attraverso l'Europa e gli Stati Uniti, alla ricerca di indicazioni utili per la nascente ristorazione autostradale organizzata in Italia, la condizione europea, attraverso il caso della moderna Germania. I punti ristoro autostradali tedeschi sono descritti da Bianchetti. Essi sono collocati a intervalli regolari di 40 chilometri, secondo un piano generale controllato da un ente pubblico che si occupa anche del coordinamento delle stazioni di servizio e dei motels. L'ente di controllo governativo concede i punti in gestione a soggetti singoli, evitando accuratamente la formazione di catene di ristorazione. L'architettura di questi edifici adotta, come commenta Bianchetti, un'immagine tradizionale. Cfr. Bianchetti, op. cit., p. 94-95.

2. IL CONTRIBUTO ITALIANO AL PROGETTO DELL'AREA DI SERVIZIO: LINEAMENTI EVOLUTIVI DELL'ARCHITETTURA AUTOSTRADALE DEL DOPOGUERRA

2.1 Dalle autostrade di Puricelli al piano Romita del dopoguerra.

Lineamenti evolutivi della rete autostradale italiana

Lo sviluppo delle aree di servizio si colloca nella scia della traiettoria tracciata dall'evoluzione del progetto e della costruzione delle autostrade in Italia. Un percorso intrapreso negli anni '20 e giunto a piena maturazione alla metà degli anni '70. Cinquant'anni nei quali, tra spinte all'innovazione, un conflitto mondiale, piani di ricostruzione e un boom economico, si traccia la linea italiana al progetto delle architetture autostradali.

Le prime autostrade realizzate in Italia nel periodo tra le due guerre, tra il 1924



Fig.36 - Piero Puricelli

e il 1933, riguardano otto tratti: Napoli – Pompei, Torino – Milano, Milano-Bergamo, Bergamo-Brescia, Padova-Mestre, Serravalle-Genova, Milano-Laghi, Firenze-Mare.

L'iniziativa infrastrutturale non può contare in quegli anni su un mercato automobilistico pronto a recepire e a sostenere economicamente la presenza diffusa dell'autostrada. Ciò nonostante è in Italia e grazie al gruppo di studi coordinato da Piero Puricelli¹ (Fig. 36), il cui lavoro è poi confluito sotto l'iniziativa pubblica del governo, che negli anni '20 nasce l'idea di autostrada e viene realizzata

la prima "strada in calcestruzzo per soli autoveicoli con l'esclusione totale degli incroci". Gli interventi mancano di un coordinamento generale e la loro realizzazione costituisce solo un passaggio, ideologico e tecnico, verso la formazione della rete del dopoguerra.

Tra le autostrade della prima generazione alcuni tratti in particolari emergono come determinanti l'iniziativa di quegli anni.

Nel gennaio del 1922 l'ing. Piero Puricelli pubblica una relazione sul suo progetto dell'"Autostrada dei Laghi", riguardante la costituzione di una rete stradale

specializzata per il traffico degli autoveicoli, formata dai tratti Milano-Lago di Como, Milano-Varese, Milano-Lago Maggiore (Fig. 37). L'iniziativa incontra il favore degli ambienti economici e industriali milanesi, nonché l'appoggio, nei



Fig.37- Il tracciato della Milano - Laghi

mesi successivi, del nuovo governo fascista, appena insediatosi. Viene formata la Società Autonoma Autostrade² alla quale è affidata la concessione per la costruzione e l'esercizio dell'Autostrada dei Laghi.

Lo studio di Puricelli, sottoposto all'esame di un comitato tecnico, all'interno del quale gioca un ruolo determinante il Presidente del Touring Club Italiano Luigi Vittorio

Bertarelli, è approvato l'11 marzo 1922. Il 27 febbraio 1923 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici approva il progetto esecutivo della Milano-Laghi, affidandone la costruzione e la gestione per cinquant'anni alla Società Anonima Autostrade. I lavori, iniziati alla fine di marzo del 1923, si concludono il 3 settembre 1925, con un onere finanziario di circa 90 milioni e un'estensione complessiva del tratto di circa 85 chilometri.

La Milano-Laghi fu la prima pista per automobili, con una sezione stradale, quasi interamente pavimentata, compresa tra 11 e 14 metri e i lunghi rettili studiati per consentire alle autovetture in transito le massime velocità raggiungibili all'epoca.

Seguono negli anni successivi la Milano-Bergamo³, quindi una serie di tratte, tutte aperte al traffico tra il 1927 e il 1933⁴, che nel dopoguerra avrebbero formato la direttrice Torino-Trieste.

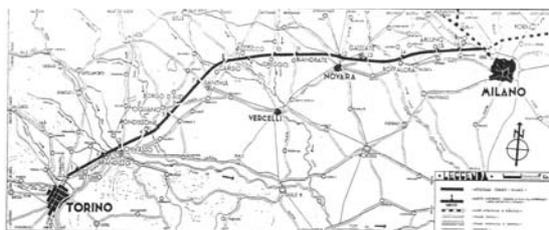


Fig.38 - Il tracciato della Torino-Milano

La Torino-Milano, affidata alla Società Anonima Autostrada Torino-Milano, fu inaugurata, dopo due anni e mezzo circa di lavori, il 25 ottobre 1932 e 110 milioni di lavori. La tratta tra i due

capoluoghi, estesa 127 chilometri, di cui circa 95 in rettilineo, con una sezione stradale di 10 metri e carreggiata di 8, fu particolarmente significativa per il sistema degli spazi e delle attrezzature di supporto, comprendenti i piazzali di accesso e di uscita, le case cantoniere e gli edifici stazione⁵ (Fig. 38).

Il programma delle autostrade interessa le regioni del meridione con la Napoli-Pompei, inaugurata tra il 1928 e il 1936⁶ e concessa alla *Società Anonima Autostrade Meridionali*. Il tracciato, discostandosi dai lunghi rettilinei del nord, si distingue per il tentativo di inserirsi nel contesto paesaggistico, in considerazione della prevalente fruizione turistica dei territori attraversati e serviti.

Nel settembre del 1933 lo Stato, attraverso l'AASS⁷, riscatta dal soggetto privato la Concessione per la gestione della Milano - Laghi, dando l'avvio al periodo di crisi delle autostrade di prima generazione, definitivamente sancita dallo scoppio del secondo conflitto mondiale. L'analisi degli eventi e gli studi su quella esperienza hanno evidenziato il fallimento industriale delle prime autostrade, per la cui gestione infatti, l'iniziativa privata, sotto la pressione delle difficoltà economiche, viene presto sostituita dall'intervento statale. Le autostrade di prima generazione rappresentano in questa prospettiva "un'operazione nel complesso positiva dal punto di vista della comunità nazionale, ma non strettamente necessaria per quei tempi, anche a causa dell'ancora limitato parco veicoli in circolazione"⁸, alla quale ascrivere comunque "il valore dell'affermazione tecnica di quella anticipazione"⁹ che rimane "una gloria italiana".

Il dopoguerra pone la questione infrastrutturale tra le emergenze della ricostruzione e, nel caso delle autostrade, lo sviluppo delle iniziative segue due orientamenti: la riparazione e il raddoppio dei tratti esistenti; la creazione di una rete nazionale.

Il primo obiettivo impegna il governo dai primi anni '50 e porta nel decennio tra il 1956 e il 1966¹⁰ al raddoppio e all'adeguamento dei tratti esistenti ai nuovi standard di fruizione e sicurezza, dettati dall'aumento del traffico.

La formazione di una politica programmatica a sostegno della localizzazione, realizzazione e gestione della rete nazionale trova spazio nella legge n. 463, "Provvedimenti per la costruzione di autostrade e strade", che il Ministro dei Lavori Pubblici Giuseppe Romita firma il 21 maggio 1955, nota come Piano Romita per il rilancio del sistema autostradale in Italia. La legge si distinse per la visione programmatica della questione autostradale, affrontata nello schema

del "piano poliennale di sviluppo e miglioramento della rete delle autostrade", attraverso il quale il governo individua priorità e capisaldi dello sviluppo futuro della rete, nel decennio 1955-1965.

La tratta Milano-Roma-Napoli, ben presto denominata Autostrada del sole e quindi Autosole, è l'obiettivo prioritario della programmazione, mirata a creare una spina dorsale, che attraversando il territorio da nord a sud, colleghi i principali centri urbani e produttivi del paese.

Il Ministro Ezio Vanoni¹¹ incarica nel 1953 Marcello Boldrini, Preside della Facoltà di Scienze Statistiche e Attuariali dell'Università di Roma e Vittorio Valletta, Presidente della Fiat, di sviluppare un accordo tra Agip, Italcementi, Pirelli e Fiat, per il finanziamento del progetto dell'autostrada Milano-Roma-Napoli. Tale accordo porta alla formazione della società Sviluppo Iniziative Stradali Italiane S.p.A. (SISI). L'organismo affida il progetto dell'arteria a Francesco Aimone Jelmoni, titolare della cattedra di *Costruzione di strade, ferrovie e aeroporti*, presso la Facoltà di Ingegneria del Politecnico di Milano. In applicazione del Piano Romita il 14 aprile 1956 viene sottoscritta la convenzione tra la *Società Concessioni e Costruzioni Autostrade*, soggetto appositamente creato dall'IRI per la Milano-Roma-Napoli e l'ANAS. Il progetto esecutivo dell'Autosole è affidato sempre a Jelmoni che viene supportato dall'ufficio tecnico dell'Italstrade s.p.a. con sede a Milano e diretto dall'ing. Vanoni¹². Il 19 maggio 1956 hanno inizio i lavori a San Donato Milanese. Il 4 ottobre 1964, all'indomani delle aperture parziali dei diversi tronchi, si inaugura l'intera Autosole.¹³ L'arteria, estesa 755 chilometri e costata, tra tracciati, opere d'arte e complementari, circa 271 miliardi di lire, può essere suddivisa in due parti: il ramo settentrionale da Milano a Roma, lungo 553 chilometri e il ramo meridionale da Roma a Napoli, di 202 chilometri. Nel 1988 l'Autosole assume la denominazione di A1 Milano- Roma-Napoli.

In applicazione del piano Romita vengono avviati anche i lavori dell'autostrada Serravalle-Milano, della Brescia-Verona-Vicenza-Padova, della Torino-Ivrea, della Pompei-Salerno.

La realizzazione dell'Autosole, ritenuta l'opera principe della stagione delle autostrade di seconda generazione, si colloca nell'evoluzione dell'infrastruttura italiana come episodio determinante, sia per l'impatto avuto in termini di crescita economica e sociale del paese, sia per l'incentivazione che questa

esperienza rappresentò per il panorama italiano, creando l'occasione per la sperimentazione di nuove e ardite soluzioni progettuali e costruttive nel campo delle opere d'arte, della tecnica stradale e delle opere complementari. Gli esiti di questa attività, oltre che costituire un patrimonio culturale significativo, come gli studi poi condotti hanno evidenziato, si sono imposti in quegli stessi anni in ambito internazionale come esperienza di riferimento.

Con l'Autosole, grazie alla presenza di condizioni strutturali differenti, che rendono la rete l'esito di un progetto organico, si compie il sogno di Puricelli. Si riafferma, attraverso la sua costruzione, portata a termine in un paese non certo avanzato nel panorama costruttivo internazionale, l'originalità della vicenda italiana, fino a diventare parte del composito quadro di sperimentazione progettuale e costruttiva dell'ingegneria italiana di quegli anni.

L'impulso legislativo dato all'infrastrutturazione autostradale del paese dalla legge del 1955, trova nuovo vigore con il disposto del 24 luglio 1961 n. 729, firmato dall'allora Ministro dei Lavori Pubblici Benigno Zaccagnini. Il nuovo strumento rispondeva alla "domanda di infrastrutturazione che, anche in relazione ai favorevoli andamenti generali dell'economia, doveva trovare adeguata risposta. Altre esigenze dovevano essere soddisfatte, soprattutto quella, non più rinviabile, di assicurare al Meridione le migliori opportunità per una riduzione decisa degli squilibri con il resto del Paese"¹⁴.

Uno degli effetti più evidenti dell'attuazione della legge 729/61 è l'avvio della realizzazione dell'autostrada Salerno - Reggio Calabria, curata direttamente dall'Anas.

Si sancisce in tal modo il completamento della spina dorsale, alla quale si erano andati progressivamente saldando i tratti trasversali e i grandi trafori transalpini. In attuazione dello stesso disposto vengono infatti affidate alla società Autostrade la costruzione e la gestione di altre sei arterie nel Mezzogiorno, tra cui la Napoli-Bari e la Bologna - Canosa di Puglia; al nord si avviano i lavori della Brennero-Verona-Modena, della Savona - Ventimiglia, oltre a quelli dei trafori del Gran S. Bernardo e del Monte Bianco.

La stagione delle autostrade di seconda generazione si chiude alla metà degli anni '70 per effetto della legge del 16 ottobre 1975 n.492, dopo che in due decenni erano stati realizzati circa 5000 chilometri di nuove autostrade. L'articolo 18 bis della legge del 1975 dispone il blocco della costruzione di

nuove autostrade, trafori e tratti autostradali di cui non era stato affidato l'appalto, registrando gli effetti della grave crisi energetica del 1973 e orientando il paese, alla luce dei cambiamenti strutturali che sembravano dover investire la mobilità veicolare nei tempi futuri, verso un periodo di riflessione sulle grandi opere infrastrutturali. In realtà la sospensione si protrasse fino alla emanazione della legge n. 531 dell'agosto del 1982 in materia di pianificazione della grande viabilità. Gli effetti di tale stallo determinarono l'arrestarsi del processo avviato con la Milano - Laghi nel 1923 e il crearsi, in mancanza di una fattiva riorganizzazione della strategia nazionale, di una soluzione di continuità nella progressione dell'innovazione tecnica e gestionale della rete infrastrutturale, destinata a pesare sugli sviluppi futuri.

2.2 La nascita dell'assistenza autostradale. Le opere complementari nelle autostrade di prima generazione

Il concetto di assistenza organizzata è legato alla nascita dei tratti autostradali degli anni '20. Il disegno dell'autostrada di Puricelli era definito al punto da considerare il necessario allestimento di una "struttura di assistenza all'utente che andava dal rifornimento, alle riparazioni, all'informazione, al soccorso"¹⁵. E' dunque ancora una volta dai progetti di Puricelli che deve ripartire l'analisi degli eventi, dei personaggi e delle condizioni determinanti la linea italiana.

La realizzazione dei primi tratti, analogamente allo sviluppo dell'assistenza organizzata in ambito internazionale, individua come categorie essenziali cui dare risposta nell'allestimento delle attrezzature di supporto autostradali: il rifornimento dell'autoveicolo, la gestione degli accessi (ingressi ed uscite) al nastro autostradale, l'esazione del pedaggio. Nel programma hanno minore rilevanza l'assistenza all'autoveicolo (manutenzione e riparazione) e all'utente (*Fig. 39-40*).

Alla scansione essenziale suddetta non corrisponde però, almeno in queste prime realizzazioni, una effettiva specializzazione funzionale delle attrezzature, degli spazi, degli edifici. Punti di rifornimento, stazioni (intermedie e finali), spazi di parcheggio e sosta, caselli di ingresso e uscita, sono inizialmente concepiti come sub-sistemi funzionali di un medesimo spazio o punto di assistenza. La

commistione è favorita dal limitato numero di viaggiatori, dalla ridotta legislazione sulla sicurezza stradale, dalla velocità contenuta dei veicoli, dalla limitata estensione dei tratti autostradali, che spingono all' economia generale delle realizzazioni e della gestione delle opere.

La mancata specializzazione delle attrezzature favorisce la contiguità tra la strada e gli spazi di sosta. In prossimità delle stazioni si opta per la realizzazione di un allargamento della sezione stradale, che consente la formazione dei piazzali per la sosta degli autoveicoli durante il rifornimento o il pagamento del pedaggio (Fig. 41).

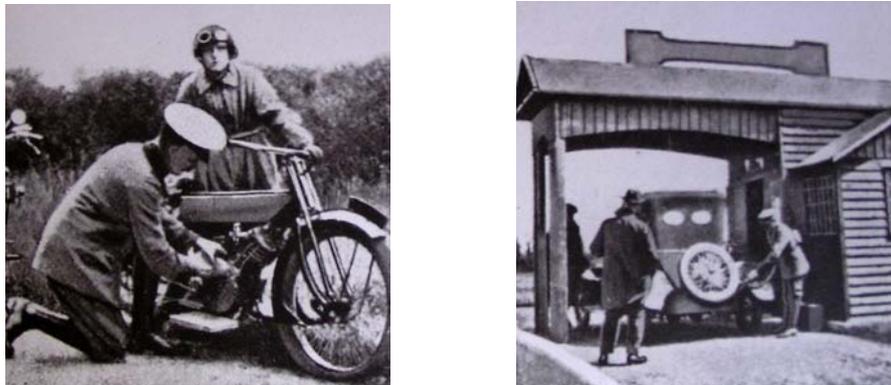


Fig.39 -40- Le origini dell'assistenza autostradale

Su questi piazzali trovano posto i chioschi per la biglietteria e il rifornimento, realizzati con strutture provvisorie in legno, visto che l'apertura al traffico dei tratti autostradali avveniva spesso prima del completamento delle opere comple

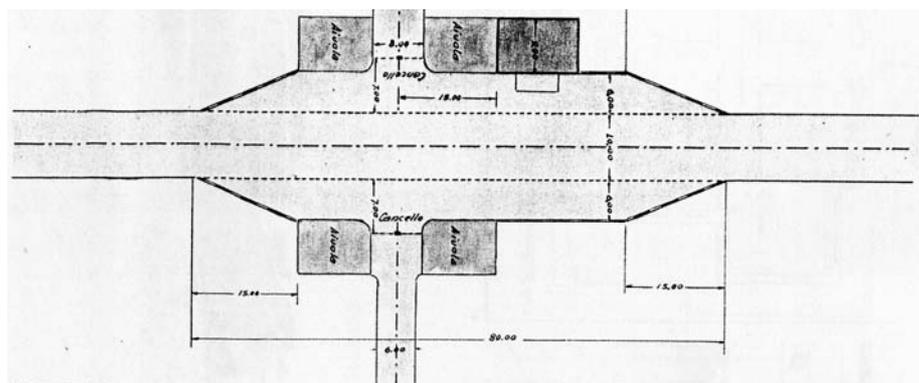


Fig. 41- Un piazzale tipo per i raccordi sulla Brescia - Bergamo

mentari. In presenza di stazioni intermedie il manufatto si articolava in un corpo principale, comprendente uno spazio per l'autorimessa e i servizi igienici per gli

utenti e un corpo minore, porticato, per il servizio di biglietteria.

Un diverso valore edilizio assumono le case cantoniere, sulle quali si diffonde in quegli anni un repertorio di tipologie, in molti casi studiato appositamente per le singole arterie, per consentire l'integrazione degli edifici nel contesto attraversato dalle autostrade (Fig. 42).

Il tipo della casa cantoniera si consolida intorno a un corpo di fabbrica in muratura, su un solo livello, in alcuni casi sollevato da terra, completato da una copertura a falde con struttura lignea (Fig. 43-44). All'interno, presenta uno spa-

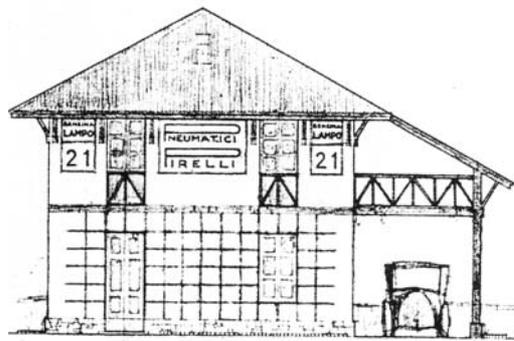


Fig. 42 - Uno dei primi esempi di casa cantoniera autostradale

zio pubblico e uno privato. Il primo costituito da un atrio, destinato al rapporto con l'utenza e completato da un magazzino per il deposito degli attrezzi; il secondo ospita l'alloggio del personale addetto alla manutenzione ed è normalmente formato da una o due camere da letto, una cucina e uno spazio soggiorno. Il ruolo che le case cantoniere assumono nella gestione delle

autostrade riflette lo stadio ancora embrionale dell'organizzazione delle arterie, in ragione del quale si affida a singoli individui e a scarse attrezzature, la manutenzione e il controllo dei tratti autostradali.

Il manufatto stazione si distingue per l'attenzione che viene riservata al decoro della sua architettura e assume caratterizzazioni e ruoli differenti, in relazione alle dimensioni e alla complessità delle funzioni ospitate.

Nel programma delle autostrade di prima generazione si distinguono le stazioni realizzate lungo la Torino - Milano. L'edificio tipo è coperto da un tetto a terrazzo, protetto da uno spazio porticato prospiciente l'autostrada, intonacato con colori vivaci e completato sul retro da aree pertinenziali destinate a giardino.

Lungo la tratta Venezia - Padova, aperta nel 1933 e in concessione alla *Società Autostrade di Venezia e Padova*, vengono costruite le stazioni estreme di

2 - IL CONTRIBUTO ITALIANO AL PROGETTO DELL'AREA DI SERVIZIO: LINEAMENTI EVOLUTIVI DELL'ARCHITETTURA AUTOSTRADALE DEL DOPOGUERRA

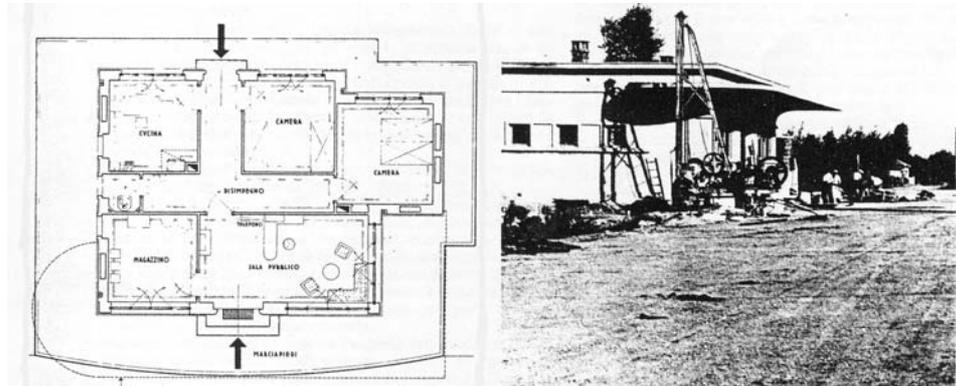


Fig. 43 - Casa cantoniera sulla Torino - Milano

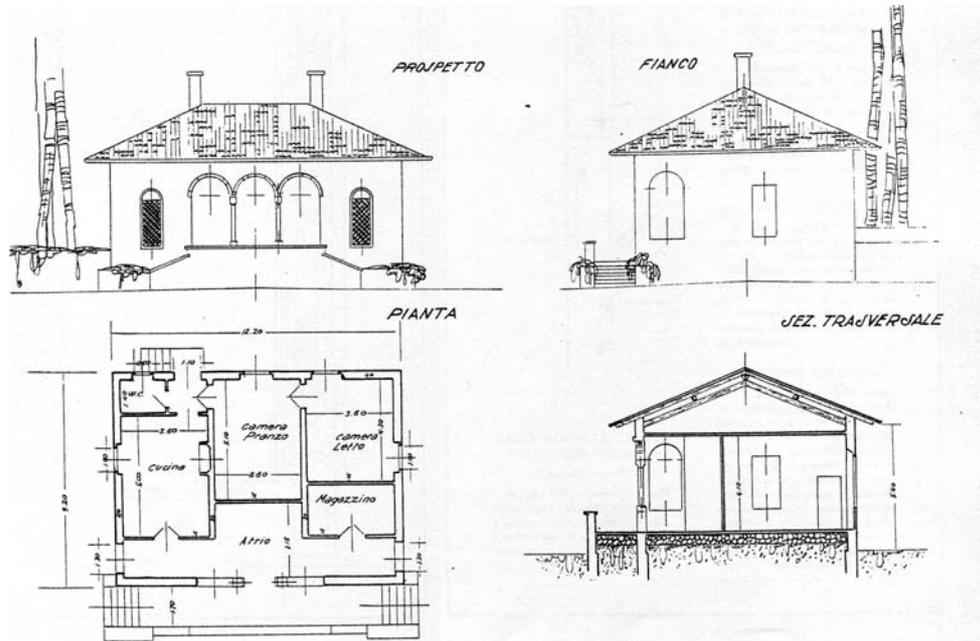


Fig. 44 - Il progetto per una casa cantoniera sulla Brescia-Bergamo

Venezia e Padova e una intermedia a Dolo (Fig. 45). L'architettura di questi manufatti è caratterizzata da uno corpo avanzato, che ospita la biglietteria



Fig. 45 - La stazione di Venezia sulla Venezia - Padova

teria, racchiuso da un telaio metallico e ampie vetrate, coperto con un tetto a terrazzo in calcestruzzo armato. Il progetto delle stazioni fu il risultato di un concorso bandito all'interno delle Tre Venezie.



Fig. 46 - La stazione di Portici-Bellavista

Le stazioni della Portici-Napoli sono invece in muratura e con portico colonnato, alcune delle quali vincitrici del concorso, bandito dal *Touring Club* negli anni '30, "stazioni fiorite" (Fig. 46).

Se si confrontano queste realizzazioni con i lineamenti internazionali dell'architettura stra-

dale relativa alla stazione di servizio, si colgono alcune analogie formali e delle sostanziali specificità italiane. La mancanza di un repertorio tipologico e formale consolidato per queste giovani architetture suggerisce, in Italia, come già negli Stati Uniti¹⁶, di cercare conforto nel linguaggio neoclassico, sottraendo i manufatti alla provvisorietà e all'essenzialità dei chioschi in legno, utilizzati nelle prime realizzazioni.

Il colonnato diventa l'emblema di questa legittimazione stilistica. La tensione verso la celebrazione del viaggio e della velocità, espressa attraverso la sperimentazione costruttiva sulle pensiline in calcestruzzo e sugli involucri vetrati, che attraversa, simultaneamente al richiamo neoclassico, gli albori di questa architettura nel panorama internazionale, è ancora assente dallo scenario italiano,

fatte salve alcune significative eccezioni, come quelle sulla Venezia-Padova. La costruzione in muratura è infatti il riferimento più presente e ricorrente, nonché il più coerente con un panorama costruttivo in cui il registro moderno convive con una radicata visione tradizionale della costruzione. In realtà alla spinta all'innovazione offerta all'ingegneria italiana di quegli anni dalle autostrade di prima generazione, non corrispondono iniziative analoghe, per qualità architettonica e costruttiva, nell'ambito dei manufatti edilizi.

Un ruolo differente assume l'edificio di Genova, annesso all'Autocamionale Genova - Valle del Po (*Fig. 47*). La stazione di Genova è da considerarsi come uno dei primi casi di progetto comprensivo di attrezzature e spazi per



Fig. 47 - La stazione di barriera di Genova sulla Genova - Serravalle

l'assistenza al veicolo e al viaggiatore, integrati in un organismo edilizio più articolato. La stazione di Genova si rivela un luogo nevralgico per la gestione del traffico nell'area, soprattutto se messa in relazione con l'attività del porto. Essa consta di un corpo principale con impianto a L, disposto in parte a ponte sul nastro stradale e servito da un ampio piazzale attrezzato. Il braccio lungo dell'edificio si sviluppa nel braccio lungo, su un piano terra vetrato al di sopra del quale si impostano due livelli, segnati dalle aperture regolari. Il lato disposto a ponte sulla strada è sostenuto da tre pilastri, che definiscono le due corsie di marcia. Il piano ponte si affaccia sulla strada con una vetrata continua (*Fig. 48*). Il blocco è concluso sulla testata da un corpo scale. L'edificio ospita spazi per il ristoro e l'assistenza del viaggiatore, nonché uffici per l'attività direzionale legata alla gestione dell'autostrada. I servizi per l'utente comprendono: un albergo diurno, un ristorante, l'ufficio posta e telegrafo, una rivendita giornali e

tabacchi, alcune stanze per il riposo, un bar. Completano l'impianto funzionale dell'edificio gli uffici per il personale di controllo e l'alloggio per il responsabile della stazione. Sul piazzale si trovano una serie di chioschi per il rifornimento degli autoveicoli, spazi per la sosta dei mezzi pesanti, lo scarico e il trasbordo delle merci da e verso il porto, aree di parcheggio per gli autoveicoli.

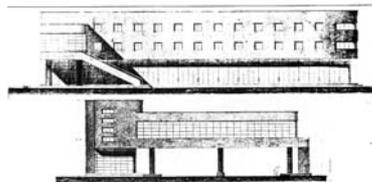


Fig. 48 - I due fronti della stazione di Genova

L'architettura dell'edificio stazione di Genova suggerisce analogie programmatiche e formali con gli edifici ristoro del dopoguerra. Le prime riguardano la presenza di una serie di funzioni e servizi che preludono alla qualificazione dello spazio della sosta. Le seconde si rilevano nell'impianto dell'edificio, nel trattamento plastico dell'architettura, come suggerisce il trattamento e il ruolo del corpo scale¹⁷. L'edificio di Genova, ristrutturato negli anni '50 su progetto di Angelo Bianchetti, diventerà uno dei punti ristoro Pavesi.

2.3 Le opere complementari nella rete del dopoguerra. Il caso dell'Autosole

Nel dopoguerra la rete autostradale, che assume il ruolo di promotore dell'economia e della crescita sociale del paese, ha necessità di essere assistita attraverso la presenza capillare sul territorio di una serie di attrezzature, spazi e risorse umane, coordinate all'interno di una visione organizzata e condivisa degli obiettivi di assistenza e gestione dell'infrastruttura. Tutto ciò allo scopo di favorire la percezione dell'unitarietà dell'autostrada, come bene e servizio presente e fruibile su tutto il territorio nazionale, secondo standard di qualità e sicurezza omogenei.

Per razionalizzare le operazioni di esercizio e manutenzione della rete, l'intero tracciato dell'Autosole viene suddiviso in tronchi, ciascuno afferente a una direzione di tronco, responsabile delle attività operative riguardanti il tratto assegnato.

Il pionierismo dei decenni passati è superato dal primo reale intento di concretizzazione dell'idea di autostrada preconizzata da Puricelli. L'approccio al pro-

getto e all'organizzazione delle opere complementari nella stagione delle autostrade di seconda generazione subisce, in considerazione dell'aumento del traffico veicolare, del formarsi di una normativa per la sicurezza della circolazione stradale più precisa, della maggiore estensione dei tratti, delle mutate tecnologie dei veicoli, un nuovo vigoroso impulso, raggiungendo proprio in questo ventennio la piena maturità.

L'evoluzione dell'assistenza organizzata autostradale assume come obiettivi:

fornire assistenza agli autoveicoli (rifornamento, manutenzione, riparazione);

fornire assistenza all'utente (ristoro, informazione);

controllare la rete (sicurezza dell'utenza);

gestire la rete (esazione del pedaggio, manutenzione dell'infrastruttura, coordinamento delle attività).

L'eterogeneità delle operazioni previste comporta la qualificazione funzionale degli spazi, delle attrezzature e del personale e quindi un'organizzazione delle risorse che contribuisca, attraverso i diversi segmenti funzionali, a fornire il supporto logistico e operativo necessario.

La strutturazione delle opere complementari definisce una serie di categorie di spazi e di manufatti:

aree di parcheggio;

aree di servizio;

fabbricati per l'esercizio e la manutenzione;

opere di sicurezza e segnaletica;

opere di inserimento ambientale.

La localizzazione e la progettazione di queste opere è relazionata sia alle esigenze di sicurezza dettate dall'ammodernamento dei tratti autostradali esistenti, sia alla realizzazione dell'Autosole¹⁸.

Le opere complementari subiscono con la realizzazione dell'Autosole un notevole impulso. I dati relativi all'arteria¹⁹ indicano, riferiti al momento dell'inaugurazione della rete, la presenza di:

56 aree di servizio (sulle due carreggiate);

6 direzioni di servizio (di cui una centrale e 5 di tronco);

21 centri e posti per la manutenzione;

53 stazioni di diverso tipo.

L'analisi delle diverse tipologie di opere consente di evidenziare le specificità

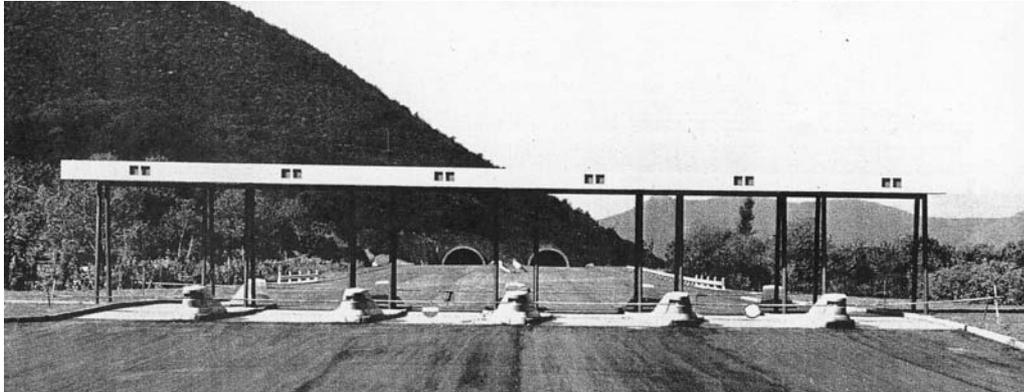


Fig. 49 - La stazione provvisoria di Tortona sulla Serravalle - Milano



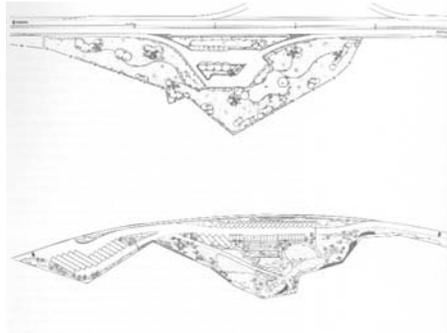
Fig. 50 - La stazione di Napoli sulla Napoli - Salerno



Fig. 51 - La stazione terminale sulla Milano-Serravalle



Fig. 52 - La stazione Mercato di S. Severino sulla Caserta - Nola - Salerno

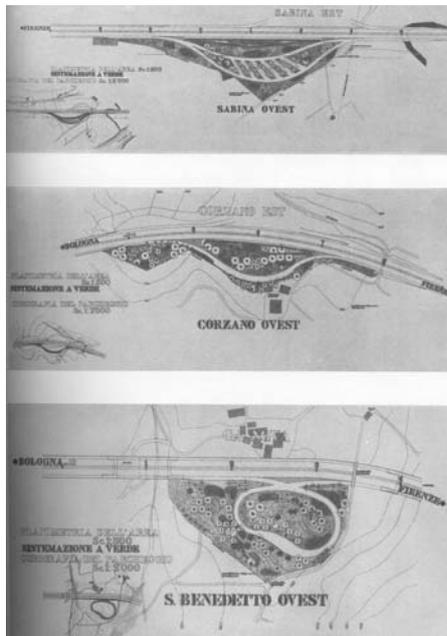


53



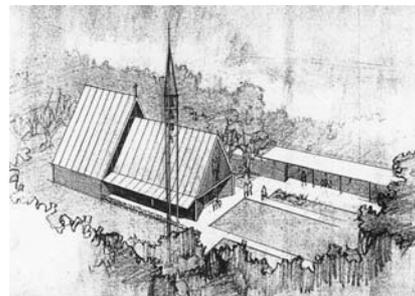
54

Fig. 53 - Sistemazioni planimetriche tipo per le aree di sosta
Fig. 54 - Un'area attrezzata



55

Fig. 55 - Progetti di concorso per le aree di Sabina ovest, Corzano e S. Benedetto ovest



56

Fig. 56 - La cappella dell'area di servizio di Cantagallo, nei pressi di Bologna



47

funzionali e la maturazione di criteri progettuali altrettanto diversificati, che trovano presto posto nei repertori manualistici.

Nella nuova concezione dell'assistenza autostradale i fabbricati per l'esercizio e la manutenzione raccolgono l'eredità delle case cantoniere e delle stazioni degli anni '30, organizzandola in stazioni, posti di manutenzione e uffici di tronco, casermette di Polizia.

L'evoluzione delle stazioni, suddivise tra barriere e di svincolo, si orienta verso organizzazioni tipologiche definite in funzione delle modalità di controllo e pagamento del pedaggio²⁰, segnate progressivamente, già a partire dai tipi introdotti con la Milano-Roma-Napoli, da criteri di flessibilità dell'impianto, sicurezza e comfort per gli operatori (*Fig. 49-52*). I primi tipi in calcestruzzo, come quelli collocati lungo l'Autosole, costituiti da un unico corpo di fabbrica, comprendente l'edificio stazione sviluppato su due livelli e la pensilina, evolvono verso soluzioni più flessibili. Nelle realizzazioni iniziali l'apparecchiatura costruttiva è costituita da un telaio in calcestruzzo con tamponamenti in muratura. Ciascuna campata, definita dai quattro pilastri che sostengono la copertura, include la cabina di esazione, progressivamente arricchita dei requisiti di comfort ambientale e di sicurezza dettati dalla normativa sull'igiene e la sicurezza sui luoghi di lavoro.

I centri di manutenzione sono disposti lungo la nuova rete a intervalli di circa 35 chilometri, in corrispondenza delle stazioni di svincolo e costituiti da un insieme di fabbricati destinati al ricovero degli automezzi e delle attrezzature, agli alloggi e agli uffici per il personale presente.

Le aree di parcheggio, definite come spazio destinato alla sosta degli autoveicoli e degli utenti, individuano piazzali di dimensioni variabili, raccordati con l'autostrada e circondati da aree a verde. I criteri per la collocazione delle aree lungo i tracciati seguono ben presto, oltre che considerazioni di ordine funzionale, anche il disegno di valorizzazione delle aree di maggiore pregio ambientale e paesaggistico²¹ (*Fig. 53-55*).

Le aree di servizio vengono collocate inizialmente a intervalli di 25 chilometri, poi adeguati a 30-40 e distinte, in funzione della categoria dei servizi offerti, in aree complete e ridotte, così da cadenzare la loro presenza sul territorio alla luce dei flussi di traffico dei tratti autostradali serviti. La realizzazione dell'Autosole determina la separazione delle operazioni di pedaggio e control-

lo dai servizi di sosta e assistenza. Le aree vengono organizzate su piazzali di dimensioni variabili, separati dalla sede stradale, accessibili mediante appositi svincoli di ingresso e uscita. La formazione delle aree di servizio incontra nel manufatto edilizio l'elemento caratterizzante. Due distinte tipologie di edifici trovano collocazione sul piazzale: il punto ristoro, costituito da uno snack bar, una tavola calda, in alcuni casi un ristorante, con i relativi servizi e uffici per il personale; la stazione di rifornimento, costituita dalle pensiline con gli impianti per l'erogazione del carburante, magazzini e officina, servizi igienici, uffici e servizi per il personale. Solo nelle aree complete trovano posto il ristorante e il servizio di officina per la manutenzione degli autoveicoli.

I caratteri tipologici dell'edificio ristoro danno vita a una casistica di aree con organizzazioni differenti: aree laterali, a ponte, simmetriche, asimmetriche.

2.4 La codifica degli standard di qualità del progetto dell'area di servizio attraverso la manualistica tecnica

La manualistica tecnica sulle attrezzature e gli spazi per l'assistenza autostradale organizzata trova origine in Italia nel progetto della stazione di servizio. Si possono assumere come riferimenti chiave del quadro manualistico: il Manuale di Bruno Bolis²², che costituisce il punto di origine della produzione; il Manuale dell'architetto²³, i cui standard funzionali possono considerarsi responsabili dell'evoluzione verso una trattazione sistematica e specializzata dell'argomento; il lavoro di Giorgio Boaga²⁴, che contiene il bilancio sulle realizzazioni e la ricerca di nuove strategie alle porte delle autostrade di terza generazione; la manualistica contemporanea²⁵, i cui criteri forniscono elementi utili alla gestione del progetto odierno dell'area, alla luce delle mutate condizioni d'uso della rete autostradale.

Nel testo di Bruno Bolis, pubblicato nel 1947, la stazione di servizio è trattata come una diretta evoluzione delle stazioni di rifornimento americane, comparse all'inizio del '900. Le indicazioni di progetto tengono particolarmente conto del dimensionamento degli spazi in funzione dei veicoli e della tipologia di servizi di assistenza da fornire. L'assistenza viaggiatori è ancora considerata un parametro marginale. Quasi assenti i riferimenti alle relazioni tra la stazione e il

contesto. Il testo di Bolis è pubblicato in Italia, quando, pur se già presente una prima serie di tratti autostradali, è ancora inesistente una chiara specializzazione dei manufatti e un'organizzazione sistematica degli stessi lungo le reti.

Nel Manuale dell'architetto si ritrova, nella parte riservata ai temi dell'urbanistica, una sezione *Autostrade*, curata da Nevio Bottura all'interno della quale sono considerate le "Opere complementari autostradali", definite come "tutte quelle attrezzature che insieme al corpo stradale vero e proprio concorrono a formare e a completare l'opera in modo da renderla percorribile con sicurezza e con conforto degli utenti. Si possono distinguere tre categorie di opere complementari: di sicurezza, di assistenza e conforto, di esercizio e manutenzione"²⁶.

Bottura distingue ulteriormente le opere di assistenza e conforto in aree di servizio e aree di parcheggio. L'autore propone una casistica di impianti ricorrenti, elaborati nell'ambito del progetto dell'Autostrada del Sole e riguardanti: a) aree di servizio disposte sui due lati della carreggiata (*Fig. 57*); aree di servizio con posto di ristoro a ponte (*Fig. 58-59*); aree di servizio con svincolo tipo olandese (area su un solo lato e cavalcavia carrabile per accesso da entrambi i lati di marcia); aree di servizio centrali (*Fig. 60*) (in questo caso le corsie si allontanano per consentire il posizionamento mediano dell'area).

Le attrezzature previste da Bottura nell'organizzazione dell'area riguardano:

Gli impianti di rifornimento e assistenza agli automobilisti. La dotazione funzionale minima di questi impianti comprende: gli uffici e i servizi per il personale, i servizi igienici per gli utenti, un magazzino, una piccola officina meccanica, i distributori carburanti.

Gli impianti di ristoro. La dotazione minima funzionale prevista comprende: un ufficio per il gestore; il locale per il bar e la tavola calda (min. 15 posti), una sala ristorante (min 60 posti), una cucina attrezzata (min. 75 pasti contemporanei), una dispensa; i servizi igienici per il personale e gli utenti; magazzini; negozi per la vendita di prodotti locali; lo spaccio tabacchi; un locale per l'assistenza turistica; cabine telefoniche.

Posteggi. La dotazione è articolata in spazi per automobili (50-60 posti auto) e per i mezzi pesanti (8/10 posti nelle aree con traffico normale; 25/30 per le aree a traffico elevato).

Viabilità interna. Ridotta al minimo e con ampiezza variabile.

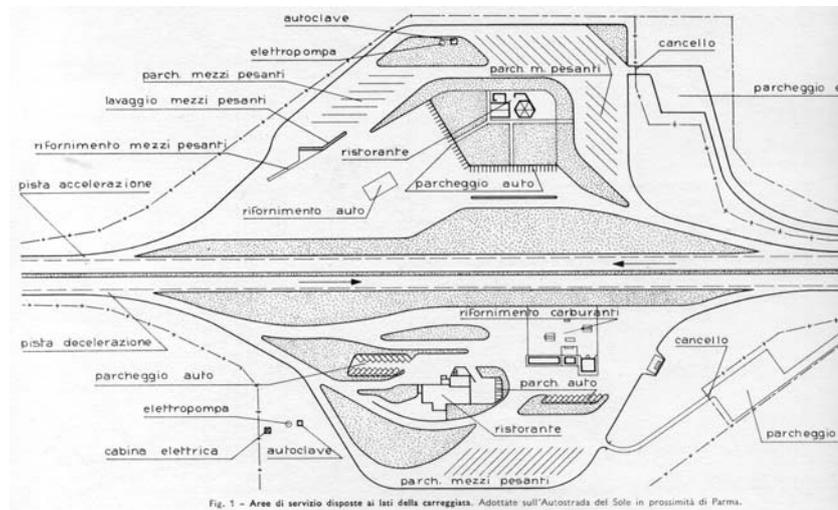


Fig.57- Area di servizio disposta sui due lati della carreggiata

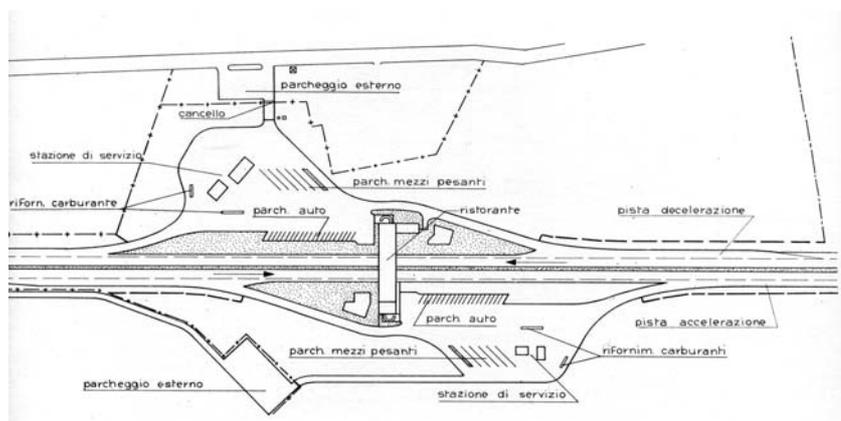


Fig. 58 - Area di servizio con punto ristoro a ponte

Verde. L'utilizzo della vegetazione, che si consiglia autoctona, è indicato sia per la mitigazione delle condizioni climatiche esterne delle aree di sosta e di parcheggio, sia per filtrare l'impatto del traffico autostradale.

Parcheggi esterni. Bottura riferisce la sua trattazione alle aree poste in posizione di particolare pregio "panoramico o turistico", per le quali si prevede la pos

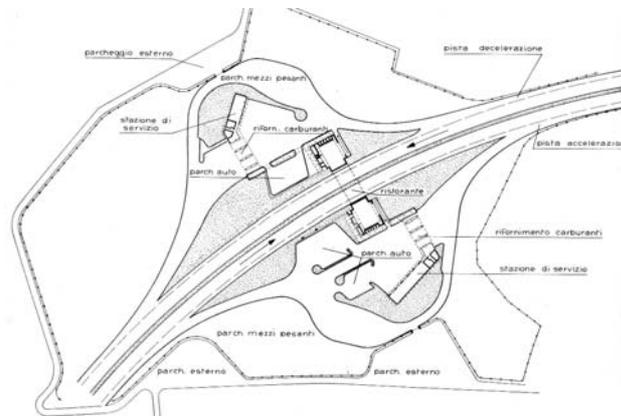


Fig. 59 - Area di servizio a ponte nei pressi di Bologna

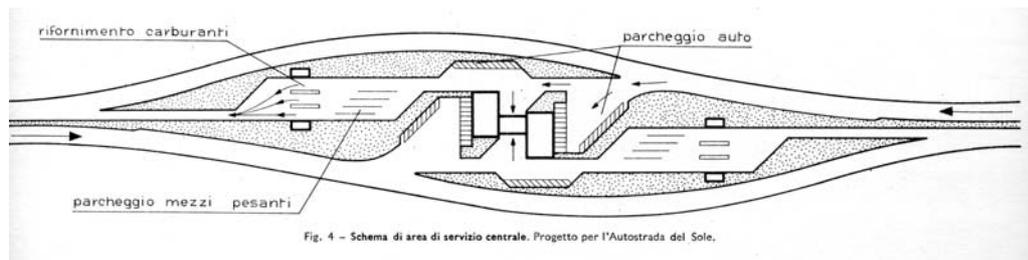


Fig.60 - Area di servizio centrale

sibilità di introdurre nella dotazione dell'area, dei parcheggi esterni, allo scopo di consentire la fruizione non esclusiva degli spazi di pregio.

Il Manuale, contemporaneo del cantiere dell'Autostrada del Sole, costituisce il primo riferimento nazionale che affronta in maniera organica i criteri di progetto degli spazi dell'assistenza autostradale. L'interesse è rappresentato sia dalla sistematicità della trattazione, sia dagli indirizzi forniti nello specifico per il progetto dell'area di servizio, nei quali compare un'originale visione complessa del tema progettuale, ricondotto a un insieme di spazi aperti e manufatti edilizi, tra loro interconnessi e, in alcuni casi, comunicanti anche con il territorio circostante l'infrastruttura. Nella classificazione proposta da Bottura per le diverse tipologie di aree emerge la rilevanza che in questa sistemazione tipologica assume

l'edificio ristoro, come struttura edilizia caratterizzante l'organizzazione e il carattere funzione dell'area²⁷.

Lo studio di Giorgio Boaga, Gianfranco De Angelis e Giuseppe Francia, pubblicato nei Quaderni di Autostrade nel 1973, fornisce il primo repertorio sistematico relativo alle aree di sosta e di servizio lungo la rete autostradale italiana. L'impostazione del tema progettuale si avvale di indirizzi che riguardano la considerazione dei livelli di complessità funzionale dell'area, l'organizzazione in relazione ai contesti, i caratteri architettonici e costruttivi dei manufatti per i viaggiatori e gli autoveicoli.

L'organizzazione proposta nella manualistica più recente da Lucia Celle, Roberto Di Giulio, Carlo Terpolilli, nel *Manuale di progettazione edilizia* del 1992, tiene conto della complessificazione ulteriore che interessa oggi l'area di servizio. La sistemazione proposta presenta una prima separazione tra aree funzionali all'aperto ed edifici destinati all'assistenza per gli autoveicoli e gli utenti. In questo caso, in considerazione del progressivo arricchimento funzionale, l'organizzazione dell'area si presenta articolata nei seguenti sottosistemi funzionali:

- le opere stradali (comprendenti la viabilità interna e le aree di parcheggio);
- gli spazi aperti (attrezzati a verde e comprendenti percorsi pedonali per la sosta);
- gli spazi e le attrezzature per gli impianti;
- gli edifici e gli impianti destinati ai servizi di assistenza automezzi;
- gli edifici e gli impianti destinati ai servizi di assistenza degli utenti.

Nella trattazione dell'assistenza agli utenti sono compresi gli spazi per il bar, il ristorante, il market, le informazioni, l'amministrazione.

Gli spazi per il ristorante sono quelli che, ritenuti a maggiore complessità funzionale, presentano un'articolazione più estesa, includendo aree per la consumazione dei pasti, per la preparazione e la conservazione dei cibi, i depositi e gli spazi per il personale. I criteri di dimensionamento e l'organizzazione proposta per questa unità funzionale dipendono dal numero degli utenti e dalle modalità di funzionamento del ristorante (self-service, tradizionale).

Sulla base della configurazione ricorrente degli autogrill, normalmente basata sulla distribuzione di cibi precotti, l'unità funzionale comprende spazi di magazzino, locali attrezzati per la conservazione degli alimenti (vani, celle frigorifere),

locali tecnici per gli impianti, servizi per il personale. L'area pubblica è distinta, conservando una schematizzazione già sperimentata nelle prime realizzazioni, in tre zone: grill (per la preparazione diretta dei cibi), banco self-service, tavoli. Gli spazi del market sono normalmente costituiti da un vano unico, attiguo al bar o al ristorante e destinato all'esposizione della merce.

2.5 L'autonomia funzionale della rete e l'assistenza viaggiatori. L'edificio ristoro nell'evoluzione dell'area di servizio italiana

Il ruolo preminente svolto dall'edificio ristoro nella caratterizzazione dell'area di servizio a partire dal dopoguerra consente di analizzare l'evoluzione dell'area attraverso la vicenda dell'edificio ristoro. Questo, inizialmente affermatosi come semplice punto vendita di prodotti dolciari, con il primo chiosco Pavese del 1947, si trasforma successivamente in punto-ristoro, con la nascita dei bar e ristoranti, per arricchirsi ancora con l'introduzione dei *tourist-market* e dei *motel*. All'evoluzione funzionale corrisponde una trasformazione dei caratteri architettonici e costruttivi del manufatto, inizialmente collocato lateralmente come edificio-totem, in aderenza alla forte connotazione pubblicitaria del programma promotore delle prime realizzazioni; successivamente riorganizzato nella tipologia a ponte sull'autostrada, a servizio di due aree contrapposte; infine nuovamente ripensato nella contemporanea organizzazione tipica delle aree laterali.

Da ciò si evince che la formazione progressiva di aree laterali, a ponte, simmetriche, asimmetriche nel repertorio del sistema di assistenza autostradale italiano, trova un riferimento nell'evoluzione dei caratteri architettonici e costruttivi dell'edificio-ristoro. La centralità del manufatto nell'organizzazione e nella caratterizzazione dell'area può dunque ritenersi definitivamente acquisita e riconducibile all'edificio ristoro, responsabile dell'evoluzione dell'area di servizio secondo una traiettoria eminentemente italiana.

Sulla base di queste premesse e delle posizioni già presenti in letteratura sull'argomento²⁸, si ritiene di poter condurre l'analisi della vicenda italiana dal 1950 alla condizione contemporanea, tenendo conto delle trasformazioni subite dall'edificio-ristoro e distinguendo, nell'arco temporale definito, due periodi.

Il primo è compreso tra il dopoguerra e gli anni '60 e coincide con l'evoluzione delle autostrade di seconda generazione. Esso vede inizialmente protagonisti gli edifici laterali Pavesi, connotati da un forte programma pubblicitario, quindi i ponti-autogrill, che affiancandosi alla precedente serie di edifici, segnano il paesaggio autostradale e aprono un'esperienza architettonica che annovera i contributi di Angelo Bianchetti, progettista Pavesi e Melchiorre Bega, progettista Motta.



Fig. 61 - Il punto Pavesi di Somaglia



Fig. 62 - Il punto Pavesi di Ronco Scrivia (Archivio Angelo Bianchetti. D'ora in poi AAB)

Gli autogrill Pavesi interessano inizialmente i tratti autostradali realizzati prima del conflitto, come testimoniano gli interventi per la sistemazione della barriera di Genova e gli altri presso le aree di Lainate-Villoresi sulla Milano-Laghi (1958) e Ronco - Scrivia sulla Genova - Serravalle (Fig. 62) (1958).

Melchiorre Bega avvia negli stessi anni la serie dei Mottagrill con tre impianti laterali, di cui quello di Somaglia rimane il più significativo nel quadro dell'intera vicenda. Nella seconda metà degli anni '60 si affianca a Bega, Renzo Zavarella, autore di alcuni punti Motta.

I manufatti a ponte aprono la seconda fase evolutiva dell'edificio ristoro e danno l'avvio alla realizzazione delle aree di servizio a ponte trasversali. Nel 1959 a Fiorenzuola D'Arda, Angelo Bianchetti, progetta il primo ponte autogrill sempre per la Pavesi. Seguono le realizzazioni di Novara (1962), Sebino (1962), Frascati (1963), Montepulciano (1967), Soave (1969) e altre ancora²⁹.



Fig. 63 - Il Mottagrill a ponte di Cantagallo (Archivio Melchiorre Bega. D'ora in poi AMB)

Alle realizzazioni Pavesi si affiancano gli edifici Motta di Melchiorre Bega:

Cantagallo (*Fig. 63*)(1959), Limena (1967). La realizzazione degli edifici ponte si rivela un'esperienza innovativa nel panorama internazionale da un punto di vista tipologico e costruttivo.

Esperienze analoghe hanno luogo in quegli anni solo negli Stati Uniti, dove infatti Bianchetti effettua un viaggio studio, in compagnia di Mario Pavesi, per visitare i punti ristoro delle catene americane³⁰.

L'evoluzione dell'edificio ristoro in questo secondo periodo prosegue con l'abbandono delle soluzioni trasversali. Si affermano dapprima organizzazioni di bordo asimmetriche, che collocano l'edificio principale per gli utenti su un lato della carreggiata, servito da un cavalcavia e quindi le aree laterali simmetriche.

Dal 1977 la ristorazione autostradale è gestita dalla società Autogrill, che assorbe i Mottagrill, gli autogrill Pavesi e gli Autobar Alemagna, seguendo direttamente il progetto degli spazi attraverso lo sviluppo di prototipi per la realizzazione degli autobar e dei ristoranti-market³¹. La natura di queste realizzazioni allontana i caratteri della linea italiana dall'originalità progettuale e costruttiva che ha distinto la produzione dei decenni precedenti. Ciò accade in coincidenza con la grave crisi petrolifera che contribuisce a determinare il blocco dei cantieri autostradali. È di conseguenza possibile ipotizzare che alla metà degli anni '70 vengano meno due delle condizioni determinanti la stagione d'oro dell'edificio ristoro autostradale: l'espansione della rete; la fortunata e preziosa collaborazione, stabilitasi negli anni della ricostruzione, tra la committenza, rappresentata dalla borghesia industriale e i progettisti, appartenenti al panorama culturale milanese.

L'originalità architettonica e costruttiva di alcune delle realizzazioni appartenenti ai due decenni ruggenti dell'autostrada in Italia testimoniano come l'edificio ristoro ha rappresentato questa realtà nel panorama internazionale, arricchendo l'espressione dell'architettura autostradale altrove, e in Europa in particolare, concentrata fino ad allora sulla ricerca intorno alla stazione di servizio³². In questa prospettiva il territorio prescelto dall'esperienza italiana per affrontare il tema progettuale autostradale sembra essere quello dell'architettura e dunque della costruzione come espressione del progetto moderno. Quali siano stati gli strumenti adottati e gli esiti di questa stagione, in relazione al contesto culturale e costruttivo di quegli anni, sono questioni che appaiono ancora oggi

non pienamente risolte.

2.6 La sperimentazione sulla stazione di servizio tipo

Il tema della stazione di servizio assunto come segnale della ricerca sul tema della standardizzazione nel panorama della vicenda italiana.

A partire da una situazione strutturale internazionale che vede ormai il criterio dello standard come acquisito nel progetto dei manufatti per l'assistenza autostradale, si consolida nel panorama nazionale una condizione favorevole. L'Ente Nazionale Idrocarburi (ENI), attraverso la direzione di Enrico Mattei, imprime all'attività progettuale dell'Agip, compagnia petrolifera nazionale e maggiore committenza nel settore, una forte propensione alla standardizzazione dei manufatti di servizio. L'attività dell'Agip attraversa due decenni con il programma delle stazioni Bacciocchi³³ del dopoguerra e dai primi anni '70 con i progetti di Costantino Dardi³⁴, investendo un ambito territoriale ampio, che include gli impianti autostradali, quelli extraurbani e urbani. Le specificità funzionali, dimensionali e gestionali dei diversi tipi di stazioni vengono progressivamente affrontati dall'Agip attraverso programmi di intervento unitari. La strategia prescelta dalla committenza ha rappresentato un fattore determinante per gli sviluppi del tema progettuale e per la qualità delle realizzazioni, tanto quanto per l'edificio ristoro lo è stata la presenza di una committenza industriale lungimirante.

Nei due decenni compresi tra gli anni '50 e '70, la vicenda della stazione di servizio risente, come già si è detto per l'edificio ristoro, di eventi propulsivi e di declini progressivi, consumatisi attraverso l'evoluzione del manufatto nei suoi caratteri d'uso, costruttivi e simbolici. Nel dopoguerra esso è ancora fortemente legato alla concezione della stazione che nell'Europa degli anni '20 e '30 è stato uno dei riferimenti, meno noti e imponenti, ma diffuso, del progetto moderno. In tal senso essa ha riservato attenzione all'espressività delle tecniche e ai materiali moderni. Le pensiline in calcestruzzo armato di quegli anni rivivono emblematicamente nel profilo netto della pensilina della serie di stazioni che Mario Bacciocchi disegna a partire dai primi anni '50 per l'Agip (Fig. 64-65). La pensilina in calcestruzzo armato è il segno che in maniera univoca attraversa,

segnandone il profilo, i tredici tipi di stazione che fanno parte del progetto di Bacciocchi. Un ambiente standardizzato, riprodotto in centinaia di siti, essenziale e funzionale, declinato nelle configurazioni semplici delle piccole stazioni, con i locali per il gestore e la rivendita e in quelle più complesse, che comprendono attrezzature per l'assistenza meccanica e spazi per il ristoro dei viaggiatori (bar, ristorante). Le diverse configurazioni funzionali corrispondono esclusivamente a variazioni dimensionali e degli arredi interni, che conservano inalterati i caratteri essenziali del progetto e della costruzione.

La stazione è costituita da un blocco rettangolare con aperture regolari e ridotte, ben distante dalla trasparenza e dall'evanescenza dei volumi dei punti ristoro, sormontato dal profilo rettilineo spezzato di una pensilina in calcestruzzo bianco e , che impenna in alto la parte terminale sbalzo per proteggere l'entrata del fabbricato e l'area della distribuzione.



Fig. 64-65 - Le stazioni progettate negli anni '50 da Mario Bacciocchi

La semplice duplicazione del segno genera l'edificio a due piani della stazione con bar e ristorante. Al blocco originario, si sovrappone un secondo livello, concluso da una nuova pensilina, aggettante sulla balconata che circonda il ristorante al primo piano. Una scala esterna collega i due livelli e ingloba i pennoni pubblicitari che richiamano il linguaggio familiare dei punti ristoro. In ogni caso la serie Bacciocchi dell'Agip allinea la produzione italiana del dopoguerra all'immagine della stazione di servizio consolidatasi sullo scenario internazionale nei decenni precedenti, ricorrendo ai tre elementi architettonici fondamentali: il chiosco, la pensilina, il pennone pubblicitario.

Nel 1969, quando l'Agip bandisce il concorso per una stazione tipo, la situazione è ben diversa e la questione della qualità del progetto di un edificio universale che entra in contatto con contesti diversi e variabili, diventa centrale. Ciò

accade mentre si è trasformata significativamente la realtà del bordo stradale e autostradale in presenza di un territorio extraurbano che non ha più, come nell'Italia degli anni '50, i caratteri evidenti e netti della campagna che si contrappone alla città. Su questo territorio, che comincia a sfilacciarsi e a inquinarsi di tanti piccoli episodi disarticolati, piuttosto che su quello consolidato e densamente occupato della città, si apre la riflessione sulla stazione di servizio standardizzata³⁵.

Differenti sono anche gli obiettivi che vengono fissati dalla committenza a partire dai mutati modi d'uso degli impianti.

Di conseguenza l'esigenza dell'Agip non è più la formulazione di un repertorio di edifici modello, da disseminare a centinaia sul territorio, ma la predisposizione di un sistema di elementi spaziali e costruttivi adattabili e comunque capaci di mantenere forte l'identità aziendale (*Fig. 66*).



Fig.66 - La stazione di servizio di Mestre Bazzera di Costantino Dardi (Università IUAV - Archivio Progetti, Fondo Costantino Dardi ©)

Questo scenario di intervento pone le condizioni perché si prosegua, revisionandone gli obiettivi e gli strumenti, il primo tentativo di standardizzazione e industrializzazione delle tecniche di costruzione dei manufatti, attraverso l'impiego di soluzioni basate su un numero limitato di elementi, spesso prefabbricati e rapidamente assemblabili in cantiere.

Il breve intervallo temporale che segna il passaggio dagli anni '60 ai primi del decennio successivo, fermandosi alle porte della crisi del 1973, racchiude le riflessioni teoriche e i pochi prototipi frutto di una stagione di ricerca sistematica intorno alla qualità del progetto seriale, sviluppati sullo sfondo di un contesto costruttivo e produttivo che in quegli anni si confronta con l'industrializzazione edilizia.

NOTE

¹ Piero Puricelli, senatore del Regno nel 1929, era titolare dell'impresa di costruzioni stradali, la *Società anonima Puricelli, strade e cave*, fondata dal padre Angelo. Oltre che ideatore dell'autostrada e responsabile della prima realizzazione al mondo, Puricelli fu particolarmente attiva nella vita economica e imprenditoriale della Milano degli anni '20-'30. Puricelli fu infatti tra i fondatori della Fiera Campionaria di Milano, che guidò dal 1926 al 1945, seguendone anche il piano di ricostruzione nel dopoguerra. Nel 1929 fondò a Milano l'Istituto Sperimentale Stradale del Touring Club Italiano. Ricevette la laurea honoris causa in Ingegneria civile dal Politecnico di Milano e dalla Technische Hochschule di Berlino. Fu tra i consulenti del Terzo Reich per la realizzazione della rete autostradale tedesca negli anni '30.

² Il progetto di Puricelli prevedeva la costituzione di un Ente autonomo statale per le autostrade. Il governo optò per la formazione, avvenuta il 18 novembre 1922, della Società Autonoma Autostrade, con capitale di 50 milioni di lire.

³ Il progetto definitivo fu curato dall'ufficio tecnico di Piero Puricelli e concluso il 5 dicembre del 1925. I lavori furono completati il 24 settembre del 1929.

⁴ Si tratta, oltre alla Torino - Milano, della Brescia-Bergamo (1929-31), della Venezia-Padova (1930-33).

⁵ L'argomento è affrontato nel paragrafo 2.2. di questo capitolo.

⁶ Cfr. AA.VV., *1924-1935. Le autostrade della prima generazione*, Milano, Spa Autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso, 1984. La ricostruzione del cantiere riporta un primo tratto di 19,9 chilometri, poi il successivo prolungamento verso Castellamare di Stabia e quindi fino al centro urbano di Napoli, nei pressi della stazione ferroviaria.

⁷ L'AASS Azienda Autonoma Strade Statali nasce con legge del 1928, come ente finanziariamente autonomo, incaricato della gestione della rete stradale nazionale. Nel 1946 l'AASS diventa l'ANAS, Azienda Autonoma della Strada.

⁸ Innocenzo Gasparri, Enrico Marelli, "Le autostrade nella situazione economica del tempo", in AA.VV., *1924-1935. Le autostrade della prima generazione*, Milano, Spa Autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso, 1984

⁹ Francesco Aimone Jelmoni, "Piero Puricelli", in AA.VV., *1924-1935. Le autostrade della prima generazione*, Milano, Spa Autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso, 1984

¹⁰ Il primo intervento riguarda la Napoli-Pompei, requisita dagli alleati nel 1943 e riservata al traffico militare fino al 1945, il cui tracciato fu raddoppiato ad opera delle "Autostrade Meridionali S.p.A." tra il 1956 e il 1958. L'ultimo tratto ad essere interessato dal programma di ammodernamento fu la Milano Laghi tra il 1962 e il 1965 ad opera della Autostrade S.p.A.

¹¹ Ezio Vanoni fu tra il 1947 e il 1954 Ministro del Commercio Estero, delle Finanze e del Tesoro. A lui si deve il Piano V, schema di sviluppo economico elaborato su suo indirizzo da un gruppo di studio e presentato poi in Parlamento nel 1955.

¹² La Italstrade s.p.a. si era formata nel 1940 dalla S.A. Puricelli Strade e Cave.

¹³ Cfr. AA.VV., *Autostrada del sole 1956-1964*, "Quaderni di Autostrade n.9", Roma, Editoriale Firema, 1964, p. 15-17.

¹⁴ Cfr. Vito Rocco, "La legislazione autostradale italiana dal '55 al '75", in AA.VV. *Le autostrade della seconda generazione*, Milano, Spa Autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso, 1990

¹⁵ Nevio Bottura, "Gli arredi autostradali", AA.VV., *1924-1935. Le autostrade della prima generazione*, Milano, Spa Autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso, 1984

¹⁶ Il riferimento è alla serie di stazioni in stile neoclassico diffuse negli Stati Uniti tra gli anni '20 e '30. L'argomento è trattato nel capitolo 1 di questo studio.

¹⁷ E' particolarmente interessante il confronto della stazione di Genova con gli impianti degli auto-grill Pavese di Fiorenzuola e di Montepulciano.

¹⁸ Una disposizione della Direzione Generale dell'ANAS impose, nell'ambito degli interventi di adeguamento e ripristino dei tratti autostradali esistenti, l'allontanamento dei caselli per il pedaggio autostradale dalle aree di servizio. Ciò comportò anche la predisposizione di una programmazione per l'acquisizione delle aree lungo le principali arterie. Cfr. Savino Rinelli, "I raddoppi delle autostrade della prima generazione", in AA.VV. *Le autostrade della seconda generazione*, Milano, Spa Autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso, 1990

¹⁹ AA.VV., *Autostrada del Sole. 1956-1964*, "Quaderni di Autostrade n. 9", Roma, Editoriale Firema, 1964.

²⁰ Nelle autostrade di prima generazione la vendita, il controllo dei biglietti e degli incassi erano eseguiti in loco e manualmente, ad opera del Capo Casello. Il sistema così organizzato non consentiva di monitorare il traffico e fornire dati statistici sui flussi nei diversi tratti. Nel dopoguerra, per pervenire a una più razionale regolazione del traffico, vennero adottate apparecchiature elettromeccaniche per leggere e perforare le schede meccanografiche impiegate come biglietti per i viaggiatori in transito, così da consentire l'elaborazione dei dati e il monitoraggio del traffico.

²¹ I capanni per il pic-nic lungo la Bologna-Firenze sperimentano la fruizione del paesaggio attraversato nel tratto appenninico. Alla metà degli anni '60, quando l'Autosole è ormai completata, si bandisce tra il 1965 e il 1966 un concorso nazionale di idee per la progettazione delle aree di sosta di San Benedetto ovest, Corzano ovest, Scandicci est e Sabina ovest, tutte da realizzarsi sulla Milano-Roma.

²² Bruno Bolis, *Edifici per i trasporti*, Milano, Vallardi, 1947

²³ Consiglio Nazionale delle Ricerche, *Manuale dell'architetto*, terza edizione, Roma, 1962, p. 504. La sezione è curata da Nevio Bottura.

²⁴ Boaga, De Angelis, Francia (a cura di), op. cit.

²⁵ Celle, Di Giulio, Terpolilli, Gabrielli Zanasi, op. cit. pp.1803-1823.

²⁶ Consiglio Nazionale delle Ricerche, *op.cit.*, p. 504

²⁷ L'argomento è approfondito nel paragrafo 2.5 di questo capitolo.

²⁸ Celle, Di Giulio, Terpolilli, Gabrielli Zanasi, op.cit., pp. 1804-1807.

²⁹ L'edificio ristoro è approntato nel capitolo 13 e 4 di questo lavoro.

³⁰ Di questo viaggio Bianchetti fa un resoconto in un suo scritto, apparso nel 1960, in cui descrive i caratteri funzionali degli edifici visitati, le tecniche costruttive utilizzate in alcuni casi. Nello stesso scritto Bianchetti descrive lo stato dell'arte nel settore degli edifici per il ristoro autostradale in Europa, con specifico riferimento alla Germania che, seppur all'avanguardia nella realizzazione della rete autostradale, si rivela meno efficiente nel caso dei punti-ristoro. Cfr. Angelo, Bianchetti, "Le oasi sull'autostrada", «Quattroruote», 1, gennaio, 1960.

³¹ Celle, Di Giulio, Terpolilli, Gabrielli Zanasi, op.cit., pp. 1821-1822. Il prototipo per gli Autobar ospita in un unico edificio i servizi di assistenza degli utenti impegnando una superficie di 340 mq così articolata: *snack - bar e market*, assistenza *snack - bar* per la preparazione dei cibi, magazzino celle frigorifero, vano deposito e locale impianti tecnici, servizi personale, servizi utenti.

Il prototipo del ristorante-*market* si estende invece su una superficie di 800 mq e comprende gli spazi per il ristorante, il *market* e i servizi annessi, dimensionati su un'utenza stimata annuale di circa 120.000 coperti all'anno. Il prototipo comprende uno spazio ristorazione articolato in aree destinate al grill, al self-service, allo snack bar e il market; uno spazio magazzini; tre celle frigorifere collegate alla zona di preparazione dei piatti; i locali tecnici; gli spogliatoi e i servizi per il personale e per il pubblico.

³² La ricerca sulla stazione di servizio vive in Europa la sua stagione di maggiore interesse tra gli anni

2 - IL CONTRIBUTO ITALIANO AL PROGETTO DELL'AREA DI SERVIZIO: LINEAMENTI EVOLUTIVI DELL'ARCHITETTURA AUTOSTRADALE DEL DOPOGUERRA

'30 e '50, periodo durante il quale maturano gli elementi architettonici e costruttivi che vanno a definire la stazione come spazio architettonico rappresentativo dell'era dell'automobile. L'argomento è stato delineato nel capitolo 1 di questo studio.

³³ Mario Bacciocchi è l'architetto milanese, progettista delle stazioni di servizio Agip tra gli anni '50 e '60.

³⁴ I caratteri dei progetti di Costantino Dardi e il ruolo da questi assunto nel quadro della vicenda italiana sono approfonditi nel capitolo 5 di questo studio.

³⁵ Il problema della relazione tra contesto e manufatto è presentato nel capitolo 5 di questo studio.

3. ARCHITETTURA E COSTRUZIONE NEGLI ANNI D'ORO DELL'AUTOSTRADA: VERSO LA QUALITA' DEL PROGETTO. L'EDIFICIO RISTORO NELLA RETE DEL DOPOGUERRA

3.1 Programma e sperimentazione originale nell'edificio ristoro

I caratteri del punto ristoro autostradale, fortemente coinvolto, come già in parte considerato¹, nell'affermazione del successo della rete infrastrutturale del dopoguerra, sono significativamente stabiliti dai personaggi e dai contesti economico-produttivi in virtù dei quali l'esperienza nasce e si sviluppa. Da un lato la condizione di trasformazione strutturale che vede i maggiori imprenditori del settore dolciario investire nel territorio vasto e incontaminato del bordo autostradale, in vista di un promettente mercato di utenti-viaggiatori, nel momento in cui si stanno creando le condizioni per il passaggio verso la dimensione industriale della produzione dolciaria nazionale. Motta, Pavesi, Alemagna, costituiscono in quegli anni la committenza dell'intera vicenda dell'edificio ristoro, animata dalla lungimiranza imprenditoriale di Angelo Motta, Mario Pavesi, Giocchino Alemagna. Dall'altro lato i progettisti - Angelo Bianchetti per la Pavesi e Melchiorre Bega per la Motta, in particolare - che di questa committenza diventano il riferimento culturale e progettuale costante, responsabile della trasposizione del programma aziendale nelle forme e nel linguaggio della nascente architettura autostradale.

Sullo sfondo dei personaggi e delle aziende, il contesto socio-economico e produttivo della Milano degli anni '50, che saldandosi al vicino e vivace laboratorio piemontese di Adriano Olivetti, è in quegli anni il territorio in cui prende vita la preziosa collaborazione tra il mondo dell'imprenditoria e gli intellettuali. Se osservata sotto questa luce la vicenda dell'edificio ristoro lascia emergere la sua dimensione programmatica come parte di un disegno culturale più ampio. L'edificio ristoro è da intendersi frutto di un programma di promozione aziendale, improntato a obiettivi di commercializzazione diffusa di un prodotto prima, di un servizio poi, di un'immagine in sintesi, che per la prima volta in Italia prende corpo in maniera così corposa, affidando l'efficacia degli strumenti e il successo della strategia adottati, a un supporto infrastrutturale, l'autostrada, altrettanto originale e determinante. Sul piano edilizio la vicenda dell'edificio ristoro mantiene, per alcuni versi, i caratteri del programma in considerazione del

numero, della diffusione e dell'omogeneità funzionale delle realizzazioni, decise e ideate da una committenza e da un gruppo di progettisti altrettanto ristretti. Al contempo, però, alla dimensione del programma si intrecciano l'autonomia e l'originalità delle azioni progettuali e delle soluzioni costruttive. La vicenda dell'edificio ristoro oscilla emblematicamente sul territorio nazionale tra l'aspirazione all'edificio modello² e la ricerca dell'originalità architettonica e costruttiva.

L'indagine e la comprensione di questa particolare condizione e la sua intersezione con lo scenario internazionale possono essere condotte attraverso le due esperienze più significative per durata, qualità e numero delle realizzazioni: la serie di autogrill di Mario Pavesi e Angelo Bianchetti e quella dei Mottagrill di Angelo Motta e Melchiorre Bega.

3.2 L'autogrill di Mario Pavesi e Angelo Bianchetti

Angelo Bianchetti nasce a Milano il 6 gennaio del 1911. Formatosi presso il Politecnico dove si laurea nel 1934, frequenta gli studi di Faravelli, Paludi, Pagano, svolgendovi la sua prima attività di tirocinio professionale. Viaggia per l'Europa sulle tracce delle architetture e dei personaggi del razionalismo tedesco; in Germania lavora negli studi di Mies van der Rohe e dei fratelli Luckard. I suoi orizzonti si aprono, entra in contatto con la scuola del Bauhaus, conosce Gropius e Breuer. Tornato a Milano si associa con Cesare Pea, al quale rimarrà legato fino al dopoguerra da un connubio ricco e duraturo. In quegli anni Bianchetti affianca ai temi e all'interesse per l'architettura, la frequentazione e la passione per il mondo e i personaggi della pittura, che ben presto contaminerà frequentemente e sorprendentemente, il linguaggio rigoroso del razionalismo al quale aderisce insieme a Pea. Negli anni tra le due guerre si susseguono le collaborazioni con pittori come Mondaini, Nivola, Buffoni. E' su questo plauso culturale che Bianchetti, con Pea e con gli altri, tanti, con i quali partecipa alle Esposizioni e alle Fiere campionarie di quegli anni, matura una sensibilità personale verso l'architettura quale strumento e mezzo della rappresentazione e della comunicazione di contenuti e messaggi, tanto istituzionali quanto aziendali. Un lavoro raffinato, che si snoda attraverso le tappe del laboratorio

3. ARCHITETTURA E COSTRUZIONE NEGLI ANNI D'ORO DELL'AUTOSTRADA: VERSO LA QUALITA' DEL PROGETTO. L'EDIFICIO RISTORO NELLA RETE DEL DOPOGUERRA

che va consolidandosi intorno alla Triennale e alla Fiera campionaria, trovando nell'humus culturale di cui Bianchetti diventa parte e nella crescente realtà industriale che si sviluppa tra Milano e Torino, gli stimoli più originali. L'esperienza che Bianchetti matura in questo periodo diventa determinante per la vicenda degli autogrill nel dopoguerra: qui nascono tecniche, codici, linguaggi espressivi e costruttivi, che opportunamente filtrati attraverso la sensibilità della nascente società dei consumi del dopoguerra, riemergono nei tratti futuristici dei suoi bozzetti per la Pavesi.

Se già nel 1936 alla VI Triennale Bianchetti si distingue con Pea per "la notevole realizzazione pubblicitaria e grafica"³, che contraddistingue il grande salone nel quale si illustrano i principi della tecnica dell'abitazione razionale, l'anno seguente in collaborazione con Marcello Nizzoli è artefice dell'allestimento del Padiglione dei coloranti nazionali nell'ambito della Mostra Nazionale del Tessile a Roma (Fig. 67). Un vaso stretto, il cui fondale si conclude con la statua dell'Autarchia, si arricchisce nell'allestimento di Bianchetti e

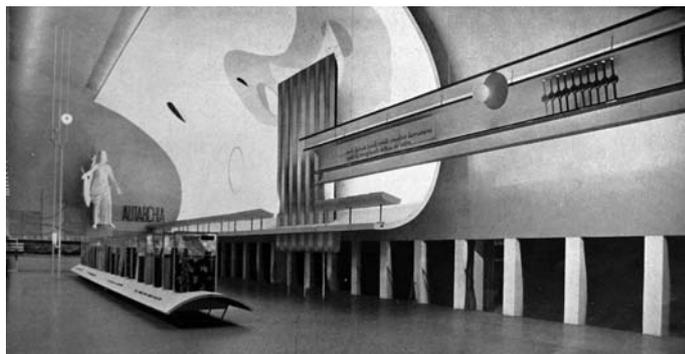


Fig. 67 - Il Padiglione dei coloranti nazionali, Mostra Nazionale del Tessile a Roma, 1937. Angelo Bianchetti e Marcello Nizzoli.



Fig. 68 - Il Padiglione Raion alla Fiera di Milano, 1939. Angelo Bianchetti e Cesare Pea. (AAB)

Nizzoli, del plasticismo di una grande curva bianca sospesa, al di sotto della quale si snoda l'ordine minore dei pannelli con i nastri colorati, gli elementi grafici e fotografici. Sono i primi segnali della consapevolezza con cui Bianchetti comincia a trattare il tema dell'allestimento e della comunicazione, documentati qui in particolare dalla maniera in cui "l'illuminazione, a luce riflessa mediante la grande curva, è stata studiata con piena consapevolezza decorativa. Le luci colorate che, di notte, mutano ritmicamente il colore e il tono

della sala e quindi della sua vasta fronte vetrata, giungono a dare un'aura di leggenda al padiglione e, per essere questo centrale, a tutta la mostra"⁴. All'interno della stessa mostra Bianchetti lavora con Pea nella sezione dei lanieri, intervenendo con analoga attenzione plastica e cromatica nell'allestimento. La Fiera campionaria di Milano è l'altro laboratorio prediletto da Bianchetti in questi anni. Qui con Pea prosegue la sua ricerca sul valore plastico dei grandi elementi, come suggeriscono la spirale bianca del padiglione Raion del 1939 (Fig. 68) e il fondale curvo dell'Isotta Fraschini del 1938, in cui intorno a questi elementi primari si muovono i segni giocosi e raffinati della comunicazione grafica. Negli stessi anni, tra il 1939 e il 1940, sempre a Milano, realizza con Pea due padiglioni per la Chatillon, che si riveleranno premonitori delle prime architetture autostradali⁵. L'architetto milanese matura una sua esperienza sugli aspetti metodologici legati a questo particolare tipo di realizzazioni, confrontandosi con gli aspetti realizzativi che impongono economia di tempi e semplicità di costruzione, tutte questioni che torneranno centrali nella serie degli edifici Pavesei. Le realizzazioni di Bianchetti per la Fiera di Milano sono quasi tutte eseguite dall'Impresa Teatrale Ponti, che diventa in Italia una delle più note e specializzate nel settore degli allestimenti fieristici⁶.

Nel 1947 inizia la collaborazione di Bianchetti con l'Ente Fiera, per il quale insieme a Pea, cura il progetto per il Palazzo delle Nazioni, l'ingresso di piazza Giulio Cesare, il primo padiglione delle materie plastiche, i padiglioni della Philips, della Terni, della Snia Viscosa. Sono gli anni in cui la Fiera torna nuovamente al centro dell'attività milanese, con il progetto di ricostruzione del quartiere distrutto.

Nel 1951, dopo il restauro di Palazzo Grassi a Venezia, si chiude la collaborazione con Cesare Pea e ha inizio il lungo sodalizio con Mario Pavesei.

Mario Pavesei nasce ai primi del '900; la sua lunga marcia verso la leadership dell'industria dolciaria italiana comincia con una piccola panetteria, che nel 1937 si trasforma in uno stabilimento. Nel 1940 nasce il biscottificio Mario Pavesei, quattro anni dopo il primo manifesto di una lunga stagione di campagne pubblicitarie.

Il connubio con Bianchetti passa attraverso la condivisione di un programma che trova i suoi esiti dapprima negli studi e negli allestimenti pubblicitari dell'immediato dopoguerra, per approdare, nel 1947, al primo chiosco per la vendita



Fig. 69 -Cartolina pubblicitaria Pavesi anni '50. (AAB)

dei biscotti Pavesini ed evolvere poi, attraverso la crescita dei consumi e la nascita della rete autostradale, verso la stagione breve, ma intensa, degli autogrill.

Mario Pavesi, primo fra gli imprenditori del tempo, intuisce le smisurate potenzialità del mercato autostradale che, al di là dei timidi esordi dell'assistenza organizzata, finirà per costituire uno dei passaggi obbligati per la trasformazione della società italiana di quegli

anni. I punti programmatici di Mario Pavesi diventano la comunicazione e la pubblicità dei suoi prodotti, la costruzione di un'immagine aziendale che dal primo chiosco si sarebbe strutturata attraverso l'omogeneità e il controllo degli standard dei prodotti, della ristorazione, del personale e delle architetture dei suoi autogrill. Angelo Bianchetti ne è l'interprete sapiente, che disegna puntualmente, lungo le nascenti autostrade del dopoguerra, la sua visione di ristorazione organizzata, approntando gli elementi architettonici e pubblicitari per tradurre, nel volgere di un decennio, il marchio Pavesi nell'immaginario collettivo "dell'Italia dei Pavesini"⁷.

3.3 Il Mottagrill di Angelo Motta e Melchiorre Bega

La vicenda dei Mottagrill ha alcuni tratti in comune con quella degli Autogrill Pavesi. Melchiorre Bega nasce nella provincia bolognese nel 1898. Dopo gli studi all'Accademia di Belle Arti, Bega ottiene la licenza di professore di architettura e si iscrive, nel 1926 all'Ordine degli architetti della provincia di Bologna. Diviso tra l'azienda di famiglia, fondata dal padre Vittorio e l'architettura, Bega porta a termine negli anni '20 una serie di progetti riguardanti ville, caffè, pasticcerie, negozi. Segue l'affermazione con l'arredamento del transatlantico *Conte di Savoia* e una serie di interventi nel campo navale⁸. L'incontro con la borghesia industriale vede Bega architetto istituzionale della Buitoni - Perugina e della Motta, attraverso la realizzazione, avviata negli anni '30, di un gruppo di negozi, pasticcerie e padiglioni per i due grandi marchi italiani. Durante il con-

flitto, la vicinanza all'alveo razionalista milanese, lo porta a dirigere, tra il 1940 e il 1941, la rivista *Domus*. Dopo il conflitto Bega è impegnato in un'intensa attività progettuale⁹.

Angelo Motta iniziò la sua attività artigianale nel settore dolciario nel 1919, per costituire poi successivamente la Motta s.p.a. Il negozio di Piazza Duomo a Milano e i padiglioni alla V Triennale del 1933, quello della Fiera del 1937, sono alcuni dei passaggi chiave del percorso che in questi anni consolida il legame tra Bega e la Motta. L'attenzione alla selezione dei materiali e alla qualità dei dettagli artigianali, emergono come tratti costanti, garantiti anche in presenza di architetture pubblicitarie e provvisorie, che attraverso questi segni conquistano una propria espressione di qualità. Negli anni del dopoguerra ai Padiglioni della Fiera di Milano e del Levante, in cui è già presente il linguaggio pubblicitario che troverà posto nei punti ristoro, si affiancano le opere sull'autostrada. Bega è attratto dal progetto di quelle nuove architetture, verso le quali rivolge, sia la sua attenzione al soddisfacimento delle esigenze dell'utenza, sviluppata attraverso la ricerca della funzionalità, del comfort e della qualità degli spazi, sia la preoccupazione per la fattibilità della realizzazione, derivata dalla sua duplice natura di progettista e produttore di oggetti e architetture.

La sua idea di punto ristoro, sviluppata per la prima volta nel Mottagrill di Somaglia del 1959¹⁰ è illuminante in tal senso, se si riflette sul ruolo che questo piccolo punto ristoro assume nel quadro dell'intera vicenda italiana¹¹.

Nella seconda metà degli anni '60 si affianca a Bega come progettista della Motta Renzo Zavarella, anche lui proveniente dalla matrice culturale milanese degli anni '30, partecipe delle Triennali e della Fiera. Nel dopoguerra prosegue la sua attività con alcuni padiglioni espositivi, come quello per le officine OM del 1953. La sensibilità con cui Zavarella avvicina il progetto dell'edificio ristoro, alleggerita del più evidente programma pubblicitario, già in parte tramontato negli anni in cui egli lavora per la Motta, si concentra, sullo studio dei materiali e della combinazione delle loro qualità materiche ed espressive all'interno di composizioni e geometrie formali essenziali. Renzo Zavarella cura il progetto dei Mottagrill di Bevano, sulla Bologna-Rimini tra il 1966 e il 1968, quelli per S. Ilario sulla Genova-Sestri Levante tra il 1967 e il 1970, per Fossano sulla Torino-Savona tra il 1970 e il 1971 e per il Motta Tirreno, nei pressi di Civitavecchia, del 1971. Si tratta sempre di edifici per aree di servizio laterali.

3.4 Gli esordi. L'architettura pubblicitaria nei padiglioni delle aree laterali

La serie degli edifici ristoro si apre con il primo punto Pavesi che nasce nel 1947 sulla Milano-Torino, nei pressi di Novara, già sede dell'industria dolciaria. Si tratta di un chiosco per la vendita dei biscotti, pensato dall'*imprenditore dei pavesini* per conquistare il mercato degli automobilisti. Tre anni dopo il chiosco viene ingrandito per ospitare bar e ristorante (Fig. 70 -71). Per questo nuovo spazio, originale per la realtà italiana, Pavesi conia un nome che segnerà lo sviluppo futuro: *autogrill*. È l'inizio della ristorazione organizzata autostradale in Italia.

All'attività di Pavesi segue quella di Angelo Motta con i Mottagrill di Melchiorre Bega. Seppure con caratteri e diffusione differenti, i due marchi sviluppano in quegli anni una prima serie di realizzazioni accomunate dalla tipologia dell'impianto. Si tratta sempre di manufatti inseriti in aree di servizio laterali; segnati tutti dall'evidente carattere pubblicitario del linguaggio adottato dai progettisti. Soprattutto nei punti Pavesi, una parte significativa dei materiali di progetto è per l'installazione pubblicitaria.

Il punto ristoro di Novara è un padiglione bianco con ampie vetrate, di altezza modesta, la cui presenza ai lati dell'arteria autostradale è enfatizzata attraverso il ricorso a una grande arcata bianca, priva di funzione strutturale, pensata e costruita da Bianchetti quale segnale fuori scala dell'impianto pubblicitario: bandiere, festoni, insegne.

La prima serie di edifici Pavesi interessa aree di servizio laterali. La scelta ricade su un edificio autonomo, isolato dalle eventuali altre funzioni presenti (rifornimento, assistenza meccanica, ecc.), che ospita bar e tavola calda su un unico livello. Gli studi preliminari sviluppati in quegli anni approdano al tipo del padi-



Fig. 70 - Il primo punto Pavesi a Novara, 1950, prog. Angelo Bianchetti. (AAB)



Fig. 71 - Il punto Pavesi a Novara dopo l'ampliamento del 1952, prog. A. Bianchetti (AAB)

3. ARCHITETTURA E COSTRUZIONE NEGLI ANNI D'ORO DELL'AUTOSTRADA: VERSO LA QUALITA' DEL PROGETTO. L'EDIFICIO RISTORO NELLA RETE DEL DOPOGUERRA

gione a pianta rettangolare e circolare, adottato anche dalla Motta. Questa prima serie di edifici, per quanto riguarda in particolare la serie Pavesi, più numerosa e documentata, si caratterizza per le dimensioni relativamente ridotte, per un'apparecchiatura costruttiva ricorrente, per la forte autoreferenzialità degli edifici e la connotazione pubblicitaria delle loro architetture.

L'impianto planimetrico, a pianta centrale o rettangolare, mantiene inalterato l'ambiente unico della sala per la ristorazione, in cui sono ricavate l'area del bar e della tavola calda, adeguatamente distanziate tra loro; al di sotto si trova uno zoccolo seminterrato, che ospita i locali per gli impianti, i servizi e i depositi ali



Fig. 72 - Il punto ristoro Pavesi sulla Milano - Laghi, 1958, prog. A. Bianchetti (AAB)

mentari. L'apparecchiatura costruttiva prescelta è coerente con gli obiettivi espressivi che si vanno consolidando: pianta libera per il piano ristoro, traspa



Fig. 73 - Il punto ristoro Pavesi a Ronco Scrivia, sulla Genova - Serravalle, 1958, prog. A. Bianchetti (AAB)

renza dell'involucro, continuità visiva tra interno ed esterno. La costruzione metallica si afferma di conseguenza, con poche varianti, dettate dalle specifiche esigenze planimetriche dei due schemi, come soluzione prevalente sia per realizzare le facciate continue con gli esili montanti metallici dipinti di bianco, sia per risolvere le coperture in lamiera grecata. Il piano interrato, le opere di fondazione, i blocchi scala, sono correntemente realizzati con strutture intelaiate e, in alcuni casi a setti, in calcestruzzo armato ordinario. La costruzione di questi edifici è normalmente curata da imprese di piccole dimensioni, spesso operanti nel comprensorio interessato dal cantiere, attrezzate con officine di lavorazione adeguate alla tipologia degli interventi, ancora di evidente matrice artigianale. Nonostante la tendenza a standardizzare le soluzioni e l'organizzazione dei servizi nei diversi punti, testimoniata soprattutto nel caso Pavesi dal progetto di Lainate¹², non si può indicare all'epoca e, si vedrà, anche negli anni successivi, una reale standardizzazione

3. ARCHITETTURA E COSTRUZIONE NEGLI ANNI D'ORO DELL'AUTOSTRADA: VERSO LA QUALITA' DEL PROGETTO. L'EDIFICIO RISTORO NELLA RETE DEL DOPOGUERRA

degli edifici. In ragione del numero di punti ristoro realizzati si riscontra comun



Fig. 74 - Il punto ristoro Pavesi di Varazze, sulla Genova - Serravalle, 1959, prog. A. Bianchetti (AAB)



Fig. 75 - Le arcate pubblicitarie del punto di Lainate (AAB)

que un indice di variabilità elevata delle soluzioni progettuali di dettaglio del

padiglione e delle strutture pubblicitarie, determinanti nella definizione dell'esito architettonico del manufatto, tanto da legittimare la presenza di tipi di riferimento, ma non certo di modelli definibili tali in termini ideativi e costruttivi. La rassegna delle realizzazioni più significative di quegli anni consente di individuare, al di là delle invarianti precedentemente delineate, il percorso evolutivo dell'edificio laterale.

Nel 1954 nasce il punto ristoro di Bergamo. Si tratta ancora di un impianto rettangolare per un'area laterale. Un disegno dell'epoca lo mostra costituito da due livelli, del quale il superiore circondato da una balconata. Il volume trasparente è concluso da una copertura piana su cui campeggiano gli elementi ormai collaudati: le bandiere e la grande insegna Pavesi.

Due padiglioni di forma circolare sorgono nel 1958 a Lainate sulla Milano - Laghi (*Fig. 72 e 75*) e a Ronco Scrivia sulla Genova - Serravalle (*Fig. 73*). Si tratta di un volume circolare, trasparente e leggero che ospita il bar e la tavola calda, sormontato a Lainate da grandi arcate bianche, a Ronco Scrivia da un tripode.

Lo stesso impianto circolare viene ripreso da Bianchetti nell'area di Piani d'Invrea, nei pressi di Varazze, sulla Genova - Serravalle (*Fig. 74*). Il padiglione in questo caso si confronta con un contesto insediativo differente, segnato dalla linea di costa ligure e costretto tra il tracciato dell'autostrada in alto e quello dell'Aurelia in basso. Il volume cilindrico assume in questo caso un rapporto differente con il sito, obbligato a misurarsi con una specificità naturale e antropica ancora inusuali per Bianchetti. Il dislivello esistente diventa la condizione che mette in crisi il volume puro e isotropo del cilindro. La soluzione proposta ricorre a uno zoccolo rivestito in pietra per sostenere, sul lato dell'Aurelia, il padiglione vero e proprio.

Ancora un impianto laterale è quello studiato per le aree di Modena, Lodi, Somaglia e Caserta. Le immagini d'epoca dell'area di Modena rivelano un padiglione a pianta rettangolare, sviluppato su due livelli, con una facciata completamente trasparente e una balconata aperta sul piazzale. Anche in questo caso l'oggetto architettonico assume una sua compiutezza in virtù del trattamento delle testate, su una delle quali Bianchetti colloca la curva continua della rampa di scale, sospesa su sostegni discreti, che sembrano sollevare da terra il volume.

Sono molti gli elementi linguistici e costruttivi, che pur in presenza di contesti

insediativi e di impianti planimetrici differenti, accomunano gli interventi: la ringhiera in ferro decorata; la mantovana in lamiera che circonda la copertura e supporta le insegne Pavesi, le tende che schermano le pareti vetrate. Uno l'elemento significativo che li differenzia: la struttura pubblicitaria. Parte caratterizzante il volume del padiglione, seppure apparentemente autonoma negli impianti circolari di Lainate e Varazze, a Modena essa si trasforma, come documenta uno schizzo dell'epoca, in un pilone porta insegna su cui sventolano le bandiere e il grande disco circolare.

La forte autoreferenzialità e la connotazione pubblicitaria di queste architetture è un fattore invariante, che segna in particolare la catena Pavesi e il progetto di Angelo Bianchetti, il cui primo obiettivo diventa quello di captare l'attenzione dell'automobilista in viaggio.

L'utilizzo del linguaggio ingegneristico, attraverso la sovraesposizione di elementi strutturali (archi, tralicci, piloni), svuotati della loro funzione originaria, all'interno del programma pubblicitario dei diversi interventi, diviene per Bianchetti un passaggio ricorrente, al quale ascrivere una parte significativa dei caratteri della prima fase di sviluppo dell'edificio ristoro in Italia. Già prima di cominciare a lavorare con i manufatti architettonici, Bianchetti propone il linguaggio e gli elementi dell'ingegneria quali segnali da disseminare liberamente nel paesaggio autostradale, a sostegno di insegne e installazioni pubblicitarie, come suggerisce il traliccio sistemato a ponte sulla Milano-Novara per sostenere una mongolfiera Pavesi.

L'adozione di linguaggi e temi dell'architettura, dell'ingegneria e della grafica pubblicitaria non è per Bianchetti una scelta esclusiva; le diverse espressioni confluiscono in un apparato organico, che trova proprio nell'equilibrato compendio dei diversi codici l'elemento caratterizzante.

Ma se l'obiettivo, ossia la visibilità e la riconoscibilità delle architetture, è dettato dal programma Pavesi, propri e già maturi sono invece gli strumenti e il repertorio di materiali progettuali che Bianchetti adopera.

Il patrimonio culturale delle esperienze maturate nell'ambiente milanese e internazionale degli anni '30 ha definito nel progettista una propria modalità di intervento nell'ambito dell'architettura pubblicitaria che costituisce un riferimento per questa nuova esperienza.

Anzi, la visione elaborata da Bianchetti sulla questione assume per alcuni versi

3. ARCHITETTURA E COSTRUZIONE NEGLI ANNI D'ORO DELL'AUTOSTRADA: VERSO LA QUALITÀ DEL PROGETTO. L'EDIFICIO RISTORO NELLA RETE DEL DOPOGUERRA

caratteri premonitori. A tale proposito è opportuno riprendere un passaggio chiave di un articolo apparso su *Costruzioni*, in un numero che la rivista diretta da Pagano dedicò nel 1941 all'architettura delle mostre¹³.



Fig. 76 - Il padiglione Chatillon alla Fiera campionaria di Milano, 1938, prog. A. Bianchetti e Cesare Pea (AAB)

Lo scritto sull'architettura pubblicitaria di Bianchetti e Pea individua caratteri e

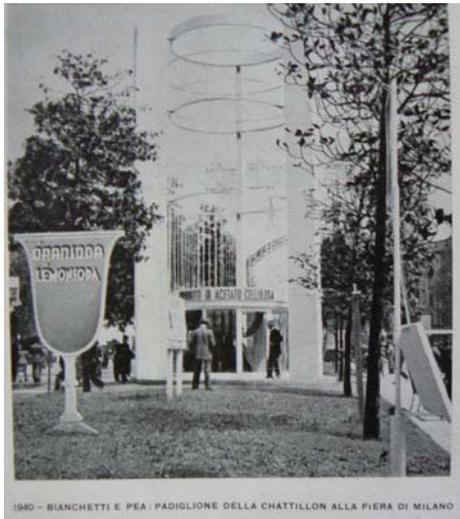


Fig. 77- Il padiglione Chatillon alla Fiera di Milano, 1939, prog. A. Bianchetti e Cesare Pea

materiali di questa particolare espressione dell'architettura, suggerendone al progettista l'utilizzo più opportuno. Rispetto al rapporto tra la dimensione edilizia e quella pubblicitaria dei manufatti è interessante quanto gli autori scrivono a proposito del padiglione pubblicitario sostenendo che: "Le Corbusier e M. Breuer realizzano le loro architetture pubblicitarie rifacendosi alle loro possibilità plastiche più che a quelle architettoniche. Una sciolta fantasia pittorica darà al progettista anche la possibi-

lità di rinunciare a dare una veste compiutamente edilizia e formalmente immobile al proprio padiglione... Il padiglione ideale dal punto di vista pubblicitario, sarebbe dunque quello composto di elementi fissi attinenti alle leggi della statica edilizia e offerti al contempo alla fantasia diverse possibilità di ordine pratico, realizzabili anche in tempi successivi. Dunque non una facciata

architettonicamente definita anche se bella, ma un sistema di elementi e di campi in cui esercitare la fantasia del decoratore. In tal modo potrebbero svilupparsi a fondo le doti di un buon architetto decoratore: lo studio della struttura lo porterà a intuizioni di ordine razionalmente architettonico, mentre la possibilità plastica lo porterà a giocare tali elementi con la massima libertà e a realizzazioni di ordine puramente plastico.

Dalla fusione di queste due possibilità nascerà la suggestione che l'opera pubblicitaria deve esercitare. Tutto ciò che la tecnica moderna dà in aiuto dell'artista, i materiali nuovi, i sistemi di illuminazione, il cinematografo, gli impianti meccanici, possono concorrere a perfezionare e complicare l'opera che l'artista avrà concepito con la propria fantasia..."¹⁴.

L'idea del padiglione "composto di elementi fissi attinenti alle leggi della statica edilizia e offrenti al contempo alla fantasia diverse possibilità di ordine pratico" anima il progetto di edifici come quello di Lainate o di Varazze, fugando il rischio di possibili sovrapposizioni improprie di codici e linguaggi. Questa stessa convinzione consente a Bianchetti di muoversi all'interno dei padiglioni con altrettanta libertà e fantasia giocosa, rispettando al contempo le richieste di un programma commerciale chiaro. Egli affianca così alle linee essenziali dei montanti metallici, alla purezza dei volumi cilindrici dei suoi padiglioni, la ricchezza cromatica e materica delle finiture e dell'arredo che, ancora una volta, seppure conservando la propria autonomia linguistica, confluiscono in un disegno di fondo che sembra sfuggire a un coordinamento evidente. I pavimenti in ceramica decorata di Vietri, i controsoffitti in perlinato, i lampadari monumentali di cristallo, il banco bar all'americana, trovano la loro legittimazione in "un'ambientazione di grande coerenza espressiva, risolta caso per caso, solo attraverso l'architettura, senza apparenti preoccupazioni di integrazione estetica, se non, appunto, quella del *collage* d'avanguardia, che in effetti correva anche nel gusto della grafica pubblicitaria di quegli anni (Erberto Carboni soprattutto) e che proveniva dalle sperimentazioni dell'architettura moderna tra le due guerre."¹⁵ Sensibilità questa che rimarrà nella mano di Bianchetti anche quando, l'aumento del traffico e degli spazi necessari per questi edifici, orienterà il progetto verso la tipologia del ponte, in cui almeno nelle prime realizzazioni, come testimonia il caso di Fiorenzuola, il trattamento degli interni rimarrà immutato.

Allo stesso modo, se si osservano la grande spirale del padiglione della Raion (1939) o il fondale curvo dello spazio per l'Isotta Fraschini alla Fiera di Milano (1938), si distingue chiaramente la continuità linguistica di questi interventi con le giocose macchine pubblicitarie della Pavesi, evidenziata dalla valenza plastica che accomuna questi dispositivi. Tutto questo trova le proprie ragioni nella condivisione di intenti e obiettivi che avvicinano l'opera di Bianchetti e Pea al lavoro di artisti quali Calder e Munari.

Gli stessi dichiarano tale vicinanza nel 1941, quando scrivono, riprendendo un passaggio dello stesso Munari " Pensate agli spunti pubblicitari che la plastica astratta, le «macchine inutili» di Calder o di Munari possono offrire a un intelligente artista della pubblicità. Per l'importanza fondamentale che queste creazioni rivestono nel campo che a noi ora interessa, riteniamo utile soffermarci su di esse: «Le macchine inutili nacquero dalla necessità di liberare le forme astratte e i loro colori dalla superficie tridimensionale del quadro e dal contatto della tela e della cornice. Queste forme e questi colori vivono, ora, una loro vita in rapporto alla loro funzione di sintesi decorativa dell'ambiente razionale. Le macchine inutili possono essere di qualsiasi tipo, purché i loro movimenti for-

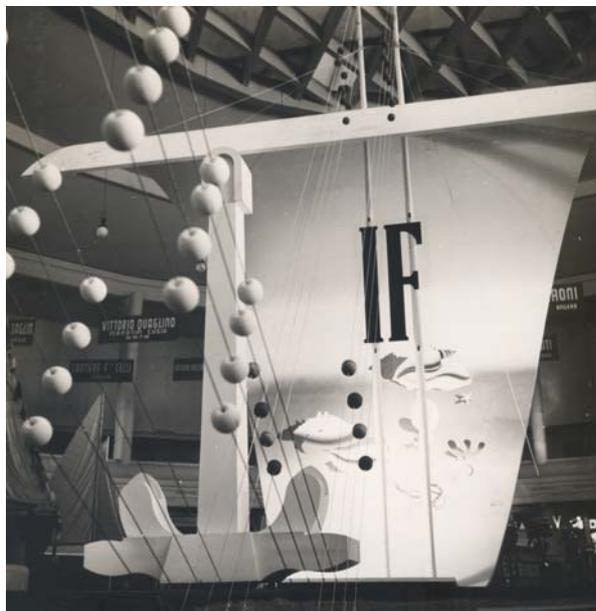


Fig. 78 - Il padiglione Isotta Fraschini alla Fiera Campionaria di Milano, 1938, prog. A. Bianchetti e Cesare Pea (AAB)

mino un disegno continuo e armonico sul quale si rinnovano i colori chiusi nelle forme più appropriate. L'armonia è costituita, oltre che da un modulo, anche da una serie di accordi cromatici calcolando che la macchina nei suoi molteplici aspetti si presenti sempre con le intonazioni e i contrasti voluti. E' sempre preferibile che il motore delle macchine inutili sia un elemento della natura: corrente d'aria, pioggia, colore, ed altro perché darà quella naturalezza di movimenti necessaria a un tale genere di opera d'arte». (Munari) Tenuto conto del valore altamente estetico di questa premessa fatta

3. ARCHITETTURA E COSTRUZIONE NEGLI ANNI D'ORO DELL'AUTOSTRADA: VERSO LA QUALITÀ DEL PROGETTO. L'EDIFICIO RISTORO NELLA RETE DEL DOPOGUERRA

in campo di arte pura, non è difficile pensare dato lo stretto legame che lega l'arte pubblicitaria all'arte pura, quali e quante possono essere le applicazioni pubblicitarie di questi geniali giochi plastici."¹⁶

Assumendo questo riferimento culturale, l'architettura pubblicitaria autostradale di Bianchetti adopera gli strumenti coerenti con il quadro metodologico delineato e trasforma l'insegna nell'elemento culminante di una costruzione leggera e tridimensionale, che emerge dinamicamente nella prospettiva autostradale lunga, animata dal vento e dai contrasti cromatici di giorno, illuminata dalle luci che la enfatizzano nella notte.

Questa sensibilità sottrae, probabilmente, il lavoro di Bianchetti al parallelismo con i *grill* e i *diner* americani, cui comunque l'architetto si avvicina, contribuendo a costruire l'immagine dell'*Italian Style* che la rivista *Life* celebra sulle sue pagine nel 1960, pubblicando il punto ristoro di Lainate¹⁷ (Fig. 79).



Fig. 79 - Il Padiglione di Lainate su *Life* del 26 settembre 1960 (AAB)



Fig. 80 - Bianchetti vince nel 1959 il 9° Premio Nazionale della Pubblicità

Negli stessi anni Bianchetti è impegnato nella rifunzionalizzazione della barriera di Genova (Fig. 81). L'edificio, realizzato negli anni '30, diventa oggetto, due decenni dopo, di un intervento di rifunzionalizzazione che comprende anche la creazione di un punto ristoro Pavesi. Bianchetti, incaricato del progetto, interviene sul basamento del corpo di fabbrica più lungo dell'impianto a L,

predisponendone un adeguamento funzionale articolato, comprendente l'organizzazione degli spazi per il pubblico e quelli di servizio. Il progetto di Genova si distingue dalla serie dei padiglioni per una serie di evidenti questioni: la collocazione quasi urbana dell'edificio; la tipologia dell'intervento, fortemente caratterizzata dallo spazio esistente; l'inserimento del punto ristoro in un edificio di dimensioni maggiori e con un apparato funzionale più



Fig. 81 - L'edificio sul piazzale della stazione di Genova, autocamionale Genova - Serravalle, 1954, prog. A. Bianchetti (AAB)

complesso, che incide evidentemente sulle scelte possibili, limitandone l'autonomia figurativa ed espressiva. Il punto ristoro di Genova merita una riflessione preliminare all'analisi della serie degli edifici a ponte, non tanto per il carattere esteriore e per il valore comunicativo della sua architettura, quanto per l'organizzazione planimetrica dell'impianto, che pur aderendo al programma degli edifici laterali, in qualche modo già anticipa alcune soluzioni che saranno poi presenti negli edifici a ponte.

Lo spazio Pavesi si articola in tre livelli. Il piano ristorazione, occupa i circa 400 mq del basamento trasparente della stazione. Una porzione limitata del piano seminterrato (circa 70 mq), ospita i servizi igienici per il pubblico e il personale e

3. ARCHITETTURA E COSTRUZIONE NEGLI ANNI D'ORO DELL'AUTOSTRADA: VERSO LA QUALITA' DEL PROGETTO. L'EDIFICIO RISTORO NELLA RETE DEL DOPOGUERRA



un locale per gli impianti (Fig. 84). Un mezzanino viene inserito appositamente da Bianchetti per ricavare spazi di deposito a servizio della cucina e del reparto vendita dei prodotti dolciari (Fig. 84). I diversi livelli sono collegati mediante scale - di servizio e pubbliche - e un montacarichi. L'impianto funzionale, che nei padiglioni a pianta centrale trova nel banco circolare il proprio fulcro visivo

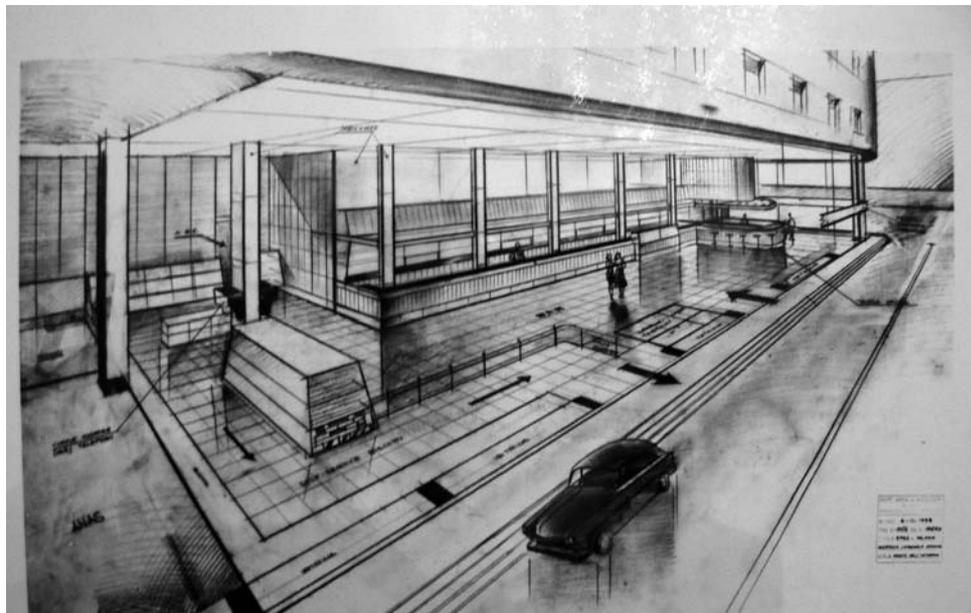


Fig. 82-83 - Gli schizzi di Bianchetti (AAB)

e simbolico, a Genova (Fig. 85), in presenza di uno schema longitudinale, scandito dalla maglia regolare dei pilastri quadrati, ha necessità di essere adeguata

3. ARCHITETTURA E COSTRUZIONE NEGLI ANNI D'ORO DELL'AUTOSTRADA: VERSO LA QUALITA' DEL PROGETTO. L'EDIFICIO RISTORO NELLA RETE DEL DOPOCUERRA

to. Ingresso e uscita vengono collocati sul fronte principale, affacciati sul piazzale.

Da questa disposizione discende l'articolazione del percorso interno, studiato in relazione alle tre diverse aree funzionali pubbliche ricavate da Bianchetti. Il banco del bar-tavola calda occupa la parte centrale e più importante, sviluppandosi su quattro delle otto campate dell'impianto rettangolare. Ai suoi lati sono collocati il ristorante, intorno a un importante banco semicircolare e l'area dei prodotti Pavesi. L'intervento di Genova si segnala infine come un primo esempio degli studi sviluppati da Bianchetti sui percorsi ottimizzati ai fini commerciali condotti sugli edifici a ponte.

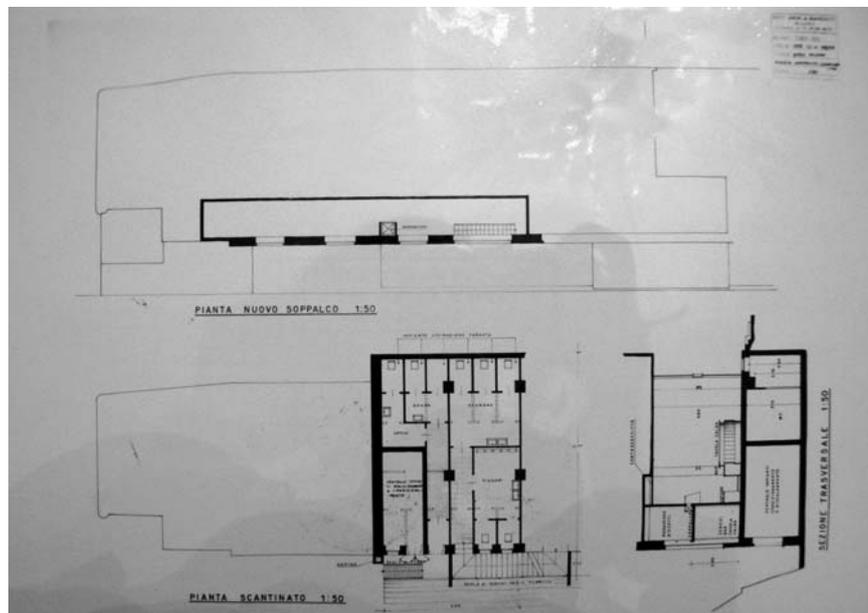


Fig. 84 - Pianta del piano seminterrato e del mezzanino (AAB)

3. ARCHITETTURA E COSTRUZIONE NEGLI ANNI D'ORO DELL'AUTOSTRADA: VERSO LA QUALITA' DEL PROGETTO. L'EDIFICIO RISTORO NELLA RETE DEL DOPOGUERRA

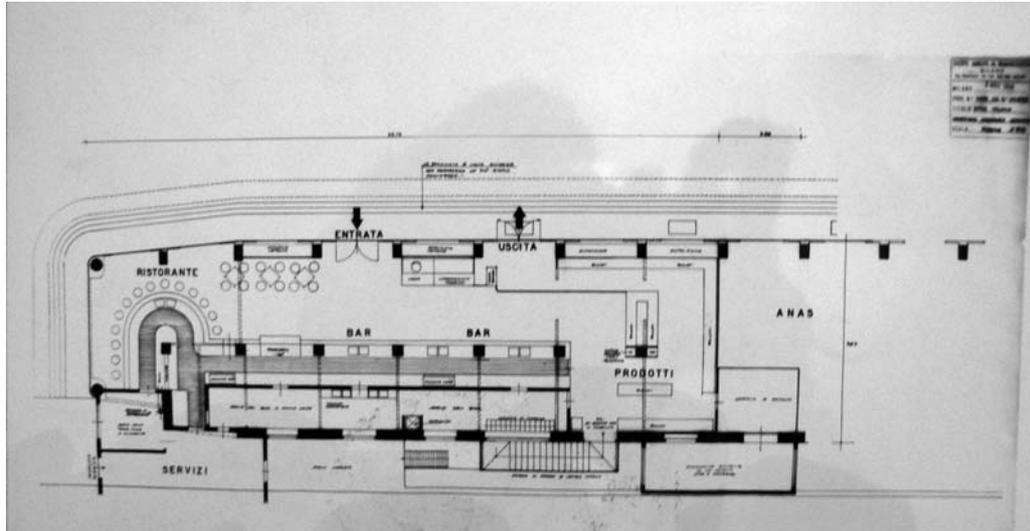


Fig. 85 - La pianta del piano terra con lo spazio ristoro (AAB)

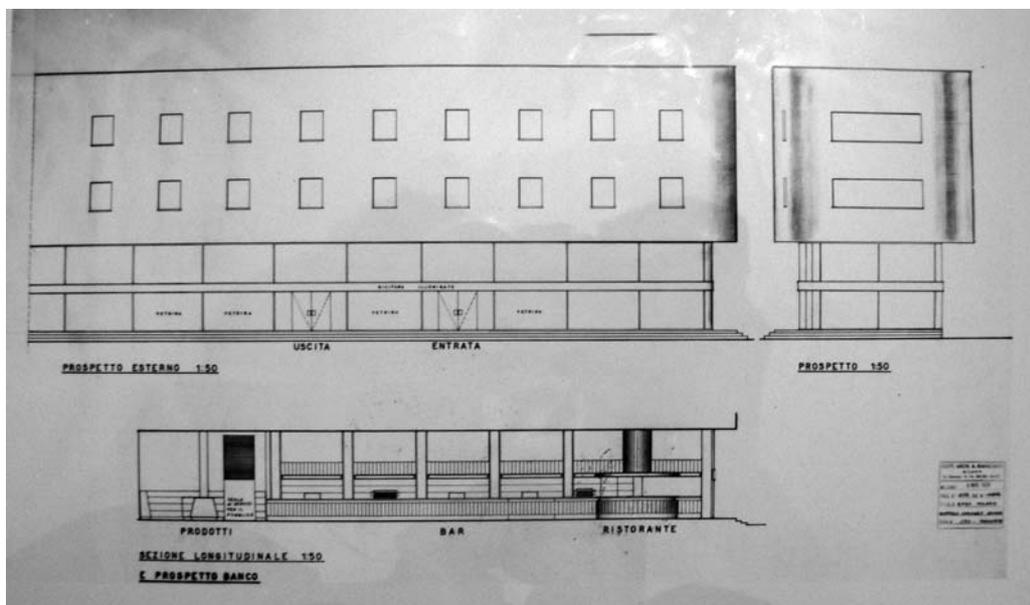


Fig. 86 - Prospetto e sezione dell'edificio di Genova (AAB)

3.5 L'edificio ponte. Macchina per la ristorazione e finestra sull'autostrada

3.5.1 La macchina per la ristorazione

Nel 1957 Angelo Bianchetti propone all'ANAS di Genova un edificio a ponte per l'area di Varazze, che viene però rifiutato dalla committenza perché ritenuto troppo costoso¹⁸. L'autogrill Pavese di Fiorenzuola d'Arda del 1959 rappresenta il primo edificio a ponte su un'autostrada in Europa (Fig. 87).

L'apertura dei primi tratti dell'Autosole e il conseguente formarsi di una geografia più articolata delle aree, differenziate in ragione dell'importanza dei servizi offerti, costituisce uno dei fattori esterni determinanti l'evoluzione dimensionale e tipologica dei punti ristoro italiani. Ai padiglioni laterali, più economici, ma anche più piccoli e poco spettacolari agli occhi dell'automobilista che inizia a percorrere le nuove arterie, vengono affiancati le strutture più imponenti dei ponti. La suddivisione che progressivamente viene fatta da Autostrade per differenziare le aree tra semplici e complete, in funzione della previsione di traffico, individua le aree candidate a ospitare gli edifici a ponte, la cui localizzazione dunque "non aveva false ambizioni estetizzanti

nella ricerca di una ambientazione paesaggisticamente compatibile o particolarmente suadente, anzi essi erano strategicamente disposti sul territorio secondo un disegno tutto coerente con una moderna strategia di mercato, che intravedeva nel ristoro dell'automobilista un nuovo grande settore commerciale e un canale di diffusione di nuovi prodotti alimentari"¹⁹.

La stagione degli autogrill a ponte, apertasi nel 1959, si conclude nel 1972 con l'ultimo ponte costruito a Brembo, nei pressi di Bergamo. In questi tredici anni vengono realizzati in Italia complessivamente una dozzina di edifici, quasi tutti della catena Pavese: Fiorenzuola d'Arda (1959), il Mottagrill di Cantagallo (Fig. 88) (1960), Novara (1962), Dorno (1962), Sebino nei pressi di Brescia (1962), Frascati (1963) e Feronia (1964) nei pressi di Roma, Serravalle, il Mottagrill Limena (1967), Montepulciano (1967), Soave nei pressi di Verona (1969), Rezzato nord nei pressi di Brescia (1970), Nocera Inferiore (1971), Brembo (1972).

Le dimensioni di questi nuovi punti di ristorazione sono tali da incidere profondamente nella tipologia dell'impianto. Il ponte diventa una macchina per la ristorazione, pensata e costruita per rispondere a un'utenza numerosa, con servizi di qualità omogenea e costante sul territorio. Questi edifici traferiscono nel

3. ARCHITETTURA E COSTRUZIONE NEGLI ANNI D'ORO DELL'AUTOSTRADA: VERSO LA QUALITA' DEL PROGETTO. L'EDIFICIO RISTORO NELLA RETE DEL DOPOCUERRA



Fig. 87 - Il piazzale dell'area di Fiorenzuola d'Arda con l'autogrill Pavesi, Autostrada del sole, 1959, prog. A. Bianchetti (AAB)



Fig. 88 - Il Mottagrill di Cantagallo, Autostrada del sole, 1960, prog. Melchiorre Bega (AMB)

3. ARCHITETTURA E COSTRUZIONE NEGLI ANNI D'ORO DELL'AUTOSTRADA: VERSO LA QUALITA' DEL PROGETTO. L'EDIFICIO RISTORO NELLA RETE DEL DOPOCUERRA



Fig. 89 - L'autogrill Pavese di Frascati, A. Bianchetti (AAB)



Fig. 90 - La stazione di servizio nell'area di Frascati, A. Bianchetti (AAB)

3. ARCHITETTURA E COSTRUZIONE NEGLI ANNI D'ORO DELL'AUTOSTRADA: VERSO LA QUALITA' DEL PROGETTO. L'EDIFICIO RISTORO NELLA RETE DEL DOPOCUERRA

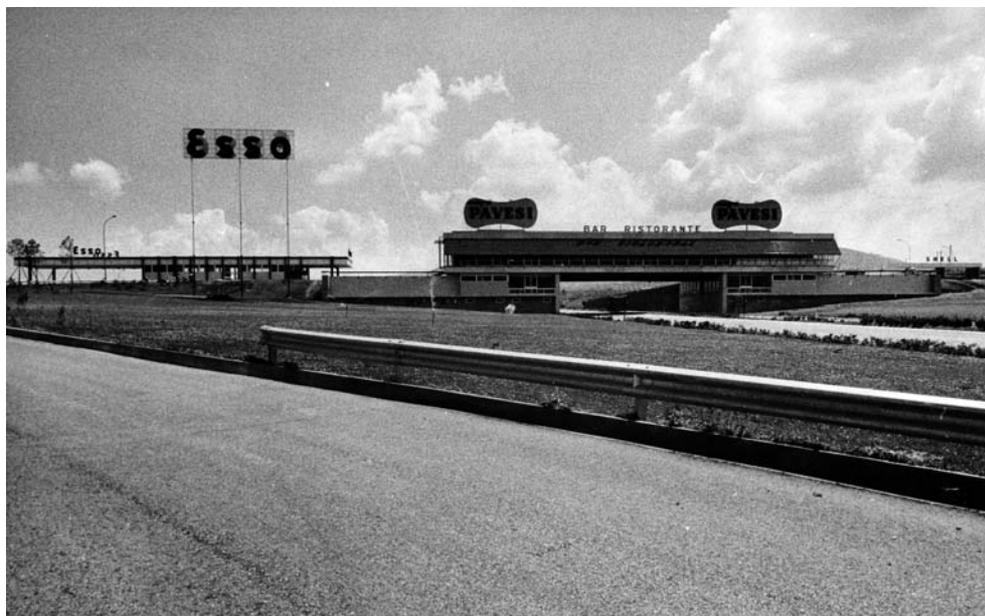


Fig. 91 - L'autogrill Pavese di Frascati (AAB)



Fig. 92 - L'autogrill Pavese di Frascati (AAB)

3. ARCHITETTURA E COSTRUZIONE NEGLI ANNI D'ORO DELL'AUTOSTRADA: VERSO LA QUALITA' DEL PROGETTO. L'EDIFICIO RISTORO NELLA RETE DEL DOPOGUERRA



Fig.93 - 94 La stazione di servizio Esso nell'area di Frascati, prog. A. Bianchetti (AAB)



3. ARCHITETTURA E COSTRUZIONE NEGLI ANNI D'ORO DELL'AUTOSTRADA: VERSO LA QUALITA' DEL PROGETTO. L'EDIFICIO RISTORO NELLA RETE DEL DOPOGUERRA

dominio dell'architettura, attraverso la fisicità dei 4500 mq di superficie media dei loro impianti, il definitivo salto del settore dolciario e della ristorazione italiani verso la dimensione industriale.

L'analisi di questa macchina apre livelli di riflessione differenti, che interessano il rapporto dell'edificio con l'area, la rete e le logiche interne del manufatto stesso.

L'evoluzione tipologica dell'area di servizio alla fine degli anni '50 aveva ormai raggiunto in Italia la fase di piena maturità, con una casistica differenziata che comprendeva le prime aree laterali simmetriche, le aree asimmetriche, le aree a ponte. Queste sembrano rappresentare per un decennio la soluzione ideale per i contesti insediativi a elevato flusso di traffico, collocati in gran parte lungo l'Autosole e nelle immediate vicinanze delle grandi aree urbane o in prossimità di punti nevralgici della neonata rete autostradale.

Le opportunità offerte dalle soluzioni in cui viene collocato a cavallo delle carreggiate un solo grande edificio ristoro, a supporto di entrambe le aree, sono sostanzialmente di ordine economico e commerciale e comunque fortemente determinate dal contesto operativo. La realizzazione di un solo edificio consen



Fig. - 95 L'autogrill di Feronia, Autostrada del sole, 1964, prog. A. Bianchetti (AAB)

te di ottimizzare le spese di costruzione rispetto al caso del doppio edificio simmetrico, garantendo un risparmio sui costi di installazione e gestione degli

3. ARCHITETTURA E COSTRUZIONE NEGLI ANNI D'ORO DELL'AUTOSTRADA: VERSO LA QUALITA' DEL PROGETTO. L'EDIFICIO RISTORO NELLA RETE DEL DOPOGUERRA



Fig. 96 - L'autogrill di Feronia e, in primo piano, i resti archeologici ritrovati durante la realizzazione (AAB)



Fig. 97 - Gli interni dell'autogrill Pavese di Feronia (AAB)

impianti, che a seguito delle accresciute condizioni di comfort, cominciano a rappresentare una voce significativa nella previsione di spesa; economie interessanti sono stimate anche nelle opere di fondazione, che in alcune zone in particolare, in presenza di terreni poco resistenti, rappresentano una voce impegnativa.

La soluzione a ponte consente infine di superare la diffidenza mostrata dall'utenza nei confronti delle aree asimmetriche, in cui la presenza del sottopassaggio o della passerella sopraelevata scoraggia gli automobilisti, rendendo peraltro meno attrattiva la sosta. Il ristorante panoramico viene invece accolto come una soluzione più come da, sicura e divertente.

Rispetto alla rete, la presenza di queste strutture determina effetti innovativi, legati soprattutto all'impatto e alle nuove relazioni visive che si innescano nella prospettiva dell'osservatore automobilista, sia in movimento che in sosta. Al contempo, queste architetture, avviano una riflessione collegata al tema dell'infrastruttura abitata, che se per alcuni versi, può essere confrontata con la successiva ricerca sulle megastrutture²⁰, al contempo solleva ancora oggi interesse, se misurata con il tema della terza dimensione dell'infrastruttura, posto tra



Fig. 98 - Il cantiere di un autogrill Pavesi (AAB)

i punti programmatici della ricerca contemporanea, come strategia di intersezione tra scale e velocità differenti del progetto²¹.

Se è vero che in queste opere si "coglie una proiezione territoriale dell'architettura, attratta dalle grandi dimensioni (geografiche e mercantili) e da una certa poetica delle «megastrutture»²², al contempo è necessario ricordare che, pur in mancanza di una consapevole riflessione sull'ambientazione paesaggistica di que

ste realizzazioni, il segno che la loro insistenza fisica e commerciale sul territorio imprime nel paesaggio autostradale in fieri, nonché la fenomenologia sociale di cui saranno protagonisti, sono fattori di cui personaggi come Angelo Bianchetti sembrano essere coscienti, soprattutto se si tiene conto di quanto il

3. ARCHITETTURA E COSTRUZIONE NEGLI ANNI D'ORO DELL'AUTOSTRADA: VERSO LA QUALITA' DEL PROGETTO. L'EDIFICIO RISTORO NELLA RETE DEL DOPOGUERRA

progettista scrive sull'architettura pubblicitaria già del 1941 "Il problema che nasce dall'accostamento dei vari padiglioni ed elementi pubblicitari di una Fiera o di una Esposizione forma tutto un capitolo di urbanistica pubblicitaria la cui regia meriterebbe di essere studiata"²³, aprendo una prospettiva non lontana dal fenomeno autostradale.

Le logiche funzionali interne al manufatto ruotano intorno ad alcuni punti chiave: le aree, la circolazione, la flessibilità dell'impianto. L'organizzazione funzionale ha subito nel corso del decennio in questione un arricchimento dovuto alla comparsa dei *tourist market* e, in alcuni casi, un sostanziale ripensamento alla luce dell'inserimento di un *motel* all'interno del ponte. La configurazione base comprende un sistema di aree pubbliche e una di servizio. Tra esse si articolano i percorsi specializzati del connettivo. A questa configurazione si riferisce l'organizzazione tipica del manufatto, costituito dai due blocchi laterali e da un piano ponte destinati alle aree pubbliche e uno o due blocchi seminterrati per i servizi. Gli elementi laterali garantiscono l'aggancio funzionale e fisico del ponte al piazzale e, di norma, si aprono verso la zona parcheggio. Posti su una piattaforma rialzata, i blocchi laterali si sviluppano per un livello, ospitando, nello schema Pavesi, la hall e i vani del connettivo verticale; alcuni servizi di ristorazione e di accoglienza rapida nello schema Motta. Nel primo caso l'organizzazione funzionale riserva al rito e agli spazi per la sosta autostradale un



Fig.99 - Il Mottagrill di Limena, 1967,
prog. Melchiorre Bega e Pier Luigi Nervi (AMB)

tempo di fruizione lungo, in ragione del quale è compatibile filtrare l'arrivo al piano nobile dell'edificio, il livello ponte, attraverso una sequenza di spazi intermedi. Lo schema Motta, adottato in entrambi gli edifici a ponte della catena,

presuppone un contatto più diretto tra il manufatto e il piazzale e un accesso più rapido a una serie di servizi: bar, tavola calda, *tourist market*, tabaccheria, servizi igienici. Il piano ponte è riservato alla sosta lunga e dunque al ristorante tradizionale. Ciò corrisponde a una diversa concezione commerciale dello spazio da un lato, a una interpretazione della sosta autostradale più complessa, secondo tempi e forme più vicini alla visione contemporanea, dall'altro. Il risultato della differente organizzazione funzionale si traduce in termini architettonici in maniera evidente: articolato ed esteso il basamento dei Mottagrill, ridotto e leggero l'attacco sul piazzale delle strutture Pavesi.

Nello schema Pavesi il piano ponte ospita le attività primarie delle aree pubbliche. Nella zona centrale e panoramica si trova il ristorante tradizionale e il *self-service*; sulle testate il bar, il *tourist market*, la tabaccheria e i servizi igienici. Una delle testate è normalmente occupata dalla cucina del ristorante. Nello schema Motta l'intero piano ospita il ristorante e su una delle testate si trova la cucina.

Lo zoccolo seminterrato è presente, di norma, su entrambi i lati, sia per opportunità funzionali, sia in ragione della scarsa resistenza dei terreni che obbligano a scavi di fondazione importanti o comunque alla realizzazione di palificate. Il piano seminterrato ospita i locali per gli impianti, i depositi alimentari, i servizi e gli spogliatoi per il personale.

La macchina per la ristorazione affida l'efficienza del suo funzionamento alla leggibilità dell'impianto e alla chiarezza dei percorsi. La circolazione è un altro dei punti cardini del progetto dell'edificio a ponte. Da un lato, si colloca la necessità di ordinare e gestire i flussi senza interferire con le attività di ristorazione; dall'altro, emerge l'esigenza di mostrare i prodotti e favorire la vendita attraverso la circolazione obbligata in tutte le aree dell'edificio. Le soluzioni adottate subiscono lievi variazioni tra le diverse realizzazioni, ma alcuni punti rimangono fissi. Il connettivo verticale separa i flussi principali: il pubblico è servito da scale e da blocchi ascensori all'interno, talvolta da scale panoramiche all'esterno; il personale è assistito da montacarichi per vivande e prodotti e da scale che collegano i diversi livelli. Il connettivo orizzontale prevede ingresso e uscita localizzati sulle testate, in prossimità del blocco dei collegamenti verticali, mentre all'interno del piano ponte si sviluppa un percorso ad anello. Gli elementi del connettivo, scale e ascensori in particolare, facendo tesoro del-

l'esperienza già maturata nel corso della serie dei padiglioni laterali, diventano elementi determinanti l'organizzazione e la caratterizzazione dello spazio, come testimoniano le scale mobili di Novara, quelle esterne di Fiorenzuola e Montepulciano, la scala leggera del ristorante di Cantagallo.

Non a caso i collegamenti all'interno del padiglione sono considerati da Bianchetti e Pea, nel loro articolo sull'architettura pubblicitaria, come uno degli elementi determinanti l'efficacia del progetto: "Un padiglione perfetto, per ciò che concerne la comodità dei trasporti, sarebbe quello che realizzasse un sistema completo e continuo di trasporti dall'ingresso all'uscita in modo tale che non il pubblico sfilasse nel padiglione, ma il padiglione sfilasse dinanzi ad esso"²⁴. Trasferendo queste considerazioni all'interno della realtà autostradale, si realizza la congiunzione tra la macchina per la ristorazione e la finestra sull'autostrada. Il ponte autostradale, attraverso i suoi spazi, porta lo spettacolo dell'autostrada sotto gli occhi entusiasti degli utenti automobilisti, che lo apprezzano fino a fare di quello spettacolo la meta dello stesso viaggio in autostrada.

L'arricchimento funzionale che accompagna l'edificio ristoro in quegli anni passa attraverso la comparsa del *tourist market* e in alcuni casi del *motel*. A questo si aggiunge la necessità di adeguare la dimensione e l'articolazione degli spazi nel tempo, in risposta all'evolvere del mercato della ristorazione. La flessibilità avrebbe dovuto essere uno dei punti programmatici del progetto. In realtà, nonostante l'adozione di luci uniche ove possibile, di soluzioni e tecniche costruttive reversibili, come le partizioni verticali a secco e la sostanziale continuità dello spazio al livello del piano ponte, l'adeguamento nel tempo fu complesso e spesso difficile, se non a prezzo di intaccare la compiutezza dei volumi e delle architetture originarie. Questa situazione fu probabilmente ancora più evidente nei punti Pavese, dove l'attacco minimale dell'edificio al piazzale costrinse inevitabilmente a costruire intorno alle hall una serie di volumi aggiuntivi. Meno evidente è la crescita che ha interessato i due punti Motta, in ragione di un blocco già più articolato sul piazzale, la cui presenza ha consentito, soprattutto per il tipo di organizzazione funzionale prevista, di assorbire meglio gli ampliamenti. In ogni caso la scarsa flessibilità e adattabilità degli spazi dell'edificio a ponte furono tra i punti deboli della macchina per la ristorazione che, vittima della sua rigidità formale, finì per essere superata dalla ricerca sulla crescita programmata dei manufatti.

3.5.2 La finestra sull'autostrada nell'Italia del boom economico

La fenomenologia dell'autogrill a ponte si consolida nella realtà italiana di quegli anni, affascinata dal mito della modernità, sempre più associato a luoghi e riti che ben presto diventano collettivi, come la sosta in autogrill.

La realtà americana è un riferimento centrale per questa trasformazione. Non a caso Angelo Bianchetti compie insieme con Mario Pavesi, poco prima dell'apertura del ponte di Fiorenzuola, un viaggio negli Stati Uniti per conoscere l'organizzazione della ristorazione nel paese con la più grande rete autostradale al mondo. I parametri che governano la grande catena degli Howard Johnson, o i grandi ponti della Standard Motor Oil, come quello nei pressi di Chicago, che Pavesi e Bianchetti visitano nel loro viaggio²⁵, sono la standardizzazione degli spazi, dei prodotti e dei servizi. Essi rendono infatti forte e costante la presenza dell'immagine aziendale. I pilastri su cui si regge il successo di questo tipo di servizi sono la mobilità e i consumi, che alimentano anche la modernizzazione dell'Italia di quegli anni. L'autogrill ne diventa l'emblema²⁶, rappresentando una delle prime espressioni di cultura dell'immagine azienda-



Fig. 100 - L'autostrada Milano - Lodi e, sullo sfondo, il padiglione di Lainate (AAB)

le, in cui tutto, in ciascun punto ristoro, dal servizio, al personale, al cibo, agli spazi, alla segnaletica, al menu, è rigorosamente studiato per essere coerente con gli obiettivi dell'azienda. Il pranzo - tipo, predisposto per impianti in cui le stime del tempo, calcolavano il transito di 10.000/15.000 persone al giorno, nel 1959 ha un costo di 750 lire e risulta così composto: consommé, roast-beef o pollo alla griglia con patate chips, burro, formaggio, crackers, soda Pavesi, dolce con Pavesini. Poco importa se ciò accade in un'Italia dalle tradizioni e dai costumi gastronomici ben diversi, che Mario Soldati attraversa in quegli anni con il suo *Viaggio nella valle del Po alla ricerca di cibi genuini*, programma che trasmette la neonata tv nazionale²⁷. E così il transatlantico, Pavesi o Motta che sia, diventa attraverso la sua monumenta-

lità ostentata, l'occasione per "un apprendistato di un mondo nuovo compiuto in un non-luogo provvisorio e utopico, nato dal nulla in mezzo a un campo, senza le resistenze e i riti dell'antico che nella città italiana si avvertivano a ogni angolo di strada. Il suo fascino era proprio questa modernità senza compromessi con un passato in Italia onnipresente e qui clamorosamente assente."²⁸



Fig. 101 - L'autogrill Pavese di Fiorenzuola d'Arda (AAB)

"L'autostrada – recita una pubblicità del tempo – vista dalle ampie vetrate del ponte, diviene la cavea di un enorme teatro, nella quale gli automezzi sfrecciano come protagonisti delle scene"²⁹, e questo spettacolo diventa esso stesso il motore della fenomenologia dell' autogrill a ponte che pur mantenendo, fino a enfatizzarla nel linguaggio della sfida costruttiva, "la sua funzione di attraversamento, di collegamento di due sponde irrimediabilmente divise dal nastro autostradale", riesce a diventare "anche un'immagine rovesciata che si offre all'automobilista salito sul ponte per una qualsiasi sosta, [cosicché] è egli stesso spettatore della sua velocità, della modernità offerta dall'autostrada"³⁰.

I bozzetti di Angelo Bianchetti, con le futuristiche vetture che sfrecciano in primo piano lasciando sullo sfondo l'architettura del ponte di Montepulciano, sono ancora oggi un'iconografia indimenticata.

3. ARCHITETTURA E COSTRUZIONE NEGLI ANNI D'ORO DELL'AUTOSTRADA: VERSO LA QUALITA' DEL PROGETTO. L'EDIFICIO RISTORO NELLA RETE DEL DOPOGUERRA



Fig. 102 - L'autogrill Pavesi di Fiorenzuola d'Arda (AAB)



Fig. 103 - Il bozzetto dell'autogrill di Montepulciano, Bianchetti, (AAB)

3.6 La sfida della costruzione

Se sono stati studiati e considerati i caratteri e gli effetti della fenomenologia degli autogrill nell'Italia del dopoguerra, meno indagati appaiono finora gli aspetti costruttivi della serie di edifici. Il linguaggio eminentemente tecnologico delle costruzioni metalliche, delle facciate continue, dei piloni strallati delle insegne, degli sbalzi e dei volumi plastici modellati dal calcestruzzo, sono parte determinante e significativa la modernità di queste architetture, almeno di quelle più riuscite, da Fiorenzuola, a Cantagallo, a Novara, a Limena, a Montepulciano.

La sfida che i manufatti a ponte offrono è racchiusa nell'enfaticizzazione di uno dei temi progettuali e costruttivi più antichi ed entusiasmanti, quello della copertura di una luce, sempre maggiore, con strumenti e forme altrettanto leggeri e affascinanti. Le risposte che la serie dei ponti autogrill danno alla questione sono diverse, ma tutte accomunate dalla stessa ricerca della valorizzazione dei temi progettuali più eminentemente moderni che le tecniche nuove consentivano all'epoca: la pianta libera, la facciata continua e trasparente, l'esilità delle strutture metalliche, il plasticismo espressionista del calcestruzzo. In questa tensione, guadagnata e difesa nel laboratorio della rete autostradale, eletto a partecipare della sperimentazione strutturale e ingegneristica italiana di quegli anni, si riassume uno dei tratti più interessanti di un *corpus* di opere che, seppure distanti dai grandi eventi della storia dell'architettura nazionale, documentano proprio nel territorio della produzione edilizia utilitaristica l'aspirazione possibile verso l'architettura di qualità. Tale ambizione è affidata alla capacità di queste opere di incidere il repertorio dei luoghi e dei modi di abitare il territorio dell'autostrada, mediante un processo di morfogenesi originale, sostenuto dagli strumenti e dalle tecniche appropriati.

La sfida della costruzione di questi "transatlantici"³¹ ormezzati a cavallo dell'autostrada, fu raccolta e governata da progettisti e costruttori secondo modi differenti, ai quali è possibile ricondurre i diversi ruoli della tecnica e i contenuti espressivi dell'architettura correlata. È il caso della costruzione raffinata e dissimulata dei primi ponti a impalcati metallici di Fiorenzuola e Cantagallo, in cui la scelta della scomposizione dell'edificio in parti, poi ricomposte in officina e in cantiere, non cede all'esibizione del meccanismo e dell'articolazione, come il linguaggio tradizionalmente associato alla costruzione metallica avrebbe sug-

gerito, ma è ricondotta a una dissimulazione raffinata del meccanismo, celato da pannelli e controsoffittature, secondo una sensibilità più vicina e affine all'uso che fanno della costruzione metallica i maestri del Moderno. Così l'attenzione rimane fissata sugli esiti architettonici della tecnica, ossia sui caratteri e sui parametri puramente spaziali e volumetrici dell'oggetto, sui suoi piani trasparenti, sui pochi, esili, elementi strutturali, come i quattro tiranti nello spazio del ristorante di Fiorenzuola, evitando che la purezza di questi oggetti, venga ad essere contaminata dai dettagli di quel meccanismo di ricomposizione delle parti abilmente celato.

Un percorso analogo seguono i due ponti in calcestruzzo di Limena e Novara. E' infatti il valore plastico degli elementi strutturali dei piloni e della trave cassone di Novara, dei pilastri e della trave forata dalle grandi finestre esagonali



Fig. 104 - L'autogrill di Dorno

di Limena, che consente di far riemergere, chiaramente definiti, i volumi piuttosto che la logica delle parti.

Un terzo momento del rapporto tra tecnica e architettura è rappresentato dal ponte di Montepulciano (Fig. 105). Questa è l'unica esperienza in cui la rappresentazione e la narrazione della costruzione e dei suoi componenti, spinta fino all'enfaticizzazione dei portali in acciaio cor-ten, diventa il tema caratterizzante l'architettura.

La struttura metallica di Montepulciano è in alcune parti lasciata a vista, così che i pannelli di lamiera grecata, i diagonaloni di controventamento, le bullonature e le saldature, rimangano esposte a raccontare la scomposizione e la ricomposizione delle parti, secondo il principio di narrazione della costruzione

tradizionalmente proprio della struttura metallica. Così gli impianti. Tubi e bocchettoni, corrono all'intradosso del solaio in lamiera, variamente e fortemente



Fig.105 -La struttura metallica di Montepulciano

colorati. E' attraverso questa esperienza, che rappresenta l'ultima significativa in acciaio, che Bianchetti realizza il passaggio dalla sensibilità moderna ortodossa all'utilizzo della tecnica e dei materiali come tecnologia da esibire e celebrare con accenti quasi fumettistici, secondo un atteggiamento che è vicino alle avanguardie degli anni '60 e in cui la raffinata dissimulazione del meccanismo si ritira davanti all'avanzare della sua sovraesposizione premeditata.



Fig. 106 - Le arcate del padiglione di Lainate

In tutte le declinazioni del rapporto tra tecnica e architettura rimane comunque costante il riferimento alla tradizione della modernità delle architetture autostradali, alle quali l'edificio ristoro si unisce nella stagione del dopoguerra. Le manifestazioni degli anni '30 in particolare, avevano dimostrato, in Europa più che oltreoceano, il valore espressivo che materiali e tecniche moderne assumevano nel definire e nel trasformare i linguaggi e le forme delle stazioni di servizio³². A questo patrimonio, più che al contemporaneo dibattito internazionale sull'industrializzazione edilizia di questi manufatti, si salda la vicenda italiana di quegli anni. Il panorama costruttivo nazionale, la disponibilità produttiva ancora limitata e fortemente condizionata dalla vitalità del mondo artigianale, soprattutto nel settore della costruzione metallica, rendono inevitabile tale continuità tecnico-costruttiva, sostenuta peraltro dalla tensione culturale di personaggi come Bianchetti e Bega che riconoscono la loro matrice in quella fase storica e culturale. Questa condizione, tutta italiana, concorre, da un lato, a determinare in maniera definitiva, l'espressione dell'architettura autostradale di quegli anni, sottraendola, paradossalmente, ai rischi di un frettoloso e inconsapevole processo di standardizzazione, altrove già in atto; dall'altro, a realizzare

un'esperienza originale nel panorama internazionale che, saldandosi alle sperimentazioni degli anni '30, costituisce un altro tassello della traiettoria eminentemente architettonica, legata allo sviluppo del tema progettuale autostradale nel '900.

3.7 La crisi dei ponti. La via del progetto aperto

L'ultimo edificio a ponte è realizzato a Brembo nel 1972. La crisi è decretata da fattori diversi che attengono alla variazione dei costi di realizzazione e gestione, nonché ai mutati modi di utilizzo dell'autostrada. Il 1973 registra la prima crisi petrolifera e allarma il mondo occidentale rispetto alle sorti future del mito automobilistico. Nel 1975 scatta in Italia il blocco dei cantieri autostradali per i lavori non ancora appaltati. In questi anni nuovi sconvolgimenti dei costumi segnano la società occidentale e, in questo quadro complesso muta il rapporto stabilito dall'utenza con le infrastrutture e con i loro spazi, cambiano il senso e il valore del viaggio in autostrada. "Col tempo, la sosta è diventata più breve, tutto è diventato *fast*, il pagamento del pedaggio, lo spuntino nel bar... I tempi individuali si sono svincolati dalle convenzioni, la società è meno sincrona di un tempo; l'apertura notturna diventa assai più importante di un trofeo di bandiere colorate. La sosta sul ponte è necessariamente più lenta ed elaborata; l'attesa dell'ascensore, la salita al piano superiore, lo sguardo inevitabile sul traffico sottostante attengono più alla visita a una fiera che alla sosta tecnica"³³. Come scrive lo stesso Bianchetti nel 1979 commentando la crisi dei ponti autogrill, "Non tutti i ponti hanno dato risultati soddisfacenti dal punto di vista commerciale, ma ciò dipende anche da ragioni particolari, che andrebbero analizzate caso per caso. Oggi la situazione è mutata. L'enorme rialzo dei costi (il carburante, le spese d'esercizio dei mezzi) ha frenato il flusso del traffico, e ridotto la possibilità di spesa dell'utente. Il costo di costruzione rispetto al 1972 è quasi quadruplicato, salendo alle stelle. Tutto ciò impone una revisione nella politica di investimento; oggi la tendenza non è più di costruire autogrill nuovi, ma al massimo eventuali snack - bar, collegati con la vicina stazione di servizio. Non è più pensabile di realizzare un ponte, se non in una supercollaudata area di servizio di grandissimo traffico, che garantisca un flusso costante e sostenuto

di viaggiatori"³⁴.

Allo stesso tempo la rigidità tipologica degli edifici a ponte aveva già rivelato nel volgere di pochi anni la resistenza opposta all'ampliamento e alla riorganizzazione degli spazi e delle funzioni, in risposta alla variazione delle condizioni di mercato e dei comportamenti individuali e collettivi.

I gestori delle reti verificarono un'analogia resistenza degli impianti a ponte nei confronti degli ampliamenti della sede stradale, condizionati nel tempo dai loro attacchi sul piazzale. Le mutate normative in materia di sicurezza e di organizzazione delle aree di parcheggio, con la separazione tra mezzi pesanti e leggeri, imposero il ripensamento dei piazzali.

Già intorno alla metà degli anni '60, Renzo Zavanella, progettista di alcuni Mottagrill, aveva avviato una sua personale riflessione sull'edificio a ponte in relazione all'area. Pur riconoscendo l'efficacia di questa soluzione rispetto alle sistemazioni laterali simmetriche e asimmetriche, per ragioni di razionalizzazione dei costi di gestione, derivanti dalla presenza di un solo punto ristoro, nonché la scarsa preferenza accordata dall'utenza agli impianti asimmetrici con passaggi sopraelevati o sotterranei, Zavanella coglie i limiti della costruzione tradizionale a ponte come spunto per un adeguamento della tipologia. Il ponte sollevato sui piazzali, che richiede la costruzione dei due edifici di appoggio comporta la costruzione dei vani scala, degli ascensori, la realizzazione di due bar e *tourist market*. La sua fruizione si è rivelata intanto troppo complessa e lunga in relazione ai mutati tempi di sosta e di fruizione degli spazi ristoro. Lo studio di Zavanella, condotto tra il 1966 e il 1967, probabilmente per la Motta in vista della realizzazione di un edificio a ponte³⁵, si conclude con l'ipotesi di aggiornare la tipologia consolidata con un tipo incassato. In questo caso gli appoggi della struttura a ponte sono direttamente forniti dai terrapieni sistemati sui lati delle carreggiate all'altezza necessaria. In tal modo, pur necessitando oneri supplementari per la sistemazione dei terreni, il piano ponte avrebbe accesso direttamente dal livello strada, eliminando ascensori e scale e concentrando tutti i servizi su un'unica superficie a supporto di entrambe le aree. In quegli stessi anni negli Stati Uniti viene realizzato sulla Northern Illinois un edificio ristoro a ponte della Abraham Lincoln Oasis su progetto di David Haid, in cui si ritrova applicata l'ipotesi del tipo incassato³⁶. Lo studio di Zavanella non ebbe esiti. La Motta continuò a realizzare in quegli anni edifici laterali, su progetto dello stesso

Zavanella.

In realtà una reale egemonia tipologica dell'edificio a ponte non si registrò mai, neanche negli anni di massimo fulgore. La collocazione dei punti di maggiore importanza in poche aree strategiche, mantenne sempre viva l'attenzione e la tensione progettuale anche verso i punti ristoro laterali. Alla serie dei primi padiglioni, seguono, a partire dai primi anni '60, una serie di interessanti esperienze, sviluppate da Motta e Pavesi, a cui si va affiancando la catena degli *Autobar* Alemagna, la cui immagine appare da subito maggiormente definita in maniera univoca da un tipo edilizio. Nelle esperienze di Motta e Pavesi, sviluppate da Bega e Bianchetti per i due marchi, ritorna nuovamente, come già nella prima serie dei padiglioni Pavesi, la ricerca sulla tipizzazione, la tensione verso il padiglione modello.

E' il caso dei Mottagrill laterali che Bega sviluppa, realizzandone un prototipo a Somaglia, tra Casal Pusterlengo e Piacenza, nel 1959, utilizzando un elemento spaziale modulare di base poligonale, realizzato con una struttura metallica, combinabile secondo diverse modalità di aggregazione e numero di elementi base, così da ottenere configurazioni di complessità funzionale, dimensione e caratteri architettonici differenti (*Fig. 107-110*). Il prototipo realizzato a Somaglia è collocato nel sito in una posizione rialzata rispetto all'area di servizio e alla stazione di rifornimento. Il punto ristoro ha accesso veicolare indipendente ed è collegato per via pedonale alla sottostante stazione di rifornimento. La configurazione utilizzata è impostata su quattro elementi di base poligonale, completati da una copertura a spioventi che accentua la morfologia e il numero delle parti aggregate. L'impianto allungato della costruzione è concluso, su una delle testate, da un modulo extra, di forma più regolare e compatta, analogo linguisticamente a quello utilizzato nell'area di Tre Pini dallo stesso Bega. A metà tra il linguaggio dell'edilizia industriale e quello di una serra, il padiglione di Bega, riduce la sua struttura compositiva e costruttiva a un registro essenziale, che attraverso pochi elementi come i piani inclinati della copertura e lo spigoloso alternarsi di quelli verticali della facciata trasparente, mantiene l'unitarietà del padiglione, pur governandone la crescita e il modificarsi nel tempo, attraverso la flessibilità e la libertà di quegli stessi elementi che ne consentono la lettura della configurazione complessiva. L'esperienza di Bega, pensata in ragione di una possibile gestione della diversità degli insediamenti dei Mottagrill,



Fig. 107 - Il Mottagrill di Somaglia, 1959, prog. Melchiorre Bega (AMB)



Fig. 108 - Il Mottagrill di Somaglia, 1959, prog. Melchiorre Bega (AMB)

attraverso una soluzione tendenzialmente tipizzata dell'elemento spaziale e costruttivo base, in realtà non troverà utilizzi ulteriori dopo Somaglia. Rimane una delle applicazioni più interessanti delle potenzialità della costruzione metallica in termini di componibilità, flessibilità e modificabilità dello spazio autogrill, in cui riemerge il registro utilitaristico dei padiglioni delle origini della tecnica metallica.

Colpisce, nell'essenzialità del linguaggio espresso da Bega in questa occasione, la presenza discreta degli elementi pubblicitari, limitati al pilone ai bordi del



Fig. 109 - Il Mottagrill di Somaglia, 1959, prog. Melchiorre Bega (AMB)

l'edificio e a poche bande colorate, che rappresentano l'unica variazione cromatica nella griglia bianca della facciata.

Diverso è l'impianto del 1964 del Mottagrill Tre Pini a Teano est sul tratto Roma-Napoli, articolato lungo l'asse longitudinale attraverso la composizione dei due



Fig.110 - Il Mottagrill di Somaglia, 1959, prog. Melchiorre Bega (AMB)

volumi fondamentali, cromaticamente e matericamente differenziati, che intervengono a caratterizzare la soluzione per il Mottagrill a raso. In entrambi i casi il percorso progettuale intrapreso da Bega, superando i volumi conclusi della prima serie dei padiglioni circolari Pavesi, ha per orizzonte il progetto aperto alla flessibilità e all'ampliabilità degli spazi, costruito sull'utilizzo, già più industrialmente consapevole, dei materiali e delle tecniche.

Angelo Bianchetti rinnova l'interesse per il padiglione laterale, alla luce dell'esperienza sulla soluzione a pianta circolare, con il progetto per l'area di Casilina del 1964 (Fig. 111). Si tratta di un impianto a pianta quadrata, concluso da una copertura metallica rossa, aggettante sulle pareti vetrate dell'edificio e segnata da quattro puntoni disposti sul piazzale e ancorati ai plinti in calcestruzzo. Il padiglione della Casilina sarà impiegato anche nell'area di Giove e in quella di Tevere. Tutti gli interventi verranno sottoposti a progetti di ampliamento per l'inserimento dei *tourist market*.

Bianchetti rinuncia alle restrizioni dell'impianto circolare che già gli adeguamenti di Lainate avevano messo in crisi, come testimonia la necessaria gemmazione, intorno al volume centrale, di corpi minori, poco compatibili con la purezza dell'architettura originaria. Ma non arriva fino in fondo. Non apre il suo progetto fino a condividere con Bega quello stesso orizzonte di flessibilità e componibilità controllata dell'intero.



Fig.111 - L'autogrill Pavesi di Giove, 1964, prog. Angelo Bianchetti (AAB)

Il padiglione della Casilina ha già in sé la compiutezza dell'intervento concluso, che i quattro puntoni spinti sul piazzale non fanno che sottolineare ulteriormente. L'aggancio di un corpo di collegamento, che fa da filtro rispetto al nuovo volume di pianta rettangolare, previsto con l'ampliamento del 1968, è una soluzione compatibile con l'impianto originario, ma non programmata, non prefigurata nell'articolazione dello spazio e della costruzione iniziale. Rimane evidente, in ogni caso, al contempo il rinnovato tentativo di riflettere sulla tipizzazione degli impianti, questa volta confortato da una più corposa, anche se

3. ARCHITETTURA E COSTRUZIONE NEGLI ANNI D'ORO DELL'AUTOSTRADA: VERSO LA QUALITÀ DEL PROGETTO. L'EDIFICIO RISTORO NELLA RETE DEL DOPOGUERRA

ancora molto limitata, presenza di prototipi sul territorio.



Fig.112-113 - Gli interni dell'autogrill Pavesi di Giove (AAB)

NOTE

¹ L'argomento è stato anticipato nel paragrafo 2.5 del capitolo 2.

² Le prime realizzazioni in Italia hanno un riferimento importante nella vicenda americana, fortemente segnata dalla ricerca della standardizzazione dei servizi e dei manufatti. Questa aspirazione emerge in alcune specifiche esperienze. L'argomento è approfondito nei paragrafi successivi di questo capitolo e del successivo.

³ AA.VV., *1925-1940*, «Costruzioni», 159-160, marzo-aprile 1941.

⁴ AA.VV., *Padiglione dei coloranti nazionali*, «Casabella», 121, gennaio, 1938.

⁵ L'argomento è approfondito nel paragrafo 3.4 di questo capitolo.

⁶ L'Impresa Teatrale Ponti è fondata da Rodolfo Ponti ai primi del '900 e inizialmente impegnata nelle scenografie del Teatro alla Scala. E' con l'architetto Claudio Ponti, figlio di Rodolfo, che l'azienda si specializza negli allestimenti fieristici, collaborando dagli anni '30 e fino al 1976, quando l'attività si interrompe con la Fiat, la Rai, la Montecatini, l'Olivetti, la Snia Viscosa, la Snam, l'ENI. All'intenso lavoro svolto con Bianchetti e Pea si aggiungono le realizzazioni dei progetti di Erberto Carboni, Giò Ponti, Franco Albini, Achille Castiglioni, Marcello Nizzoli. Cfr. Sonia Calzoni, *L'impresa teatrale Ponti*. (primi 900-1976), «Progex», 8, giugno 1992, p. 40-47.

⁷ Cfr. AA.VV., *L'Italia dei Pavesini. Cinquant'anni di pubblicità e comunicazione Pavesi*, Parma, Archivio storico Barilla, 1997.

⁸ Cfr. Stefano Zironi, *Melchiorre Bega architetto*, Milano, Domus, 1983, p. 15-20.

⁹ Tra gli interventi del dopoguerra: la torre Galfa (1958) e gli uffici Stipel a Milano (1964), il grattacielo SIP a Genova (1969) e infine il Palazzo dei Congressi a Bologna (1975).

¹⁰ Somaglia è il primo dei Mottagrill laterali, ai quali si affiancano poi i due interventi a ponte di Cantagallo e Limena.

¹¹ Il punto di Somaglia assume un ruolo significativo nella lettura del rapporto tra progetto architettonico e tecnica costruttiva, in vista della formulazione di un edificio ristoro modello. L'argomento è approfondito in questo capitolo al paragrafo 3.7.

¹² L'impianto di Lainate avrebbe dovuto essere replicato sul territorio, ma già il punto di Ronco Scrivia, pur mantenendo inalterato il volume del padiglione, modifica la morfologia della struttura pubblicitaria. Non vi furono altre realizzazioni sul modello Lainate.

¹³ «Costruzioni», 159-160, marzo-aprile 1941. Si tratta di un numero doppio dedicato all'architettura

3. ARCHITETTURA E COSTRUZIONE NEGLI ANNI D'ORO DELL'AUTOSTRADA: VERSO LA QUALITÀ DEL PROGETTO. L'EDIFICIO RISTORO NELLA RETE DEL DOPOGUERRA

delle mostre e contenente una rassegna sulle esposizioni più rappresentative dalla fine dell'Ottocento al Novecento, selezionate nel quadro nazionale e internazionale. A Bianchetti e Pea è affidato lo scritto *L'architettura pubblicitaria*, pp. 96-97.

¹⁴ Angelo Bianchetti, Cesare Pea, op. cit. p. 97.

¹⁵ Cfr. Luca Monica, "L'architettura degli autogrill", in AA.VV., *L'Italia dei Pavesini. Cinquanta anni di pubblicità e comunicazione Pavesi*, Parma, Archivio Storico Barilla, 1997, p. 215.

¹⁶ Angelo Bianchetti e Cesare Pea, ibidem

¹⁷ Cfr. *Italian Luxury for export and those at home, too*, «Life International», 26 settembre 1960.

¹⁸ Cfr. Angelo Bianchetti, *I ponti non convengono più*, «Modo», 18, aprile 1979, p. 45.

¹⁹ Cfr. Luca Monica, op.cit. p. 211.

²⁰ Cfr. Luca Monica, op.cit. p. 210.

²¹ Rimanendo nell'ambito ristretto della tipologia a ponte, sono diversi gli esempi di rilettura formale e costruttiva delle esperienze del ponte abitato sull'autostrada, rispetto ai quali il ruolo della vicenda italiana di quegli anni non è da ritenersi marginale. Cfr. cap. 7 di questo studio.

²² Cfr. Luca Monica, ibidem

²³ Cfr. Angelo Bianchetti, Cesare Pea, op. cit. p. 97

²⁴ Cfr. Angelo Bianchetti, Cesare Pea, op. cit. p. 96.

²⁵ Cfr. Angelo Bianchetti, *Le oasi dell'autostrada*, «Quattroruote», 1, gennaio 1960, p. 90-98.

²⁶ Cfr. Filippo De Pieri, Paolo Scrivano, op. cit.

²⁷ Cfr. *L'Italia degli autogrill*, p. 80.

²⁸ Cfr. *L'Italia degli autogrill* p. 86. Sull'argomento lo stesso autore riprende un passaggio di Paolo Desideri che così descrive l'edificio dell'autogrill: "banalmente opulento: granito ai muri e ai pavimenti, eppoi legni e allumini policromi, stucchi, encausti e fioriere e aiuole. La cosa più sorprendente era confrontare tutto questo con la realtà delle cose reali: certamente nessuna amministrazione locale si sarebbe potuta permettere simili investimenti fosse pure per realizzare la piazza principale o il nuovo municipio. Sì, sì, non c'era dubbio, la nuova città, quella vera, quella favoleggiata e mai rinvenuta dove l'economia contemporanea aveva scelto di investire le proprie risorse, era davanti ai loro occhi: come Tex di fronte a Mirror City infine rintracciata, provavano una compiaciuta inquietudine nel poterla finalmente calpestare."

²⁹ Cfr. *L'Italia degli autogrill*, p. 82.

³⁰ Cfr. Bertrand Lemoine, *I ponti autogrill*, «Rassegna», 48, 1991.

³¹ La definizione fu coniata da Bianchetti che così definì il ponte di Fiorenzuola.

³² Cfr. L'argomento è approfondito nel capitolo 1.

³³ Cfr. *L'Italia degli autogrill*, p. 83.

³⁴ Angelo Bianchetti, *I ponti non convengono più*, «Modo», 18, aprile 1979, p. 45.

³⁵ Le riflessioni di Zavanella sono documentate nel Fondo Zavanella conservato presso il Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma, fascicolo Autogrill Motta a ponte 1967.

4 - TECNICHE COSTRUTTIVE E QUALITÀ ARCHITETTONICA DELL'EDIFICIO RISTORO DEL DOPOGUERRA

4.1 La vicenda costruttiva dell'edificio ristoro in relazione al quadro internazionale dell'architettura autostradale

La vicenda dell'edificio ristoro si sviluppa nel dopoguerra riferendo i suoi tratti più significativi e qualificanti alla tecnica della costruzione metallica, collocandosi così in maniera specifica in un panorama nazionale ancora segnato dal contraddittorio confronto tra la spinta all'innovazione e la permanenza della tradizione muraria e in cui la costruzione metallica conserva un ruolo marginale. L'approfondimento delle relazioni tra tecniche costruttive e qualità architettonica nella serie degli edifici ristoro verrà sviluppato, in questo studio, con specifico riferimento al ruolo assunto dalla costruzione metallica. Le realizzazioni basate sull'esclusivo utilizzo del calcestruzzo armato ordinario e precompresso saranno comunque considerate nella ricostruzione del quadro generale.

La situazione peculiare che caratterizza il segmento dell'edificio ristoro trova la sua ragione tecnico-costruttiva nella necessità di rispondere con performance adeguate al programma figurativo delle nascenti architetture autostradali, nonché nella partecipazione di queste realizzazioni all'esperienza straordinaria del cantiere dell'Autosole, all'interno del quale le stesse trovano la loro più piena espressione. Il ruolo che la costruzione metallica assume in questa vicenda determina condizioni di analogia e di divergenza con lo scenario internazionale dell'architettura autostradale del tempo. Un primo punto di contatto è rappresentato dall'attenzione, che anche nel più ampio quadro dell'evoluzione internazionale dell'architettura della stazione di servizio, è riservata alla costruzione metallica. Diverse sono però le motivazioni che determinano la scelta nei due contesti. Quello italiano ricorre alla costruzione metallica per allinearsi, con due decenni di ritardo, allo scenario culturale internazionale e trovare nel repertorio iconografico del Moderno i propri riferimenti. Si affida di conseguenza all'espressività della costruzione metallica la celebrazione del mito del viaggio, che a livello internazionale negli anni '30 si era materializzato nelle pensiline in calcestruzzo delle stazioni di servizio. Il contesto europeo assume invece negli anni del dopoguerra la costruzione metallica come strumento per sperimentare economie di progetto e di esecuzione, attraverso la standardiz-

zazione degli elementi suggerita dalla tecnica a secco.

Ciò che fa da sfondo alla caratterizzazione della vicenda nazionale nel panorama europeo, palesando le proprie responsabilità negli esiti appena descritti, è la condizione tutta italiana, che vede, da un lato, il contesto culturale di provenienza dei protagonisti di questa fase del progetto fortemente connotato dalle vicende antecedenti il conflitto¹, dall'altro un panorama costruttivo condizionante e del quale è necessario evidenziare i tratti salienti per relazionarvi la vicenda dell'edificio ristoro.

4.2 Sperimentazione progettuale e costruttiva nel cantiere dell'Autostrada del sole

Nei suoi otto anni di attività il cantiere dell'Autosole rappresentò un laboratorio stimolante per la sperimentazione di nuove soluzioni di tecnica stradale, per l'applicazione degli studi teorici e di metodi di calcolo originali nel campo dell'ingegneria strutturale, per l'organizzazione del cantiere evoluta, tesa alla razionalizzazione e all'industrializzazione dei procedimenti e delle fasi di lavorazione. La costruzione della rete autostradale, di cui l'Autosole fu il primo atto, rappresentò senza dubbio, nel panorama della ricostruzione, un'occasione unica per l'entità e la quantità delle opere, per il significato e le effettualità tecnico-costruttive (oltre che per quelle economiche, sociali, produttive) che da questa esperienza scaturirono, contribuendo a segnare in maniera significativa quella stagione dell'ingegneria italiana, destinata a conquistare visibilità e originalità di metodi e risultati sugli scenari internazionali tra gli anni '50 e '60.

Delineare il panorama tecnico-costruttivo e individuare i fattori di innovazione che al cantiere autostradale si possono ascrivere, rappresenta un passo necessario per collocare all'interno di questa più imponente vicenda, l'esperienza derivata dalle opere complementari. La scala minore del sistema di manufatti edilizi, di sistemazioni, attrezzature e impianti, soccombe nella lettura della grande scala, ma riemerge, mostrando le proprie peculiarità, attraverso la ricostruzione degli eventi salienti e l'analisi delle esperienze più rappresentative e ancora poco indagate, come quella della serie degli edifici ristoro.

Le innovazioni tecniche e costruttive sperimentate in occasione dell'Autosole e

poi successivamente trasferite nella pratica del cantiere autostradale, riguardano da un lato, lo studio e la soluzione di temi di tecnica stradale, dall'altro, la sperimentazione strutturale nel campo delle opere d'arte. In entrambi i casi la costruzione si inquadra in un percorso volto a perseguire l'innovazione di materiali e procedimenti, la razionalizzazione e l'industrializzazione delle lavorazioni, la tipizzazione delle soluzioni e dei manufatti.

Le maggiori innovazioni che interessano la formazione del corpo stradale riguardano le tecniche per la realizzazione delle fondazioni e delle pavimentazioni. La fondazione in scapoli di pietra, usata tradizionalmente e presente nei primi tratti degli anni '30, avrebbe richiesto tempi di lavorazione lunghi, inconciliabili con i 755 chilometri di rete costruiti in otto anni. Fu quindi abbandonata a favore delle terre stabilizzate, tecnica che si considerò più vantaggiosa anche per la maggiore portanza e la durata della pavimentazione (necessarie in vista degli incrementi di traffico che la nuova infrastruttura avrebbe determinato), per la reperibilità agevole dei materiali², per la conseguente razionalizzazione dei tempi e delle modalità di esecuzione delle fondazioni³. Analogamente, nella formazione della pavimentazione, l'abbandono delle massicciate in pietrisco in favore del conglomerato bituminoso, ha consentito la razionalizzazione delle operazioni (approvvigionamento materiali, miscelazione, trasporto e stesa)⁴.

I 755 chilometri di Autosole comprendono circa 4000 opere d'arte per una lunghezza complessiva di circa 67 chilometri, ai quali vanno sommate le 38 gallerie per uno sviluppo di circa 10 chilometri.

Questo complesso di opere si caratterizzò per scelte strategiche, progettuali e costruttive diverse. Nel caso delle opere minori l'Autosole offrì l'occasione per sperimentare la tipizzazione dei manufatti, rappresentando uno dei settori di maggiore rilevanza per la prefabbricazione e la produzione in serie nel contesto costruttivo e produttivo del tempo. Questo percorso, suggerito dalla necessità di applicare, anche in questo ambito, la spinta alla razionalizzazione dei tempi e dei costi di realizzazione, già largamente presente nella formazione del corpo stradale, fu comunque raggiunto attraverso una politica di coordinamento delle azioni e delle risorse impegnate a soddisfare esigenze tecnico-costruttive, economico-produttive ed estetiche

Al contempo, la lunghezza dell'infrastruttura, i forti condizionamenti ambienta-

li, derivanti dall'attraversamento di zone con condizioni orografiche e idrogeologiche diverse, in alcuni casi molto impegnative, nonché le conseguenti differenti caratteristiche tecniche e di progetto dei tronchi intermedi⁵, determinano necessariamente, per la realizzazione delle opere d'arte maggiori, il formarsi di una casistica diversificata di soluzioni, sia in ragione del materiale impiegato (calcestruzzo armato ordinario, precompresso, acciaio) sia in funzione degli schemi statici (archi, travate, strutture miste calcestruzzo-acciaio).

I tronchi Milano- Bologna e Roma -Napoli presentano analogie significative nei sistemi costruttivi prescelti, in conseguenza delle condizioni morfologiche simili dei territori attraversati. I ponti di grande luce⁶ sono quasi tutti in c.a.p., allo scopo di contenere l'altezza delle travi e i pesi permanenti sulle strutture⁷. Nella tratta Bologna-Firenze, a causa delle condizioni ambientali molto delicate, sono stati utilizzati ponti in c.a.p., ponti ad arco in calcestruzzo ordinario, ponti in acciaio (con strutture a traliccio tubolare e travi a cassone).

Alle ragioni suddette di ordine contingente e direttamente connesse alla natura dell'infrastruttura, si affiancano motivazioni di carattere strutturale, sempre responsabili della diversificazione delle soluzioni adottate. Tali ragioni rimandano alle condizioni di mercato, al contesto produttivo e costruttivo, al profilo delle imprese impegnate nei diversi lotti di costruzione. Infatti la tensione all'innovazione registrata sotto alcuni aspetti, si rivela complementare di un atteggiamento più tradizionale, legittimato dalla condizione artigianale della costruzione e del cantiere del tempo. Il panorama italiano è ben distante dalla media delle realtà occidentali contemporanee, poiché è ancora segnato da una concezione costruttiva che trova nell'esecuzione in opera la sua emanazione preponderante.

Allo stesso tempo, attraverso la complementarietà tra la tensione verso l'innovazione e il legame con la tradizione artigianale, espressa attraverso i materiali, i procedimenti, gli schemi statici e costruttivi, si rinnova, anche nell'esperienza dell'Autosole, il carattere originale della produzione italiana di quegli anni. Da un lato, la traiettoria della tipizzazione, di cui diventa una testimonianza esemplare la vicenda dei cavalcavia, che furono oggetto di un concorso bandito appositamente dalla società Autostrade per la progettazione di un manufatto tipo⁸ (Fig. 114). L'esperienza risulta interessante per l'analogia dimensionale che questo elemento tipo assume nei confronti dei ponti autogrill. Lo sche-

ma del cavalcavia a tre luci 9-27-9 metri⁹, è ripreso nel ponte autogrill di Fiorenzuola, in cui le luci della struttura dell'Ilva, prevedono una scansione analogica.

Dall'altro, i grandi ponti, annoverati tra le realizzazioni più rappresentative del XX secolo nella mostra che il Museum of Modern Art di New York dedica all'ingegneria strutturale nel 1964¹⁰, partecipano, insieme alle opere di Nervi per le Olimpiadi di Roma del 1960 e a quelle per le celebrazioni di Torino capitale del 1961¹¹, alla formazione della linea italiana nel quadro dell'ingegneria e dell'ar

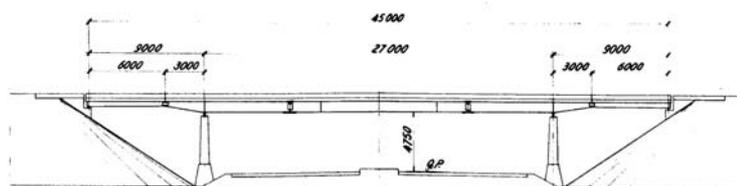


Fig. 114 - Progetto vincitore del concorso per un cavalcavia via autostradale tipo, bandito dalla società Autostrade nel 1962

chitettura internazionali di quegli anni. Il ruolo che il laboratorio dell'Autosole svolge in questo contesto è stato sottolineato tanto da paragonarne l'effetto propulsivo a quello che il programma Ina Casa realizza in quegli stessi anni nel settore dell'architettura¹² fino ad affermare che "durante il miracoloso cantiere dell'Autostrada del sole, in particolare, si compie l'evoluzione definitiva del cemento armato precompresso, che conquista sempre maggiori spazi e innescava una vivace competizione con il cemento armato ordinario, spinto per l'occasione fino al limite delle sue potenzialità. In questo scontro generazionale, senza sconfitti, ma che vede rinnovarsi il ruolo egemone del calcestruzzo nel panorama costruttivo italiano, si raggiunge un livello di maturità formale e costruttiva impareggiabile che, inevitabilmente, favorisce i successi dei nostri ingegneri nelle rassegne internazionali di strutture"¹³.

Il calcestruzzo sostituì dunque definitivamente le strutture in muratura di pietra-me. Nell'impiego del calcestruzzo ordinario prevale il ponte ad arco. Ne sono testimonianza il viadotto sull'Aglio di Guido Oberti del 1959, i ponti di Giulio Krall sul Gambellato e sul Merizzano del 1960, i viadotti Poggettone e Pecora Vecchia di Arrigo Carè e Giorgio Giannelli. L'uso del cemento ordinario è spinto fino a luci di 164 metri con gli archi gemelli del viadotto sull'Aglio, in cui si spe-

rimenta una centina mobile che viene fatta traslare longitudinalmente da un arco al gemello, rendendo la costruzione più economica¹⁴. Il calcestruzzo armato precompresso è impiegato nelle sedici travate con luci comprese tra i 60 e i 70 metri del ponte sul Po di Silvano Zorzi, nel ponte sul Taro con travi di 32 metri tutte realizzate fuori opera, in quello sul Reno con travi a cassone, nel ponte in curva sul Nera a tre campate, in quello sull'Arno a Levane di Zorzi, in cui su un arco in cemento ordinario sono impostate le travi in c.a.p. dell'impalcato, e infine nei due archi portali precompressi di 104 metri di luce del secondo ponte sull'Arno ad Incisa, sempre di Zorzi.

Il cantiere dell'Autostrada del sole ha dunque rappresentato un banco di prova determinante per l'applicazione e lo sviluppo della tecnica del precompresso. Diversi i brevetti impiegati: il sistema Freyssinet, il sistema B.B.R.V. della società Prebeton, il sistema a fili aderenti della società Ferrocemento Turazza, il sistema Morandi¹⁵. L'attenzione dedicata al c.a.p. è peraltro significativa della continuità ideologica, scientifica e culturale che lega queste applicazioni alle sperimentazioni e agli studi teorici avviati in Italia negli anni '30, ripresi nell'immediato dopoguerra grazie all'attività di Gustavo Colonnetti e al supporto del CNR¹⁶.

Le travate in acciaio trovano impiego nel tronco Bologna-Firenze nei viadotti Coretta e Macinaie e nei cavalcavia sulla Roma - Napoli¹⁷, affiancate da soluzioni miste in acciaio e calcestruzzo.

L'impiego evoluto del cemento armato ordinario e la diffusione del precompresso, insieme alle esperienze delle travate in acciaio, rappresentano, al di là della sperimentazione progettuale finora delineata, l'occasione per applicare una nuova concezione del cantiere, che trova appunto nel ponte il suo laboratorio ideale. Il già citato esempio del viadotto sull'Aglio, rimane l'esperienza emblematica di un percorso di trasformazione delle tecniche e dei modi di allestire il cantiere e costruire il ponte che troverà nell'uso dei sistemi di cassetta industrializzati e nella diffusione della prefabbricazione a piè d'opera, gli strumenti di un cantiere moderno la cui matrice eroica rimane comunque nell'Autosole¹⁸. L'eredità lasciata da quella esperienza è infine testimoniata dalla classe di tecnici e dal sistema di progettazione e gestione dell'infrastruttura nella sua fase costruttiva e di esercizio, che formatasi e strutturata negli otto anni dell'Autosole, rimarrà il riferimento indispensabile per gli sviluppi suc-

cessivi fino al blocco del 1975. Gli effetti sull'organizzazione del processo edilizio investono anche il mondo della produzione e delle imprese, che attraverso quella esperienza orientano e ottimizzano le proprie specializzazioni, i sistemi di controllo della qualità e degli standard di produzione.

L'edificio ristoro, registrando nella sua evoluzione un'analogia oscillazione tra l'aspirazione al manufatto modello e la ricerca dell'originalità architettonica e costruttiva dei singoli interventi, si inserisce nell'esperienza dell'Autosole mostrando una propria specificità. Se nel cantiere stradale l'oscillazione tra autonomia dei singoli interventi e tipizzazione è stabilita dall'entità e dalla diversità degli interventi, per la serie di edifici ristoro, pur in presenza di condizioni di intervento più complesse negli edifici a ponte, non possono, per la natura delle opere, determinarsi le stesse radicali distinzioni. Le implicazioni culturali già evidenziate, che caratterizzano il contesto di intervento nella serie dei punti ristoro, unitamente a cause tecnico-costruttive e produttive che è necessario approfondire, sono responsabili in questo caso della coesistenza dei due approcci.

Una divergenza evidente riguarda invece le tecniche costruttive impiegate nei due ambiti. Il calcestruzzo esce protagonista quasi assoluto del cantiere autostradale. La costruzione metallica detiene il primato in quello dell'edificio ristoro. Ciò sottolinea come il trasferimento naturale dei sistemi e delle tecniche che ci si poteva attendere, per opportunità di mezzi e risorse, non si è verificato, almeno non pienamente. Anche in questo caso le motivazioni rimandano al contesto nel quale queste opere architettoniche vengono realizzate.

4.3 Il caso dell'edificio ristoro nel contesto costruttivo del tempo

4.3.1 Il dibattito sulle tecniche costruttive nel dopoguerra e l'eredità degli anni '30

La ricostruzione dell'evoluzione del contesto costruttivo in ambito nazionale nella seconda metà del '900 delineata da Sergio Poretti¹⁹ individua nella realtà italiana la presenza di espressioni diverse e al contempo di "una intonazione di fondo propria e originale"²⁰, ispirata anche dalla particolare condizione nella quale in Italia si realizza il passaggio dalle tecniche tradizionali a quelle moder-

ne. La coincidenza di questa transizione con il periodo dell'autarchia, determina, a parere dell'autore, il consolidarsi, "tra spinte contrastanti, delle innovazioni tecnologiche che caratterizzano la modernizzazione: dalla diffusione del cemento armato al rinnovamento degli elementi costruttivi e materiali per effetto della industrializzazione." La particolare contingenza storica determina altresì quella condizione tale per cui le stesse innovazioni "sono ricondotte nell'alveo di un impianto della costruzione che conserva la sua natura di opera muraria, il suo radicamento nel cantiere tradizionale della piccola impresa, artigianale, a bassa meccanizzazione." Questa condizione interessa per alcuni aspetti anche il programma dell'edificio ristoro autostradale, segnandone i caratteri. Allo stesso tempo la vicenda autostradale mostra una sua originalità, in parte determinata, come già evidenziato, dalla concezione pubblicitaria, modernista, in alcuni casi futurista, che si è cercato di associare a questa architettura.

Per individuare punti di tangenza e divergenza tra il panorama costruttivo nazionale e il programma degli edifici ristoro, è necessario delineare i tratti e le questioni essenziali del primo.

In linea con la condizione delineata da Poretti, il dibattito sviluppatosi sulle tecniche costruttive nel dopoguerra si snoda intorno a temi altrettanto contraddittori: da un lato, la questione della prefabbricazione, dibattuta a livello teorico nei convegni sulla ricostruzione²¹, nel centro sperimentale sull'abitazione del CNR fondato a Milano, attraverso l'attività di Giuseppe Ciribini e affrontata nell'unica applicazione edilizia con il quartiere del QT8, realizzato nell'ambito della VIII Triennale; dall'altro, la ripresa delle tecniche artigianali, avviata dalla legge sulle politiche edilizie del 1949, che individua proprio nel settore edilizio uno dei volani della ricostruzione economica e sociale del paese²².

Le due questioni confermano "un modo di costruire basato sulla struttura portante a scheletro in cemento armato, la quale però non ha comportato una concezione industriale della costruzione edile, ma si è posta come versione evoluta dell'opera muraria" e riaffermano nel cantiere il "luogo centrale della costruzione, condotta da piccole imprese con attrezzature semplici e largo impiego di mano d'opera"²³.

Così come si ripropone negli anni della ricostruzione uno "sviluppo edilizio [che] resta sostanzialmente incentrato sul modello di edificazione messo a punto

negli anni '30". E se "la tecnologia del cemento armato, che non aveva mai subito flessioni, prende un forte rilancio", la particolare condizione italiana fa sì che "adesso come allora il cemento armato è considerato versione evoluta dell'opera muraria; e restano esclusi dalla sperimentazione formale i concetti compositivi sui quali fa leva il carattere alternativo dell'architettura del movimento moderno: la pianta libera, la smaterializzazione della parete, la prevalenza delle connotazioni spaziali e volumetriche dell'organismo architettonico."²⁴

La vicenda dell'edificio ristoro assume in questo scenario una sua particolarità costruttiva, testimoniata dal ricorso prevalente alla costruzione metallica in vista della smaterializzazione della parete, della continuità dello spazio interno, della definizione di un linguaggio moderno e leggero nei grandi ponti, dal tentativo di industrializzare la produzione attraverso la tensione latente verso il padiglione tipo nelle aree laterali.

Ciò accade nel quadro italiano, un cui aspetto sostanziale, che contraddistingue lo sviluppo della costruzione metallica, come naturale conseguenza anche delle condizioni strutturali delineate precedentemente, è la minore rilevanza quantitativa delle realizzazioni, il cui carattere episodico, non impedisce però di ritrovare in esse un interesse per la sperimentazione. Al contempo, l'analisi dello sviluppo della costruzione in acciaio in Italia evidenzia la presenza di una viva attività di sperimentazione negli anni '30, che, interrottasi nel periodo bellico, ritrova vigore negli anni immediatamente successivi²⁵. Il filo che lega i fatti del dopoguerra, tra cui si inserisce la vicenda dell'edificio ristoro, al retroterra sperimentale degli anni '30, trova origine anche nell'architettura espositiva e pubblicitaria, alla quale partecipano, come evidenziato, alcuni dei progettisti chiave delle architetture autostradali: Angelo Bianchetti, Melchiorre Bega, Renzo Zavarella. E' dunque attraverso la lente, già utilizzata per indagare i contenuti espressivi e pubblicitari della nascente architettura autostradale italiana²⁶, che è possibile collocare questa produzione nel quadro più generale di quegli anni.

In virtù della complessità dei problemi e della episodicità delle applicazioni, si punterà l'attenzione sugli eventi e sui passaggi determinanti la costruzione metallica nel panorama nazionale e direttamente correlabili all'oggetto di questo studio.

Il contesto italiano appare connotato da una condizione strutturale originale ben diversa da quella che accomuna lo sviluppo delle costruzioni metalliche nei paesi maggiormente industrializzati del continente europeo²⁷.

A differenza di quanto evidenziano le vicende degli altri paesi, fortemente segnate e determinate dalle conquiste dell'industria siderurgica, il panorama italiano si distingue per una significativa indipendenza delle due realtà. Seppure caratterizzato da una tradizione siderurgica maturata nei secoli passati, il contesto italiano conserva un'organizzazione artigianale della produzione, per rivelare, soltanto dopo l'Unità d'Italia, i primi segni di sviluppo di tecnologie e metodi di produzione industriale²⁸. Tali interventi sono spesso di iniziativa privata e in molti casi si realizzano per opera di investitori stranieri, almeno fino all'avvio, da parte del governo nazionale, di una politica di valorizzazione e sostegno dell'industria²⁹. Ad eccezione delle Officine di Savigliano e dell'Impresa Cottrau, il panorama italiano si caratterizza comunque per la formazione di un tessuto di piccole officine specializzate nella produzione di carpenterie metalliche, che utilizzano spesso materie importate, attrezzature e macchine rudimentali e di basso costo³⁰.

Il campo di applicazione delle costruzioni metalliche appare nella seconda metà del XIX secolo, per effetto dell'Unità nazionale, quello delle architetture urbane, che confrontandosi con gli esiti internazionali dell'architettura del ferro e del vetro, trova espressione peculiare nelle grandi coperture metalliche delle gallerie urbane e delle stazioni ferroviarie³¹.

I primi anni del XX secolo, con l'avvento delle costruzioni in calcestruzzo armato, segnano un'inversione di tendenza nello sviluppo delle costruzioni metalliche, a vantaggio dei procedimenti a concrezione³².

Un tratto fondamentale caratterizza il periodo tra le due guerre, che, seppure non particolarmente ricco di realizzazioni, assume, per gli sviluppi del dopoguerra, un valore culturale e ideologico particolare. Si tratta della campagna di valorizzazione della costruzione metallica come materiale e tecnica dell'architettura moderna, avviata nell'area culturale milanese attraverso diversi canali. La promozione dell'architettura in acciaio impegna tanto gli organi e gli esponenti della cultura architettonica quanto il settore della produzione, trovando infine riscontro anche su quotidiani e periodici non specializzati.

A Milano, grazie all'azione di Giorgio Enrico Falck, nasce nel 1930 l'ANFIMI

(Associazione Nazionale Fascista degli Industriali Metallurgici Italiani) che diventa promotore di concorsi, fiere, nonché della pubblicazione di monografie tese a sperimentare e divulgare la costruzione metallica nel panorama nazionale³³. Nell'ambito della V Triennale (1933) viene allestita una mostra sull'abitazione moderna, all'interno della quale trovano collocazione tre edifici con struttura metallica: la casa a struttura d'acciaio di Giuseppe Pagano, Franco Albini, Renato Camus, Giancarlo Palanti, Giuseppe Mazzoleni, Giulio Minoletti; la casa tutta d'acciaio, della Società anonima costruzioni edilizie "Tuttoacciaio"; l'abitazione tipica a struttura d'acciaio di Luigi Carlo Daneri e Luigi Vietti. L'attività della Triennale è cruciale per la formazione di Bianchetti che partecipa all'allestimento sull'abitazione razionale³⁴.

Alla VI Triennale (1936) Pagano cura insieme a Guido Frette la sezione "Acciaio per l'edilizia" nell'ambito della mostra, organizzata dall'ANFIMI, dal titolo "Sistemi costruttivi e materiali edilizi"³⁵.

In quegli stessi anni Giuseppe Pagano anima sulle pagine di Casabella la difesa delle costruzioni metalliche, coinvolgendo architetti e ingegneri come Gianluigi Banfi, Luigi Cosenza, Pier Luigi Nervi³⁶. Sulla stessa rivista inaugura una rubrica dal titolo "Costruzioni metalliche" con l'intento di costituire "un efficace collegamento fra costruttori e architetti, fra tecnici, spesso capacissimi ma sovente privi di un aggiornato discernimento estetico, e architetti spesso tenuti artificialmente a digiuno delle più elementari nozioni sull'impiego delle strutture d'acciaio"³⁷. La rubrica cessa la sua attività nel 1940.

Un impulso consistente viene dato in questo periodo dall'introduzione della saldatura elettrica per le unioni metalliche, i cui vantaggi in termini di economia di peso e dunque di risorse economiche, furono subito individuati dai costruttori. Come ricorda Fausto Masi "le strutture a parete piena chiodata erano praticamente ignorate per il peso rilevante, per la loro complicazione e il costo eccessivo. La saldatura, consentendo di formare travi a parete piena con la semplice unione di un'anima e due piattabande e di eliminare complessi e antiestetici giunti, permise l'adozione delle travi a parete piena nelle costruzioni civili e nei ponti. Il problema essenziale dei costruttori italiani era quello di ridurre il più possibile la quantità di acciaio impiegata, dato che la manodopera era allora ancora relativamente poco costosa; pertanto il nuovo metodo di unione fu accolto in Italia con entusiasmo maggiore che nei Paesi ove era stato

ideato e messo a punto"³⁸.

Nell'ambito della sperimentazione tecnica si inserisce anche l'attività della Società Nazionale delle Officine di Savigliano, la quale attraverso la pubblicazione di un proprio bollettino tecnico promuove la divulgazione delle costruzioni metalliche e presenta in dettaglio le realizzazioni, con particolare attenzione alla segnalazione degli avanzamenti compiuti in termini tecnologici.

A fronte di questa vasta attività di divulgazione e di confronto culturale e produttivo, il periodo tra le due guerre si caratterizza per la presenza di poche realizzazioni nel settore delle costruzioni metalliche³⁹.

Il clima instaurato dall'autarchia porta all'esclusione della struttura metallica dal panorama produttivo e progettuale nazionale, a causa delle limitazioni economiche, prima ancora che ideologiche ed estetiche, individuate nell'utilizzo e nella lavorazione dei materiali metallici. La ripresa delle esposizioni nell'immediato dopoguerra sarà l'occasione per il rientro della tecnica metallica nel panorama italiano.

In questi anni si consolida l'equivalenza ideologica tra la costruzione metallica e il programma culturale del progetto moderno, fissando un riferimento determinante per il dopoguerra e per la vicenda dell'edificio ristoro in particolare, che guarda con rinnovato interesse alla campagna di valorizzazione condotta negli anni '30.

4.3.2 La costruzione metallica negli anni '50. Condizioni strutturali ed evoluzione della tecnica

Il dopoguerra è segnato dalla nascita della CECA, (Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio) a cui aderiscono Francia, Italia, Germania, Belgio e Lussemburgo con l'intento di contrastare i due maggiori produttori, Stati Uniti e URSS. Gli effetti diretti sull'industria della costruzione metallica riguardano la riduzione dei costi del materiale per effetto del vigore assunto dall'industria siderurgica.

Alla vigilia del secondo conflitto mondiale la produzione di acciaio in Italia era di circa 2.300.000 t/anno, mentre 300.000 t/anno era la quota della materia prima importata⁴⁰. Dopo i danni provocati dalla guerra agli stabilimenti, la

Finsider (Società per il Finanziamento dell'Industria Siderurgica) controllata dall'IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale), che gestisce gran parte degli impianti di produzione, predispone un piano per il risanamento e il potenziamento dell'industria siderurgica, indicando come obiettivo la produzione di 3.000.000 t/anno. Nel 1950 si raggiungono nuovamente le 2.400.000 t/anno, che raddoppiano dopo circa 10 anni, raggiungendo nel 1955 le 5.300.000 t/anno⁴¹. L'industria della costruzione metallica torna ad organizzarsi. Nascono nell'immediato dopoguerra l'Ufficio Italiano Sviluppo Applicazioni Acciaio (UISAA), che sostiene la diffusione dell'acciaio nel settore delle costruzioni e, a Milano nel 1946, l'Associazione tra i Costruttori in Acciaio Italiani (ACAI), che promuove attività e programmi di ricerca e redige norme per il calcolo e l'esecuzione delle costruzioni in acciaio. Dal 1949 la stessa associazione pubblica una rivista specializzata «Costruzioni metalliche - Rivista delle applicazioni dell'acciaio nelle costruzioni metalliche»⁴², che riprende il lavoro di divulgazione degli studi teorici sulla costruzione metallica e di presentazione dei progetti e delle realizzazioni internazionali ed italiane di maggiore rilevanza, avviato sulle pagine di Casabella dalla sezione «Costruzioni metalliche».

Le trasformazioni che interessano l'industria siderurgica, la conseguente progressiva diminuzione del costo della materia prima e il parallelo incremento del costo del lavoro, determinano degli effetti nell'evoluzione delle tecniche costruttive. Al consueto criterio di economia del materiale, si sostituisce la ricerca di soluzioni e dettagli costruttivi che consentono un risparmio di manodopera. In questi anni ritornano in auge "le membrature forate collegate con bulloni che fanno concorrenza, quasi vittoriosa, alle saldate nelle strutture reticolari, mentre le travi a parete piena rimangono dominio incontrastato delle unioni saldate"⁴³.

La tecnica dell'acciaio presuppone il consolidarsi di un'apertura del settore edilizio verso indirizzi di industrializzazione; prospettiva in realtà inibita dalla persistenza del cantiere artigianale.

L'impiego delle costruzioni metalliche rimane confinato nell'ambito delle realizzazioni di dimensioni rilevanti, laddove il calcestruzzo si rivela più competitivo in termini economici nelle costruzioni di piccole e medie dimensioni. Nel campo edilizio l'impiego dell'acciaio riguarda capannoni industriali ed edifici per uffici e singole architetture per esposizioni. La tipologia delle costruzioni determina

anche un primo cambiamento nell'organizzazione dell'impresa, che abbandona la dimensione delle piccole officine di inizio '900, per trovare sede in capannoni attrezzati per lavorare e movimentare componenti di dimensioni rilevanti.

4.3.3 La qualità architettonica nella costruzione metallica: dagli spazi espositivi del dopoguerra all'espressionismo strutturale degli anni '60

La prima metà degli anni '50 si caratterizza da un lato per l'impiego della costruzione metallica nel campo dei capannoni industriali e per l'agricoltura⁴⁴, dall'altro per le realizzazioni nell'ambito degli spazi espositivi, più vicine all'esperienza dell'edificio ristoro.

In questa seconda direzione si rivela decisivo il ruolo che continua a svolgere nel campo delle costruzioni metalliche la Fiera di Milano. Nel 1949 l'Ente Fiera riprende l'attività espositiva, avviando la ricostruzione dei padiglioni distrutti dal conflitto.

Viene deliberata dall'Ufficio tecnico dell'Ente la costruzione di due padiglioni metallici, da utilizzare per la fiera del 1950. I due edifici, uno a pianta rettangolare, l'altro triangolare, per un peso complessivo di circa 200 t, vengono progettati e costruiti dalla Società Badoni. Per i due padiglioni è impiegato un tipo costruttivo analogo (Badoni-Covre), costituito da un portale a due cerniere con tirante per l'eliminazione della spinta in corrispondenza dell'attacco tra

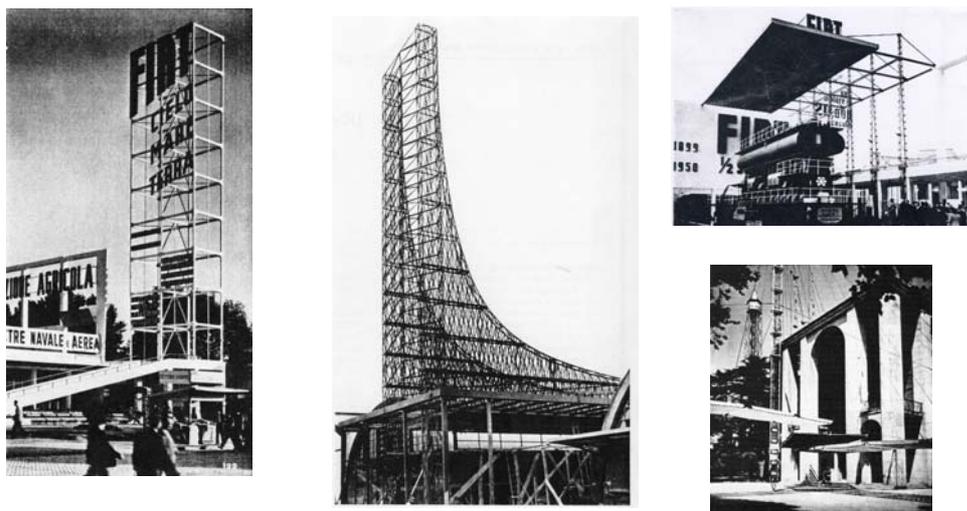


Fig. 115 - Strutture pubblicitarie alla Fiera di Milano del 1949 e del 1950.
In basso a destra un'antenna all'ingresso della Triennale del 1951

pedritti e centina. In 58 giorni vengono eseguiti progetto, costruzione e montaggio dei padiglioni⁴⁵.

L'edizione del 1950 si caratterizza per l'ingresso della casa dell'Ospite, realizzata per segnalare il nucleo di servizi per gli utenti, ricavato in un vasto salone sotterraneo tra i padiglioni 7 e 8. Anche in questo caso il progetto, la costruzione e il montaggio sono della Società Badoni di Lecco⁴⁶.

Insieme ai padiglioni si distinguono strutture pubblicitarie, come la torre FIAT del 1949, la pensilina per il padiglione FIAT del 1950, entrambe progettate dall'arch. Scoccimarro e costruite e montate dalle Officine Bossi s.p.a.

Una segnalazione particolare merita il padiglione della meccanica pesante alla Fiera del 1951. Esso è progettato da Gino Covre, costruito e montato negli stabilimenti di Lecco e Sesto S. Giovanni della s.p.a. di Antonio Badoni. Il complesso della struttura è composto da una serie di centine con luce di circa 100 metri. Sempre tra gli spazi espositivi si collocano il padiglione delle officine OM di Renzo Zanavella all'edizione del 1953⁴⁷; il padiglione Finmare alla X Triennale (1954) di Giulio Minoletto, Mario Tevarotto, Renzo Zanavella, costituito da una trama sottile di sostegni tubolari in acciaio che ordina lo spazio espositivo⁴⁸.

In queste opere prevale inizialmente la scelta della struttura metallica come ideale risposta alla necessità di costruire rapidamente e coprendo ampie luci, mentre affiorano, successivamente, le prime riflessioni sulle potenzialità del materiale e della tecnica come fattori determinanti i contenuti espressivi e culturali delle architetture (è il caso dei padiglioni di Zanavella).

L'uso dell'acciaio, che si diffonde a partire dalla seconda metà degli anni '50, presenta punti di interesse per le relazioni che si stabiliscono con la serie degli edifici ristoro. In questi anni la tecnica si afferma nella caratterizzazione dell'architettura degli edifici alti (è il caso delle diverse sedi per uffici) e delle grandi coperture (palazzetti dello sport, edifici industriali). Rispetto alla prima fase questa seconda si connota per la "maggiore coscienza delle qualità tecniche del materiale anche nei confronti del suo rapporto con il linguaggio architettonico"⁴⁹, orientando il suo interesse verso due linee di ricerca applicata e relative⁵⁰ a:

il *curtain wall*, come elemento costruttivo appartenente al linguaggio internazionale della modernità, in Italia legato inizialmente all'evoluzione tecnologica dei serramenti, che nell'ambito della sperimentazione sulla costruzione metalli-

ca, assume ora il valore di elemento qualificante il linguaggio architettonico di alcuni interventi⁵¹;

le potenzialità espressive della struttura in acciaio, in una prospettiva maggiormente legata a una visione specificatamente italiana della struttura metallica, fortemente influenzata dalla coeva sperimentazione sul calcestruzzo armato; in questi casi "la particolarità consiste nell'impiego della struttura metallica all'interno di un'apparecchiatura costruttiva eterogenea e variegata"⁵².

In questa prospettiva di valorizzazione del materiale e della tecnica nel processo di ricerca della qualità architettonica del costruito, si colloca la diffusione dell'acciaio *cor-ten*⁵³ che, seppur conosciuto e applicato in altri campi già da anni⁵⁴, arriva nel settore dell'edilizia nei primi anni '60, quando negli Stati Uniti⁵⁵ vengono realizzate le prime architetture in acciaio, sotto l'impulso non già di un'evoluzione prettamente tecnologica fine a se stessa, ma bensì nell'ottica di una caratterizzazione più espressiva dell'architettura in acciaio. L'utilizzo dell'acciaio *cor-ten* in ambito architettonico si diffonde in Italia abbastanza presto e una delle prime realizzazioni è rappresentata dal ponte autogrill di Montepulciano⁵⁶. La versatilità mostrata dal materiale nei confronti della tecnica in acciaio consolidata non pone infatti problemi specifici, risultando compatibile con i procedimenti di saldatura elettrica in uso nell'esecuzione delle unioni.

4.3.4 La costruzione metallica in rapporto all'evoluzione tipologica dell'edificio ristoro

La nuova architettura autostradale diventa depositaria, soprattutto nel caso dei ponti autogrill, di una potenzialità espressiva e figurativa tali da porsi ben presto come una delle esperienze caratterizzanti lo spazio autostradale, attraverso l'individualità di ciascuna di queste infrastrutture abitate. La ricerca sull'edificio modello si è avviata infatti in poche occasioni, con esiti ancora meno rilevanti in termini quantitativi: prima il padiglione a pianta centrale di Lainate, poi quello di Giove e Casilina per la Pavese, ancora quello di Somaglia per la Motta, tutti comunque testimoni qualificati dell'energia impegnata nella direzione della serie⁵⁷. La standardizzazione delle soluzioni che avrebbe potuto

determinare economie di risorse e consolidare l'immagine commerciale dei marchi della ristorazione attraverso interventi seriali, non solo non trova riscontri rilevanti, ma in assenza di questi non riesce a incidere nella scelta delle tecniche e dei materiali in maniera esclusiva. Questa peculiarità, che collide con la contemporanea tendenza internazionale verso la "stazione kit"⁵⁸, frutto dell'implementazione di modelli prefabbricati, è in ogni caso determinata anche dal panorama costruttivo italiano, dal profilo delle imprese, dalla disponibilità della produzione, in sintesi dalla visione artigianale e dall'avanzare delle tecniche moderne "tra spinte contrastanti", ossia dai fattori in parte già evidenziati per il quadro generale, che incidono anche in questo segmento della realtà nazionale. Al contempo, la tipologia degli interventi e il contesto del cantiere straordinario dell'Autosole, stabiliscono condizioni favorevoli a valorizzare, qui più che in altre occasioni, le peculiarità espressive che le tecniche moderne possono determinare: leggerezza, trasparenza, pianta libera e flessibilità degli spazi.

E' per le ragioni suddette che, allo sfruttamento del potenziale tecnico-costruttivo, che in altri contesti consente di correlare i principi di standardizzazione e industrializzazione degli interventi all'utilizzo della costruzione metallica, in Italia l'impiego della tecnica è prevalentemente funzionale alla ricerca sull'enunciazione espressiva e funzionale delle nascenti architetture autostradali. Ciò si verifica in continuità, come già verificato⁵⁹, con quella sperimentazione sulla costruzione metallica avviata in Italia negli anni '30, che trova nella coeva architettura pubblicitaria ed espositiva un riferimento importante.

Il ricorso alla costruzione metallica accompagna l'evoluzione tipologica dell'edificio ristoro, assumendo nelle diverse fasi declinazioni tecnico-costruttive e contenuti espressivi che confermano il valore della "chiave costruttiva" nell'analisi in atto, sia in relazione alla comprensione delle diverse espressioni tecniche di queste architetture⁶⁰, sia in considerazione del quadro strutturale e della linea evolutiva della costruzione metallica in Italia. Ciò è particolarmente evidente se si considerano le due tipologie di edifici finora individuate: il padiglione laterale e il ponte. La costruzione metallica è al centro dei primi punti ristoro autostradali, come quelli Pavese di Lainate e Ronco Scrivia, in cui interviene a caratterizzare sia il padiglione, sia le strutture pubblicitarie. L'apparecchiatura costruttiva ricorrente nei padiglioni laterali è completata da

uno zoccolo seminterrato o interrato in calcestruzzo armato, su cui si imposta il padiglione metallico⁶¹.

I sistemi di facciata utilizzano profilati a freddo con sezione composta e saldata, come accade per i montanti e i traversi di Lainate. Negli stessi padiglioni la continuità dell'invaso spaziale del ristorante è garantita da coperture ordite con tralicci e impalcati in lamiera grecata che assicurano leggerezza complessiva alla struttura. Negli impianti circolari in particolare, l'orditura a ordine unico si risolve in una serie di travi, con luci di circa 10 metri⁶², poggiate sui montanti perimetrali e collegate trasversalmente. Le strutture pubblicitarie sono macchine articolate, fatte di antenne, piloni, tiranti, controventi, che diventano il supporto di festoni e insegne. Il linguaggio dell'ingegneria e dei suoi elementi era stato uno dei primi codici pubblicitari adottati dalla Pavesi (Fig. 116). Le "macchine inutili" disegnate da Bianchetti si affidano a elementi di lamierone metallico saldati tra loro per comporre sezioni e tronchi di costruzione assemblabili poi in cantiere. Piccole officine curano il progetto e la realizzazione di queste strutture, caratterizzando la prima fase del processo costruttivo della serie dei punti ristoro.

La costruzione metallica mantiene la sua egemonia negli anni successivi, nella fase dell'edificio ponte, intervenendo nella realizzazione di tre opere fondamentali: Fiorenzuola d'Arda (1959), Cantagallo (1960), Montepulciano (1967). E' possibile ipotizzare che fatta salva la presenza della continuità ideologica,



Fig. 116 - Il padiglione di Lainate (AAB)

dovuta all'utilizzo della struttura metallica come espressione della modernità e della leggerezza delle architetture autostradali, allo stesso tempo è rilevabile lo



Fig.117 - L'autogrill di Fiorenzuola (AAB)

sviluppo di un'evoluzione dei procedimenti direttamente connessa sia alle vicende generali delle costruzioni metalliche, sia alla trasformazione dei caratteri architettonici del punto ristoro.

Di questo si può trovare traccia nelle diverse modalità con cui la costruzione metallica interviene nell'architettura dell'edificio ristoro, sia rispetto al tema del curtain-wall, assunto come elemento qualificante l'architettura dell'edificio e manifestato alla piccola scala nel caso di Lainate, per essere poi ripreso nella stagione del ponte, con l'esperienza di Fiorenzuola in particolare, proprio negli



Fig. 118 - L'autogrill di Montepulciano (AAB)

anni in cui in Italia si avvia una più cosciente sperimentazione sulle valenze espressive e sulle potenzialità costruttive dei sistemi di facciata continua; sia rispetto alle potenzialità espressive delle componenti strutturali, indagate in maniera discreta nelle testate di Fiorenzuola con i due blocchi scala (Fig. 117) e poi successivamente riprese nel telaio in acciaio cor-ten di Montepulciano (Fig. 118). Questa seconda traiettoria collega l'esperienza autogrill a quella più generale dell'espressionismo strutturale, che trova in quegli anni in Italia epigoni eccellenti anche nel campo delle costruzioni in acciaio⁶³. La prefabbricazione parziale o integrale delle componenti strutturali, dei sistemi di facciata e delle partizioni interne verticali, favorita dall'adozione della costruzione metallica, configura i caratteri di un cantiere che comincia a trasformarsi, per evolvere verso la dimensione del cantiere a secco moderno, pur permanendo ancora sostanziali criteri di artigianalità nella gestione delle fasi di lavorazione. Gli effetti più evidenti riguardano la rapidità dei tempi di lavorazione, che, soprattutto nel caso degli edifici ponte, realizzati ad arteria già funzionante, hanno necessità di limitare l'interferenza del cantiere con il traffico automobilistico. La struttura di Fiorenzuola fu varata in soli quaranta giorni e l'intero ponte realizzato in quattro mesi. Meno evidenti sono i segnali in termini di standardizzazione degli elementi costruttivi, soprattutto per quanto riguarda le componenti strutturali. Il ponte di Fiorenzuola, allineandosi con la ripresa nella tecnica costruttiva del dopoguerra delle travi reticolari e delle unioni bullonate, ricorre a una travata in tre tronconi composta di profilati di sezione differenziata per la struttura di copertura e a profilati IPE e unioni saldate nei solai di piano. Questo conferma sostanzialmente il carattere degli sviluppi della costruzione metallica in Italia in quegli anni in cui, per le condizioni strutturali in cui essi maturano, la modernità e l'innovazione della tecnica restano in molti casi circoscritti all'enunciazione ideologica, più che collaudati nella realtà costruttiva. Rimane comunque il valore della sperimentazione progettuale, in cui la tecnica è di supporto per la nascita e lo sviluppo di una stagione dell'architettura autostradale che diventa parte della sensibilità *Italian Style* di quegli anni⁶⁴.

4.3.5 I riflessi della sperimentazione sul calcestruzzo armato nella serie degli edifici ristoro

Il dopoguerra è segnato dagli sviluppi dell'ingegneria delle strutture, che assumono in quegli anni valenza internazionale grazie alla sistematica sperimentazione condotta in Italia sul cemento armato già a partire dal periodo dell'au



Fig.119 - L'autogrill di Novara (AAB)

tarchia, i cui esiti sono testimoniati dapprima nelle infrastrutture e in poche grandi occasioni architettoniche, prima di interessare in maniera più diffusa il settore dell'edilizia corrente. La ricostruzione dei ponti distrutti dal conflitto prima e, successivamente il cantiere dell'Autostrada del sole, sono il laborato-



Fig.120- Il Mottagrill di Limena (AMB)

rio ideale per le applicazioni più evolute in ambito infrastrutturale dell'ingegnere

ria strutturale italiana di quegli anni⁶⁵.

Rimandando gli aspetti più generali alla parte dedicata appunto al cantiere dell'autostrada, per quello che più direttamente interessa il campo delle architetture autostradali, le applicazioni riguardano sia le opere in calcestruzzo armato ordinario che quelle in calcestruzzo armato precompresso, con una produzione comunque meno ampia, che trova nel Mottagrill di Limena sulla A4 di Nervi e Bega e nell'autogrill di Dorno di Carlo Casati e in quello di Novara di Bianchetti, le esperienze più significative⁶⁶. Lo scenario in cui queste opere vedono la luce è segnato dai grandi gesti dell'ingegneria strutturale, nonché dalla ricerca che a monte di quelle realizzazioni si colloca, promuovendo un uso più ardito del materiale e della tecnica. Al di là del quadro composito di ricerche e realizzazioni che riguardano la tecnica del calcestruzzo, si ritiene di dovere segnalare in questa sede gli aspetti più vicini alla vicenda progettuale e costruttiva dei punti ristoro.

In questi anni si consolida la ricerca di Pier Luigi Nervi, il quale applica in diverse occasioni un tipo di cemento armato, il ferrocemento⁶⁷, brevettato nel 1943 dallo stesso progettista in occasione della costruzione dei capannoni dell'impresa Nervi e Bartoli. Il ferrocemento è utilizzato nell'autogrill di Limena dallo stesso Nervi per il solaio di copertura dei blocchi bassi laterali.

Anche nel caso del calcestruzzo armato precompresso è il periodo dell'autarchia a detenere la matrice storica delle sperimentazioni del dopoguerra. Nel 1943 viene analizzato presso il Politecnico di Milano il primo esempio italiano di trave precompressa. Nell'ambito della sperimentazione sul precompresso si inseriscono, nel periodo del dopoguerra, Riccardo Morandi con una serie di ponti⁶⁸ e l'attività del Centro studi sui materiali istituito presso la sede del CNR di Milano, diretto da Gustavo Colonnetti. Le intersezioni tra questo Centro e la vicenda del cantiere dell'Autostrada del sole sono state già segnalate da alcuni studi⁶⁹.

La ricostruzione post - bellica rappresenta un'occasione determinante per lo sviluppo delle applicazioni della nuova tecnica, sia per quanto riguarda la ripresa della produzione degli elementi prefabbricati per solaio, utilizzati nell'edilizia diffusa, sia per l'impiego delle potenzialità delle strutture in c.a.p. nei grandi interventi civili e in particolare, nella ricostruzione dei ponti distrutti dai bombardamenti e nella successiva costruzione della rete autostradale⁷⁰.

Il cemento armato precompresso è utilizzato da Carlo Casati per la struttura dell'autogrill di Dorno del 1961.

Se il meccanismo costruttivo delle strutture metalliche rimane paradossalmente celato dai controsoffitti e dalle pannellature, per riemergere con un evidente carattere celebrativo nelle "macchine inutili" pubblicitarie, l'espressività della tecnica e del materiale sono invece recuperati nelle prove di maggiore rilevanza della serie ponti in calcestruzzo. Riferendosi all'evoluzione tipologica dell'edificio ristoro è possibile riscontrare l'adozione di questa tecnica in particolare nella serie dei ponti. Nella serie dei padiglioni laterali il suo utilizzo è limitato alla realizzazione delle opere di fondazione e, in alcuni casi, degli impalcanti.

Nei tre edifici a ponte considerati - Novara, Dorno e Limena - il calcestruzzo compare come procedimento esclusivo, utile a caratterizzare la maggiore arditezza strutturale di queste realizzazioni rispetto ai primi ponti in metallo: i fronti di circa 60 metri degli edifici di Cantagallo o Fiorenzuola, con luci libere sull'autostrada di circa 27 metri, soccombono di fronte agli 85 metri di Novara, in cui la campata sull'autostrada è di 38 metri e gli sbalzi sulle testate di 19. Una diversa disinvoltura strutturale mostrano anche Dorno con i suoi 69 metri di ponte e il fronte di circa 100 metri e il Mottagrill di Limena con 42,50 metri liberi sull'autostrada. Ciò a conferma della corrispondenza consapevole tra la ricerca formale e figurativa da un lato e quella costruttiva dall'altro, che sottolineano dunque, anche in questo gruppo di realizzazioni, il rapporto tra architettura e tecnica come valore connotante l'espressione italiana di queste opere. Accanto alle realizzazioni singolari, i rimanenti cantieri in calcestruzzo armato non risultano in definitiva sempre convincenti per i risultati formali raggiunti. La maggiore gravità degli interventi, come quelli di Frascati e di Feronia, in particolare, sottraggono questo gruppo di esperienze al corpus di opere finora individuato come emblematicamente rappresentativo di una posizione culturale acquisita dalla produzione italiana sugli scenari internazionali, anche in virtù di una corrispondenza consapevole tra atto ideativo e costruttivo.

NOTE

- ¹ I personaggi e il contesto culturale nel quale matura la vicenda italiana sono approfonditi nel capitolo 3.
- ² Le terre utilizzate erano terreni aridi facilmente reperibili lungo i tracciati, tanto che si rese possibile utilizzare anche i terreni di risulta degli scavi, abbattendo gli oneri relativi all'approvvigionamento delle pietre da cave. Allo stesso tempo si consolidarono prove, procedure di controllo e collaudo circa la qualità dei materiali utilizzati per la stabilizzazione, che rappresentarono una banca dati determinante per gli sviluppi successivi.
- ³ La ricostruzione del cantiere, presentata dalla società Autostrade, sottolinea gli avanzamenti compiuti in termini di organizzazione e industrializzazione delle lavorazioni riguardanti la formazione del corpo stradale, considerando che "sull'Autostrada del Sole sono stati realizzati in media mc 500 di stabilizzato al giorno corrispondenti a ml 70 di autostrada sulle due carreggiate, con l'uso di sole quattro macchine: una stenditrice-finitrice, un rullo vibrante, un'innaffiatrice per l'inumidimento della miscela, un rullo statico e cento viaggi di autocarro per l'approvvigionamento del materiale occorrente. Di conseguenza si è avuto un impiego di manodopera di circa quaranta ore di operaio specializzato per 1.400 mq di fondazione finita; lo stesso lavoro con il sistema tradizionale degli scapoli di pietrame avrebbe richiesto l'impiego di circa 800-1000 ore di operaio specializzato". "Le nuove tecniche costruttive e i nuovi impianti", AA.VV., *Autostrada del sole 1956-1964*, "Quaderni di Autostrade", n.9, Roma, Editoriale Firema, 1964, pp.49-50.
- ⁴ Anche in questo caso la ricostruzione di Autostrade ricorda che l'esperienza maturata con i primi tratti autostradali degli anni '30 ha suggerito alcuni miglioramenti per ottimizzare la stabilità e la durata della fondazione e della pavimentazione. Nello specifico si sottolinea che "tali modifiche riguardano in particolare: le variazioni della granulometria degli inerti da adottare sia per le fondazioni in misto granulare sia per lo strato di base e di pavimentazione in conglomerato bituminoso, la prescrizione di nuove prove preventive, in corso d'opera e di collaudo e la maggiorazione degli spessori dei diversi strati di pavimentazione". "Le nuove tecniche costruttive e i nuovi impianti", AA.VV., *Autostrada del sole 1956-1964*, "Quaderni di Autostrade", n.9, Roma, Editoriale Firema, 1964, p. 51.
- ⁵ L'intera autostrada fu progettata con una sezione della piattaforma stradale di 24 metri, a doppia carreggiata. A causa della diversità delle condizioni morfologiche, orografiche, idrogeologiche dei terreni attraversati, si pensò di riferire le caratteristiche tecniche alla variabilità delle condizioni ambientali suddette, assumendo velocità di base, raggio minimo delle curve altimetriche e planimetriche e pendenza massima differenti in ragione delle peculiarità rilevate.
- ⁶ Di lunghezza superiore ai 50 metri oppure con campate di luce maggiore di 30 metri.
- ⁷ Quasi tutti i ponti furono realizzati utilizzando un a trave prefabbricata in c.a.p. di 32 metri di luce, varata longitudinalmente con carri ponte a traliccio. Cfr. Savino Rinelli, "Le autostrade. A1 Milano-Napoli", in AA.VV., *1955-1970. Le autostrade della seconda generazione*, Milano, Spa Autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso, 1990.
- ⁸ Cfr. Fabrizio De Miranda, Costantino Costantini, *Cavalcavia isostatici in sistema misto acciaio-calcestruzzo collaborante*, «Costruzioni metalliche», 3, 1963, p. 158-163.
- ⁹ Cfr. Fabrizio De Miranda, Costantino Costantini, ibidem; Fabrizio De Miranda, *Progetti e realizzazioni dei moderni ponti in acciaio*, «Costruzioni metalliche», 6, 1964, p. 316- 317.
- ¹⁰ La mostra "Twentieth Century Engineering" accoglie opere di Pier Luigi Nervi, di Riccardo Moranti, Franco Levi, Carlo Cestelli Guidi, Silvano Zorzi, dedicando una particolare attenzione ai viadotti dell'Autostrada del sole. Cfr. Tullia Iori, "L'ingegneria italiana del dopoguerra: appunti per una storia", *Atti del Seminario Internazionale Teoria e pratica del costruire: saperi, strumenti, modelli*, Ravenna 27-29 ottobre 2005, vol. 2, Dipartimento di Architettura e Pianificazione Territoriale

Università di Bologna, Fondazione Flaminia Ravenna, p. 763.

¹¹ Cfr. Tullia Iori, op. cit. p. 771.

¹² Il programma Ina Casa, quando viene approvato il Piano Romita che dà l'avvio alla costruzione dell'Autosole, sta per entrare nel secondo settennio.

¹³ Tullia Iori, ibidem. Cfr. anche Sergio Poretti, *Un tempo felice dell'ingegneria italiana. Le grandi opere strutturali dalla ricostruzione al miracolo economico*, «Casabella», 739-740, dicembre-gennaio 2006, p. 8.

¹⁴ La centina è un'incastellatura in tubolari del tipo Dalmine Innocenti. Lo spostamento della centina richiese una giornata di lavoro. Il sistema fu impiegato successivamente nel viadotto Sembro, Biscione, Gambellato.

¹⁵ Cfr. Tullia Iori, op. cit. p. 770-771; Cfr. anche "Le nuove tecniche costruttive e i nuovi impianti", AA.VV., *Autostrada del sole 1956-1964*, "Quaderni di Autostrade", n.9, Roma, Editoriale Firema, 1964, p. 52.

¹⁶ Nello scritto suddetto la Iori ricostruisce il contributo di Colonnetti nel determinare la continuità scientifica e culturale delle esperienze degli anni '30 con gli anni del dopoguerra. L'analisi effettuata evidenzia che Gustavo Colonnetti trascorre 14 mesi di esilio volontario in Svizzera tra il 1943 e il 1944 condividendo l'esperienza con un nutrito gruppo di italiani, tra cui: Silvano Zorzi, Franco Levi, Aldo Favoni, Ernesto Nathan Rogers, Vico Magistretti, Angelo Mangiarotti, Adriano Olivetti, Giulio Einaudi. Già incaricato presso l'Università di Losanna, Colonnetti viene nominato rettore del campo studi di Losanna che raccoglie studenti delle facoltà di architettura e ingegneria. Rientrato in Italia dopo la liberazione, è nominato presidente del CNR nel 1944. Da quel momento tra le direttrici di ricerca prioritarie viene collocato il cemento armato precompresso. Nel 1945 viene istituito in seno al CNR il Centro studi sugli stati di coazione elastica presso il Politecnico di Torino di cui è nominato direttore facente funzioni Franco Levi.

¹⁷ Cfr. Fabrizio De Miranda, *L'acciaio nella costruzione dei ponti per le autostrade*, «Costruzioni metalliche», 6, 1956, p. 273-279; Fabrizio De Miranda, *Progetti e realizzazioni dei moderni ponti in acciaio*, «Costruzioni metalliche», 6, 1964, p. 307-337. Il progetto e la costruzione dei viadotti Coretta e Macinaie sull'Autosole è curato dalla Costruzioni metalliche Finsider che si occupa della struttura metallica dell'autogrill di Montepulciano in acciaio cor - ten.

¹⁸ Sergio Poretti, op. cit. p. 9.

¹⁹ Sergio Poretti, "La costruzione", Francesco Dal Co (a cura di) *Storia dell'architettura italiana. Il secondo Novecento*, vol. IX, Milano, Electa, 1997, pp.268-293.

²⁰ Sergio Poretti, op.cit.

²¹ Nel 1945 si svolge a Milano il primo convegno nazionale sulla ricostruzione, in cui confluiscono i contributi di Mario Ridolfi, che manifesta l'esigenza di un coordinamento nazionale degli elementi costruttivi, di Ignazio Gardella, che inserisce la prefabbricazione nell'ambito di un processo di rinnovamento del settore edilizio nazionale.

²² La legge Fanfani del 28 febbraio 1949 individua il settore dell'edilizia residenziale come lo strumento attraverso il quale favorire la ripresa dei livelli occupazionali nazionali.

²³ Poretti op cit., p. 272

²⁴ Poretti, ibidem

²⁵ Cfr. Marcello Zordan, *L'architettura dell'acciaio in Italia*, Roma, Gangemi editore, 2006 p. 119. Lo sviluppo della costruzione metallica in Italia fino al dopoguerra si può analizzare riferendone i fatti e le questioni a due periodi: il primo, coincidente con le origini e lo sviluppo della costruzione metallica, compreso tra gli anni dell'Unità e i primi del '900; il secondo, riferibile agli anni tra le due guerre. La condizione italiana del dopoguerra risente in particolare della seconda fase e per questa ragione appare utile delineare gli aspetti fondamentali del retroterra culturale e tecnico costrut-

tivo sul quale si forma il contesto del dopoguerra.

²⁶ Cfr. L'argomento è approfondito nel capitolo 3.

²⁷ La prima metà del XIX secolo è caratterizzata dal perfezionamento delle tecniche di produzione e lavorazione dei metalli sviluppate nel '700. Le analisi storiche condotte sulle origini e sui primi sviluppi della costruzione metallica presentano una successione di fasi condivise da diversi autori che individuano nella prima metà del XIX secolo la presenza di due linee di sviluppo prioritarie: le costruzioni in ghisa e l'utilizzo, dopo le prime sperimentazioni, del ferro pudellato a partire dal 1830; il progressivo declino delle costruzioni in ghisa e ferro e il contemporaneo avvio delle costruzioni in acciaio, favorito dalla disponibilità dei brevetti Bessemer (1860), Martin Siemens (1865), Thomas (1877), nella seconda metà del secolo. La fine del XIX secolo segna il consolidarsi dell'utilizzo dell'acciaio, in vista della sua definitiva affermazione nel XX secolo. Sull'argomento Cfr. A.M. Zorngo, *La materia e il costruito*, Firenze, Alinea, 1988; G.E. Rappini, "L'evoluzione del materiale e dei processi siderurgici dalla ghisa, al ferro, all'acciaio", Vittorio Nascè (a cura di), *Contributi alla Storia della costruzione metallica*, Firenze, Alinea, 1982, p. 85-111.

Da queste ricostruzioni emerge la forte correlazione tra l'avanzamento dell'industria siderurgica e lo sviluppo delle costruzioni metalliche, come testimonia il ruolo preminente assunto in questi anni dall'ingegneria inglese, sulla scorta della consistenza produttiva e della disponibilità tecnologica del settore siderurgico nazionale.

²⁸ Cfr. G.E. Rappini, "L'evoluzione del materiale e dei processi siderurgici dalla ghisa, al ferro, all'acciaio", in V. Nascè (a cura di), *Contributi alla Storia della costruzione metallica*, Firenze, Alinea, 1982, p. 85-111.

Un impianto di pudellaggio è installato presso la Società Altiforni Fonderie e Acciaierie di Terni nel 1884-86; a Piombino si impianta il primo forno Martin Siemens nel 1876; un impianto Bessemer sorge intorno al 1885 presso la stessa società di Terni.

²⁹ E' il caso del primo impianto di laminazione che viene installato a Dongo grazie all'investimento di G. E. Falck, nonché della Società Nazionale delle Officine di Savigliano, sorta nel 1859 con stabilimenti a Savigliano e a Torino, che utilizza anche i capitali di investitori belgi. Cfr. F. Masi, "L'industria italiana delle costruzioni metalliche fra le due guerre", in V. Nascè (a cura di), *Contributi alla Storia della costruzione metallica*, Firenze, Alinea, 1982, p. 165-177; M. Zordan, op. cit., p. 55-59. Tra il 1878 e il 1887 vengono introdotte delle tariffe protezionistiche a sostegno dell'industria siderurgica nazionale. Cfr. M. Zordan, op. cit. p. 55; G. E. Rappini, op. cit. p. 103.

³⁰ Cfr. F. Masi, op.cit. Le caratteristiche insite nei procedimenti metallici, seppure condizionate dalla persistenza di una organizzazione artigianale delle costruzioni, rappresentano il primo passo verso il lento processo di industrializzazione edilizia nel nostro paese.

³¹ Le gallerie rappresentano il campo di maggiore autonomia della sperimentazione nazionale nell'ambito delle costruzioni metalliche, per i contenuti espressivi e culturali che le realizzazioni dell'epoca riuscirono ad associare alla nuova tecnica. La galleria Vittorio Emanuele II a Milano, Umberto I a Napoli e la Galleria Mazzini a Genova sono gli esempi di questo segmento della costruzione metallica. Tra le stazioni ferroviarie quella di Porta Principe a Genova (1858-1862) e Porta Nuova a Torino (1861-1871) entrambe realizzate su progetto di Alessandro Mazzucchetti.

³² Cfr. F. Masi, op. cit. L'autore sottolinea che la crisi è determinata da diversi fattori: a) l'eccessivo aumento dei costi dell'acciaio, proveniente in gran parte dall'estero, rispetto al calcestruzzo armato; b) la disponibilità di manodopera e materiali (soprattutto al centro-sud) specializzati nella tecnica muraria e cementizia; c) la prevalenza di una tradizione muraria secolare, testimoniata soprattutto al centro-sud, dalla presenza di materiali, progettisti e manodopera specializzati nella tecnica muraria e al massimo nelle opere in calcestruzzo.

³³ L'associazione lancia nel 1931 un primo concorso articolato in due sezioni: la prima riguardan-

te l'applicazione delle costruzioni con strutture in acciaio nelle abitazioni cittadine e la seconda destinata allo studio di una struttura metallica per un grande magazzino commerciale da ubicarsi in una grande città. Altri concorsi seguono negli anni successivi. Cfr. R. Vittorini, *La struttura metallica nella costruzione moderna in Italia*, «Rassegna di architettura e urbanistica», 84-85, 1994-95, pp.132-133.

³⁴ La formazione e le figure dei protagonisti della vicenda dell'edificio ristoro, tra cui Bianchetti, sono approfondite nel cap. 3.

³⁵ La mostra propone una comparazione tra i diversi sistemi costruttivi impiegabili per la struttura di un edificio residenziale (muratura di laterizio, muratura mista, acciaio, cemento armato) contemplando anche l'analisi dei costi. Cfr. E. Tedeschi, *La mostra dei sistemi costruttivi moderni e dei materiali da costruzione alla VI Triennale di Milano*, «Architettura», gennaio 1937, pp.41-51.

³⁶ Cfr. «Casabella Costruzioni», n. 124, 125-126, 127, 129,1938; 134,1939.

³⁷ Cfr. G. Pagano, *Presentazione*, n. 124, 1938, pp.42-43. Fausto Masi fu tra i tecnici che contribuirono al lavoro della rubrica evidenziando la condizione del settore della carpenteria metallica in quegli anni in Italia. Cfr. F. Masi, *Costruzione metallica e autarchia*, «Casabella Costruzioni», 124, 1938, p.44.

³⁸ Il passo è tratto dallo scritto di Fausto Masi, "L'industria italiana delle costruzioni metalliche fra le due guerre", in Vittorio Nascé (a cura di), *Contributi alla storia delle costruzioni metalliche*, Firenze, Alinea, 1982. Nello stesso scritto Masi sottolinea l'effetto esercitato dall'introduzione della saldatura elettrica nella diffusione delle strutture a telaio in acciaio, in cui la realizzazione di nodi rigidi consentì la riduzione delle sollecitazioni e dunque economie di materiali. Sull'introduzione della saldatura elettrica Cfr. G. Molteni, *La saldatura nelle costruzioni in acciaio*, «Casabella», luglio 1934, pp.74-77.

³⁹ L'impiego strutturale dell'acciaio è presente nella Stazione Centrale di Milano (1929), nella sede della Società Reale Mutua assicurazione a Torino (1932), nel Salone al pubblico nel palazzo delle poste di Adalberto Libera e Mario De Renzi a Roma (1933), nelle aviorimesse realizzate dalla Regia Aeronautica per gli aeroporti di Caselle (Torino), Linate (Milano), Elmas (Cagliari). Un uso non strutturale della costruzione metallica ha riguardato negli anni '30 l'evoluzione dei serramenti. L'utilizzo dei telai metallici rappresenta in Italia a partire dagli anni '20, un'alternativa costruttiva che guadagna nel panorama costruttivo nazionale dapprima una sua autonomia, dettata in particolare da ragioni di economia e convenienza costruttiva nella realizzazione di serre ed edifici industriali, per determinare, con l'infilso "ferrofinestra", maggiori implicazioni in termini architettonici. Cfr. S. Mornati, "L'evoluzione dei serramenti in Italia letta attraverso i brevetti d'invenzione", in R. Capomolla, R. Vittorini (a cura di), *Studi sull'edilizia in Italia tra Ottocento e Novecento*, Roma, EdilStampa, 1999, pp.277-296; S. Mornati, "Evoluzione del serramento in Italia negli anni venti e trenta", in M. Casciato, S. Mornati, S. Poretti (a cura di), *Architettura moderna in Italia. Documentazione e conservazione*, Roma, EdilStampa, 1999, pp.197-206.

⁴⁰ Cfr. Fausto Masi, *L'acciaio*, Milano, Vallardi, 1956, p. 157-162; *Lo sviluppo della produzione di acciaio in Italia*, «Acciaio e costruzioni metalliche», n.1, 1956, p.45.

⁴¹ *Lo sviluppo della produzione di acciaio in Italia*, «Acciaio e costruzioni metalliche», n.1, 1956, p.45. Nel 1955 la produzione italiana raggiunge una quota di produzione record tra i sei membri della C.E.C.A., con un aumento della produzione del 28%, contro il 22% della Germania, il 18% della Francia, il 14% del Lussemburgo, il 4% dell'Olanda.

⁴² Il comitato di patronato della rivista è composto da: Giuseppe Alberga, Gustavo Colonnetti, Adriano Galli, Odone Belluzzi, Letterio Donato, Aristide Giannelli, Edmondo Casati, Mario Folina, Luigi Stabilini. La rivista comprende una prima sezione in cui compaiono contributi di carattere teorico su aspetti ingegneristici, estetici e costruttivi delle strutture metalliche e una seconda sezione

denominata "Nuove costruzioni", in cui vengono presentate le maggiori realizzazioni italiane e in alcuni casi internazionali. La testata ospita i contributi e gli scritti di autori già presenti nel clima di sperimentazione culturale e costruttiva degli anni '30 nell'area milanese.

⁴³ Fausto Masi, "L'industria italiana delle costruzioni metalliche fra le due guerre", in Vittorio Nascé (a cura di), *Contributi alla storia delle costruzioni metalliche*, Firenze, Alinea, 1982.

⁴⁴ Il tema delle strutture in acciaio per coperture è affrontato in questi anni cercando di divulgare, al di là del consolidato utilizzo della capriata per coperture a due falde, tipi strutturali diversificati, capaci di ampliare la casistica tecnico-costruttiva e le conseguenti caratterizzazioni architettoniche. Cfr. Giorgio Spaggiari, *Strutture portanti in acciaio per coperture*, «Costruzioni metalliche», n.1, 1950, p. 2-13. Nell'articolo sono presentate esperienze europee e organizzati i tipi strutturali in coperture per edifici a navata unica e a navata multipla. All'interno della prima classe l'autore considera le opzioni con piedritti metallici, segnalando la tipologia a portale, reticolare o a parete piena, come quella più efficace; nel secondo caso, in presenza di piedritti in muratura o in cemento armato, l'autore presenta una casistica di incavallature e travi reticolari con differente morfologia e possibilità di illuminazione degli spazi.

Cfr. Fausto Masi, *L'acciaio nell'architettura industriale*, «Costruzioni metalliche», n.1, 1952, p. 16-19;

Cfr. Ottavio Petrone, *Capannoni industriali in tubi d'acciaio*, «Costruzioni metalliche», n.3, 1956, p. 165;

Cfr. Ambrogio Bozzarelli, *Applicazioni dell'acciaio nell'agricoltura*, «Costruzioni metalliche», n. 5, 1956, p. 215. Nell'ambito di tali specifiche applicazioni si colloca la mostra documentaria di fotografie, allestita dall'ACAI in occasione della IX Triennale di Milano (1951), sul tema "L'acciaio nell'architettura industriale", alla quale presero parte istituzioni estere ed associati dell'ACAI. L'allestimento fu approntato all'interno del padiglione dell'Acciaio, appositamente costruito, con scheletro in tubi e copertura in lamierino. Cfr. *Il Padiglione dell'Acciaio* alla 9° Triennale di Milano, «Costruzioni metalliche» n. 5, 1951, p. 16-17.

⁴⁵ Cfr. Virgilio Affer, *I nuovi padiglioni metallici alla Fiera di Milano del 1949*, «Costruzioni metalliche», 1950, p. 15-18

⁴⁶ Cfr. Nuove costruzioni alla Fiera di Milano, «Costruzioni metalliche», n. 2, 1950, p. 18-19

⁴⁷ Cfr. Vittorio Gandolfi, *L'acciaio nell'architettura*, Milano, Centro Italiano Sviluppo Impieghi Acciaio, 1980

⁴⁸ Cfr. V. Gandolfi, op.cit.

⁴⁹ Cfr. Marcello Zordan, op. cit. p. 127. Tra le realizzazioni di questi anni: lo stabilimento della società Generale Semiconduttori ad Agrate (1957) di Eduardo Vittoria; i due edifici dell'ENI a San Donato Milanese di Marcello Nizzoli e Mario Olivetti (1956-60) e di Marco Bacigalupo e Ugo Ratti (1961-62); la sede dell'ENI all'Eur (1960-1962) di Marco Bacigalupo e Ugo Ratti; la sede dell'Esso a Roma (1966) di Luigi Moretti e Vittorio Morpurgo; il quartiere Genova-Prà (1960) che costituisce una delle prime realizzazioni integralmente in acciaio in Italia nel campo dell'edilizia residenziale pubblica; l'edificio della Rinascente a Roma di Franco Albini e Franca Helg (1959-1961); il Palazzo dello Sport a Torino (1960-1961) di Annibale Vitellozzi; il Palazzo del Lavoro a Torino (1960-61) di Pierluigi e Antonio Nervi; la Cartiera Burgo a Mantova (1960-62) di Pierluigi Nervi e strutture metalliche di Gino Covre; il Palazzetto dello Sport a Genova (1960-1963) di Leo Finzi, Lorenzo Martinoia, Remo Pagani e Franco Sironi; la sede della SIP a Genova (1964-1967) di Melchiorre Bega, Piero Gambacciani, Attilio Viziano;

⁵⁰ Cfr. M. Zordan op. cit. p.127-128.

⁵¹ E' il caso della sede ENI all'Eur di Marco Bacigalupo e Ugo Ratti (1960-1962) e della sede Esso all'Eur di Luigi Moretti (1961-1965).

⁵² Cfr. M. Zordan, op.cit., p.128. E' il caso dell'edificio della Rinascente a Roma di Franco Albini e

Franca Helg (1957-1961).

⁵³ L'acciaio cor-ten (termine che deriva da *Corrosion resistance* e *High Tensile Strength*) appartiene alla serie degli acciai debolmente legati e resistenti agli agenti atmosferici. La sua caratteristica è data dalla formazione di una patina protettiva sulla superficie del materiale esposto agli agenti atmosferici, la cui presenza impedisce l'ulteriore corrosione degli strati sottostanti di materia. Ciò comporta la possibilità di evitare l'applicazione di strati protettivi esterni e la decisa caratterizzazione cromatica (con colori dal rosso scuro al terra bruciata) che subisce l'acciaio per la formazione della patina suddetta.

⁵⁴ Già negli anni '30 questo tipo di acciai veniva impiegato per realizzare serbatoi per il gas, veicoli stradali e ferroviari, carrelli e nastri trasportatori per miniere.

⁵⁵ Il primo caso documentato di impiego dell'acciaio cor-ten nelle costruzioni edilizie, è costituito dal centro amministrativo della John Deere & C., realizzato nel 1963 su progetto di Eero Saarinen. Cfr. Claude Runner e Manoel Dias, *Acciaio cor-ten in recenti realizzazioni architettoniche europee*, «Acciaio», 9, 1967, p. 411-419.

⁵⁶ La Costruzioni Metalliche Finsider, che si occupa della progettazione e realizzazione della struttura di Montepulciano, documenta i primi interventi in acciaio cor-ten in Italia sul suo notiziario. Cfr. «Italsider notizie», 5, maggio 1967, p. 12-13.

⁵⁷ L'argomento è affrontato nel capitolo 3.

⁵⁸ L'argomento è affrontato nel capitolo 1.

⁵⁹ L'argomento è affrontato nel capitolo 3.

⁶⁰ L'argomento è affrontato nel paragrafo 3. 6 del capitolo 3. Le diverse espressioni della costruzione riguardano la dissimulazione delle prime raffinate esperienze di Fiorenzuola e Cantagallo, il plasticismo dei volumi in calcestruzzo di Novara e Limena, l'espressionismo strutturale di Montepulciano. In questa lettura si articola la situazione specifica della costruzione metallica che viene analizzata nei casi studio presentati. Cfr. Sezione *Apparati*.

⁶¹ Soluzione tipica dei padiglioni laterali a pianta centrale o quadrata, come Lainate, Varazze, Somaglia.

⁶² Il raggio della circonferenza di base del padiglione di Lainate e Ronco Scrivia è di 9,70 metri.

⁶³ Cfr. paragrafo 4.3.3.

⁶⁴ Cfr. Cap 3 di questo studio e il saggio di Sergio Poretti *Un tempo felice dell'ingegneria italiana. Le grandi opere strutturali dalla ricostruzione al miracolo economico*, «Casabella», 739-740, dicembre gennaio, 2006.

⁶⁵ Cfr. Paragrafo 4.2. *Sperimentazione progettuale e costruttiva nel cantiere dell'Autostrada del Sole*

⁶⁶ Il calcestruzzo armato è utilizzato anche nei ponti di Frascati, Feronia, Nocera Inferiore.

⁶⁷ Il ferrocemento si basa sull'applicazione di una malta di calcestruzzo di consistenza fluida su una rete metallica di armatura, senza l'utilizzo di casseri. Il risultato è la realizzazione di una soletta di spessore ridotto, conformabile liberamente, resistente per forma, che presenta un comportamento statico e un processo di costruzione degli elementi differenti dal cemento tradizionale.

⁶⁸ Ad esempio il cavalcavia sulla via Olimpica a Roma (1958-1959), il viadotto sul Polcevera a Genova (1960-65), il ponte sul Tevere alla Magliana a Roma (1965-67).

⁶⁹ La sperimentazione sul c.a.p. non si ferma durante il periodo bellico. Le condizioni tecniche, culturali e scientifiche di quegli anni sono ricostruite in Tullia Iori, *L'ingegneria italiana del dopoguerra: appunti per una storia*, "Atti del seminario Internazionale Teoria e pratica del costruire: saperi, strumenti, modelli. Esperienze didattiche e di ricerca a confronto", Ravenna 27-29 ottobre 2005. Nello specifico lo scritto ricostruisce il periodo il ruolo svolto nella sperimentazione da Gustavo Colonnati e dal gruppo di esiliati volontari (tra cui Franco Levi, Silvano Zorzi, Ernesto Nathan Rogers,

Angelo Mangiarotti, Vico Magistretti) prima in Svizzera durante l'ultima parte della guerra e poi, una volta rientrati in Italia, nell'ambito dell'attività del CNR e delle prime applicazioni post belliche sul c.a.p.

In particolare sono segnalati i seguenti fatti. Colonnetti rientrato in Italia è nominato alla guida del CNR e pone tra gli obiettivi prioritari della ricerca il cemento armato precompresso. Nel 1945 viene fondato, presso il Politecnico di Torino, il Centro di studio sugli stati di coazione elastica. Nel 1947 sono fissate le prime norme per l'impiego del cap. Vengono pubblicati manuali per l'esecuzione e l'impiego delle strutture in cap.

⁷⁰ Tullia Iori, op. cit.

5. L'ARCHITETTURA AUTOSTRADALE TRA PROGETTI E PROTOTIPI NEI CONCORSI DEGLI ANNI '60

5.1 Nuove funzioni e modi d'uso delle architetture autostradali

Le trasformazioni dei modi d'uso delle infrastrutture e dei relativi spazi per la sosta, che interessano le architetture autostradali e le aree di servizio già a partire dalla metà degli anni '60, impongono, anche nei protagonisti della stagione d'oro dell'architettura autostradale, un ripensamento radicale dell'atteggiamento nei confronti del disegno e della costruzione di questi spazi. I tempi di fruizione rapida, la richiesta di nuove attività e attrezzature, sono i segnali che provengono dall'utenza; la saturazione della rete autostradale e la richiesta di riqualificazione delle aree di servizio e dei relativi manufatti, quelli dei gestori della rete e degli affidatari dei servizi.

Un decennio di attività serrata con l'allestimento di decine di aree di servizio, la costruzione di centinaia di punti ristoro e di stazioni di rifornimento, disseminati lungo la rete, ha consegnato ai gestori e ai fruitori un patrimonio che accusa già i segni dell'obsolescenza funzionale. La strada del progetto aperto, solo indicata nell'ambito dell'edificio ristoro, con la proposta di Bega per Somaglia, ma poco determinante nel tracciare la mappa della ricerca della qualità nel progetto dell'edificio ristoro, ritorna ad essere una delle traiettorie di sviluppo prioritarie in questi anni, seppure grazie a protagonisti diversi.

Sul finire degli anni '60 e per un breve periodo del decennio successivo, prima che si decreti il blocco dei cantieri nel 1975, si compie sul territorio nazionale una nuova fase qualificante l'espressione originale dell'architettura autostradale italiana. Come le ricostruzioni storiche condotte sull'argomento hanno dimostrato¹, in questi anni vanno delineandosi due traiettorie di ricerca e sperimentazione, all'interno delle quali confluiscono gli esiti più evidenti delle trasformazioni, dovute da un lato a quella che Boaga definisce "l'irreversibilità evolutiva di alcuni impianti" e dall'altro ascrivibili alla "provvisorietà tipologica e funzionale, e conseguentemente costruttiva", che interessano, con modalità e intensità differenti, il sistema delle aree italiane.

La prima traiettoria individua l'ambito degli studi e delle ricerche nella grande dimensione, declinata nelle diverse espressioni degli autoporti e delle aree complesse. I primi, sono intesi come luoghi attrezzati per gestire la sosta oltre

che di veicoli e persone, anche di merci, con un peso economico e commerciale capace da un lato, di incidere sulla strutturazione del territorio, con una complessità funzionale e logistica tale da configurarsi come "macchina ricettiva che elabora operazioni, programma attività" e, dall'altro, sul piano della viabilità territoriale, "si pone come elemento di organizzazione e regolazione del traffico pesante"². A questa stessa traiettoria si può ricondurre la fenomenologia dell'area di servizio complessa, ben rappresentata dal caso dell'area di Firenze nord, in cui si coagulano, per effetto del confluire in quel nodo di una serie di arterie rilevanti, funzioni e flussi di traffico assolutamente originali per la realtà italiana. Per questa ragione, qui come progressivamente in presenza di altri contesti metropolitani o di grandi nodi di traffico, si consolida una dimensione complessa dell'area di servizio, che accoglie all'interno della griglia funzionale una varietà di attrezzature per la sosta prolungata. Oltre ai servizi tradizionali, un motel con 176 posti letto, una banca, un ristorante, uffici, un'officina meccanica completamente attrezzata e la chiesa di San Giovanni Battista di Michelucci, articolano il programma dell'area, assegnandole una qualificazione funzionale, architettonica e culturale altrettanto originale per l'esperienza italiana. Le condizioni sottese alla realtà delle aree complesse sono segnali significativi del cambiamento innescatosi nella visione e nella gestione del progetto dell'area e dei suoi manufatti, che investono direttamente i criteri di intervento e il concetto di qualità a questi fino ad allora associato. L'evoluzione del ruolo svolto nei confronti del territorio, proseguendo sulla strada dell'arricchimento delle attrezzature e degli spazi di supporto all'infrastruttura, garantisce, portando il processo di complessificazione fino alla sua più compiuta espressione, la completa autonomia dell'area rispetto al territorio, riassorbendo nell'enclave decontestualizzata dei suoi confini, attrezzature e funzioni segnatamente urbane e stanziali³. La condivisione di questo programma con il sistema della rete circolatoria, impedisce allo stesso tempo di realizzare un più completo e radicale rinnovamento, capace cioè di indicare una funzione differente dell'area, non necessariamente ed esclusivamente complementare a quella primaria della rete. In questo contesto il coagulo di funzioni ricreative, commerciali, lavorative intorno alle aree complesse è dettato dalla coesistenza di grandi flussi di traffico e dunque si realizza sempre come fenomeno dettato prioritariamente dall'evoluzione e dall'intensificazione delle reti circolatorie, non già

dal modificato rapporto di queste con il territorio. E' lo stesso Angelo Bianchetti a prefigurare nel 1970 un futuro per le aree di servizio in cui queste "diventeranno luoghi di sosta sempre più affollati e quindi saranno sempre in espansione, sia per quanto riguarda i fabbricati che i piazzali. Il campo dei servizi offerti al pubblico sarà sempre più vasto e attraente in modo da costituire una specie di città autostradale...Le aree progettate dieci anni fa sono oggi di gran lunga superate, e hanno subito quasi tutte ampliamenti di grandi rilievo. Se oggi si pensa di fermarsi lungo l'autostrada solo per le necessità dell'automobile e della persona, domani si potrà pensare anche a progettare aree che costituiscano al di fuori delle città, già oltremodo congestionate dal traffico, luogo di incontri commerciali, culturali, convegni, congressi, mercati, ecc. ecc. che abbiano a disposizione grandi spazi senza preoccupazione di parcheggi e che offrano tutti quei servizi che nella città bisogna reperire disseminati in tanti posti diversi. Se andiamo oltre, possiamo prevedere nelle vicinanze delle grandi città, luoghi di sosta per più giorni, che offrano luoghi di svago, impianti sportivi, luoghi di convegno, centri di assistenza turistica, con collegamento alle città stesse a mezzo di trasporti collettivi... Grandi shopping center troveranno sede in queste aree poiché il muoversi entro i centri storici diverrà sempre più difficile"⁴. La traiettoria della grande dimensione pur rimanendo centrale nel dibattito, soprattutto in relazione alle condizioni culturali del tempo, non ha esiti determinanti. La piccola scala del sistema di manufatti diffusi conserva la sua centralità negli studi e nelle realizzazioni. Questa rete di oggetti, definiti nella stagione appena trascorsa dalla fenomenologia dell'edificio ristoro, trova ora un diverso orientamento, sollecitato dall'articolazione interna che l'area di servizio e i suoi stessi edifici rivelano progressivamente. E' per questa ragione che alla serie dei manufatti autonomi, funzionalmente e volumetricamente definiti, propri della stagione precedente, si sostituisce in questi anni la visione di un sistema di funzioni e di spazi che coesistono all'interno di un disegno complesso, in alcuni casi reattivo nei confronti delle modificazioni e delle sollecitazioni esterne. Questa nuova condizione, maturata in un contesto culturale e tecnico differente, incide significativamente sui caratteri spaziali e costruttivi dei manufatti.

5.2 Relatività spaziale e processualità temporale nella stazione di servizio tipo dei concorsi AGIP ed ESSO

Questa sensibilità per la piccola scala è documentata dalla progettazione sperimentale condotta all'interno di alcuni concorsi banditi in Italia in quegli anni. La compagnia petrolifera nazionale AGIP bandisce il 7 aprile 1968 un concorso per il progetto di una stazione di servizio con l'obiettivo di "individuare soluzioni che attuino l'evoluzione del punto di vendita quale centro di gravitazione di una più vasta gamma di consumi, sottolineando presso la clientela l'immagine dell'Azienda volta a interpretare e soddisfare sempre maggiormente le esigenze degli automobilisti"⁵. Il tema del concorso, definito all'art. 3 del bando, inquadra la stazione di servizio come "elemento di comunicazione tra una grande compagnia petrolifera e la propria clientela; elemento di comunicazione attraverso il quale l'AGIP possa offrire assieme ai propri prodotti un sistema sempre più integrato di servizi". Il quadro esigenziale della committenza, delineato nel documento di concorso contempla:

- servizi essenziali (distribuzione carburante, vendita lubrificanti, controllo e verifica di pneumatici, vendita accessori, servizi igienici);
- servizi integrativi (lavaggio e ingrassaggio, bar e piccolo ristoro, officina, informazioni turistiche, attività opzionali).

Il quadro rivela un mutamento nella strategia che i gestori dell'area, come l'Agip, cominciano a mostrare. L'esperienza maturata negli anni di formazione del patrimonio di manufatti e attrezzature diffuse per le autostrade, consente di distinguere in maniera evidente le trasformazioni del mercato in atto. Fatte salve le irrinunciabili esigenze di riconoscibilità e visibilità del marchio e dell'immagine aziendale, l'orientamento che si rileva nel bando di concorso AGIP è la volontà di dotare spazi e attrezzature di attributi spaziali e costruttivi atti a realizzare e governare una strategia di flessibilità e crescita programmata dei manufatti e dell'area nel tempo, nonché di adattabilità della stessa configurazione tipo a condizioni di contesto variabili⁶.

Il risultato di tale orientamento programmatico dell'azienda è la richiesta di tre soluzioni tipo: una base che comprende i servizi essenziali⁷; una a complessità funzionale intermedia, in cui al tipo precedente si aggiungono zona lavaggio e bar⁸, una terza completa, comprendente sia i servizi essenziali che quelli integrativi⁹. In ogni caso per il tipo base viene richiesta una modularità dell'implan-

to tale "da consentirne lo sviluppo, anche in tempi successivi, con l'aggiunta di ulteriori distinti elementi costruttivi, essi pure modulari, per i servizi integrativi"¹⁰. Il riferimento alla processualità temporale, come carattere determinante il progetto, emerge nuovamente nel considerare che: "Particolare cura dovrà essere posta alla componibilità degli elementi aggiuntivi con l'elemento di base in modo che le varie composizioni risultino tutte architettonicamente valide e identicamente caratterizzate"¹¹.

Il 2 ottobre 1968 i lavori della commissione di concorso¹² si concludono con la designazione del progetto vincitore. Il gruppo guidato da Costantino Dardi e composto da Giovanni Morabito, Bruno Cassetti, Max Chelli, Marco De Michelis, Maurizio di Puolo, Marco Fasso, vince la selezione con il progetto denominato *Kaaba*. Segue al secondo posto Giorgio Boaga con il progetto *Uno su tre*.

L'attività dell'Agip nel settore dell'assistenza organizzata è articolata. In questo ambito la compagnia si muove cercando di codificare la propria immagine in configurazioni architettoniche tipizzate e a elevato grado di riconoscibilità. I progetti per altre serie di stazioni, curati sempre da Costantino Dardi, che diventa progettista di riferimento della compagnia, testimoniano questo interesse. E' il caso della serie di stazioni DNP 72, il cui progetto è elaborato da Dardi in collaborazione con la Nuova Pignone di Firenze, azienda attiva nel settore della prefabbricazione¹³ e del concorso per il Motel Agip tipo. In questo caso l'attenzione è puntata su un manufatto in particolare, che prescindendo dall'organicità del sistema stazione, che sembra emergere dal bando sull'elemento tipo, riporta in primo piano l'autonomia funzionale di un edificio, quello alberghiero, contemplandone il ruolo all'interno del processo di complessificazione dei servizi di cui si rende protagonista l'area in questi anni.

La questione della ricettività alberghiera, collegata alla prefigurazione di una sosta lunga, trova spazio anche nella politica di espansione della catena Pavesi, come documentano i progetti per l'ampliamento, poi non realizzato, del ponte di Novara, con l'inserimento di un livello, destinato a un motel per circa 70 posti letto¹⁴. La proposta progettuale di Bianchetti trova invece realizzazione nel ponte di Nocera Inferiore, che rimarrà l'unico comprendente anche spazi per la ricettività alberghiera. E' il marchio Agip che lega, però, in maniera significativa, il suo nome al motel autostradale.

Il bando di concorso per il Motel Agip tipo del 1968 richiede un edificio con una capacità di 200 posti letto, incrementabile fino a 300 e riducibile a 100, oltre le attrezzature collettive per gli utenti in sosta. Il bando non riferisce il progetto ad alcuna condizione di contesto in particolare, né definisce una superficie d'intervento; anzi sottolinea la necessità di poter adattare la configurazione tipo a diverse condizioni di contesto ambientale. La commissione di concorso¹⁵ seleziona come progetto vincitore *¡PARE, ALCABALA'!*¹⁶ di Marco Lucat e Marco Porta. E' interessante analizzare la proposta con cui Dardi interviene, ancora con Giovanni Morabito, per considerarne la continuità compositiva e tecnologica con il progetto delle stazioni di servizio del 1968. Anche in questo caso sono due i sistemi che interagiscono: quello privato della cellula alberghiera in calcestruzzo; quello degli spazi collettivi, contraddistinto dalle strutture reticolari metalliche.

Il bando del concorso nazionale della Esso Standard Italiana (ESI) del 31 marzo 1970, ha per oggetto la progettazione di una stazione di servizio per la distribuzione di carburante e delle relative funzioni accessorie. La determinazione a confrontare le strategie della compagnia con le mutate condizioni e abitudini di vita dell'utenza, costituisce la premessa programmatica del bando, che a partire dal processo di sviluppo socio-economico che interessa la società italiana, indica che: "le strutture e le infrastrutture, nel campo della distribuzione, così come in ogni altro settore della vita di relazione, devono subire coraggiose modifiche, al fine di risultare adeguate alle nuove istanze e di influire esse stesse efficacemente in un organico disegno di sviluppo. A questo scopo si rivela indispensabile l'apporto di tutte le componenti della realtà italiana, affinché esse, in primo luogo, contribuiscano alla impostazione e allo studio dei diversi problemi che si pongono in tale campo, realizzando così scelte e soluzioni rispondenti al carattere pluralista della nostra società. Coerentemente a tale impostazione la Esso Standard Italiana, con la precisa volontà di promuovere nella pratica la auspicata partecipazione sociale anche nel campo delle scelte di ordine tecnico, invita i progettisti italiani ad aderire al concorso per la progettazione di una stazione di servizio per la distribuzione di carburanti e le connesse attività accessorie"¹⁷. Il concorso è articolato in due fasi, progetto preliminare di idee e definitivo. Le prescrizioni e le indicazioni contenute all'art. 4 del bando riguardano la richiesta di una visione unitaria, ma flessibile, componibile

e processuale del progetto e della realizzazione, nonché la previsione di una caratterizzazione potenziale dell'area in relazione alle diverse tipologie di infrastrutture servite (strada urbana, extraurbana, autostrada). L'ente banditore sottolinea infatti che: "Poiché le esigenze di una stazione sono mutevoli nel tempo, anche in funzione dell'importanza della strada dove la stazione è ubicata, il progettista dovrà tener conto di tali elementi, redigendo un progetto ampiamente flessibile, con diverse possibilità di composizione, partendo da una stazione di tipo elementare alla soluzione più completa". I servizi previsti dalla committenza riguardano: esposizione e vendita di prodotti lubrificanti, accessori e ricambi; snack bar; lavaggio e ingrassaggio; riparazioni; parcheggi; eventuali "ulteriori servizi a integrazione o completamento di quanto sopra richiesto, che il progettista ritiene utile indicare".

Il bando non contiene il riferimento a un contesto specifico, ma definisce i caratteri planimetrici del lotto, di circa 4000 metri quadrati, con un fronte stradale di 60/80 metri. La commissione selezionò sei progetti per la seconda fase¹⁸. I bandi dell'AGIP e della ESSO considerano la stazione di servizio in un orizzonte insediativo vasto, esteso dalla configurazione autostradale, a quella extraurbana, per finire all'elemento base urbano; ognuno a sua volta declinato secondo possibili variazioni interne di ordine funzionale e dimensionale. Questa prospettiva di osservazione del tema progettuale mantiene inalterata la lente universale con cui progettisti e committenza indagano e compongono questioni e soluzioni. Altrettanto immutata di conseguenza rimane la originaria matrice architettonica della posizione italiana nel progetto di questa categoria di interventi, che per ruolo, condizione e livello di diffusione, potrebbero ambire a diverse e più ampie relazioni di progetto con il territorio, ognuna e tutte come sistema. L'analisi dei bandi di concorso ha dimostrato che sono profondamente mutate le condizioni strutturali in cui questi interventi vedono la luce. L'autostrada è una realtà ormai compiuta e si preparano già i programmi di riqualificazione e ammodernamento del patrimonio dei manufatti edilizi di supporto. Di conseguenza, alle questioni originarie e proprie dell'architettura autostradale, si affiancano alcuni nuovi interrogativi con cui confrontare il progetto e la riqualificazione dei manufatti edilizi autostradali e delle aree di servizio nel complesso. Tra le questioni più urgenti emergono la rapida obsolescenza funzionale, i mutamenti veloci che subisce il mercato in funzione delle trasforma-

zioni che investono i modi di utilizzare la rete, la presenza di un'organizzazione del bordo dell'infrastruttura profondamente evoluta dalle distese delle campagne padane degli anni '50.

Al contempo è mutato l'apparato degli strumenti che vengono adoperati da committenti e progettisti. I primi sono lontani dall'immagine dei *self-made man* come Mario Pavesi e Angelo Motta, i secondi sono animati da una tensione culturale diversa da quella che contraddistingueva Bianchetti e Bega.

In questo quadro già articolato di variabili socio-economiche, territoriali e culturali, è necessario collocare un ultimo elemento determinante. La propulsione all'innovazione, maturata all'ombra di un contesto tecnico-costruttivo e, soprattutto produttivo, ancora condizionato da un'organizzazione artigianale, in presenza della quale si era realizzata una parte importante della vicenda dell'Autosole e dell'edificio ristoro, trova in questi anni nel dibattito sull'industrializzazione edilizia un riferimento originale e comune ai diversi interventi. La tensione originaria verso la tipizzazione, puntualmente delusa nelle passate esperienze, affiora nuovamente, ma con obiettivi differenti.

La tipizzazione è un concetto chiave, espressamente denunciato nell'oggetto dei bandi di concorso. L'obiettivo della committenza è comunque posto al di là della definizione di uno standard rigidamente e univocamente cristallizzato in una o più soluzioni spaziali, funzionali e costruttive, come era stato in passato per l'Agip. Le compagnie petrolifere in questa fase stimolano la ricerca di configurazioni ad assetto variabile, capaci di affrontare e governare gli sviluppi - funzionali e dimensionali - attraverso processi controllati di evoluzione delle configurazioni originarie. Lo scenario definito dalle compagnie richiede l'inclusione dei concetti di processualità temporale e di relatività spaziale nell'apparato dei criteri e dei parametri di qualità fino ad allora adoperati per il progetto e la costruzione delle architetture autostradali. La considerazione delle potenziali diversità dei contesti è centrale nella definizione dell'oggetto del bando di concorso e di conseguenza determinante nell'elaborazione propositiva dei progettisti.

Il progetto del gruppo guidato da Costantino Dardi presenta un impianto planimetrico organizzato attraverso la griglia rigorosa di una serie di setti in calcestruzzo che definiscono volumi, spazi aperti, passaggi, aree a verde. Le funzioni di rifornimento, assistenza veicoli e viaggiatori sono ospitate in un impianto uni-

tario, sintetizzato da un sistema modulare di elementi spaziali e costruttivi, articolato in due ordini: quello minore degli elementi pesanti e lineari, sviluppato nella successione di setti in calcestruzzo; quello maggiore dell'elemento leggero e sospeso sul piazzale, riassunto nella configurazione primaria del grande cubo bianco.

L'impianto longitudinale aperto prelude a una composizione processuale delle parti costituenti l'ordine minore, come dimostra il confronto tra le tre



Fig. 121 - Le tre configurazioni planimetriche del progetto Kaaba di Costantino Dardi (Università IUAV - Archivio Progetti, Fondo Costantino Dardi ©)

diverse configurazioni elaborate sulla base delle richieste del bando (Fig. 121). Lo schema elementare, denominato C, comprende cinque moduli quadrati con lato di circa 15 metri, allineati secondo l'asse longitudinale dell'impianto, sottolineato dalla galleria coperta centrale che collega i diversi spazi e le funzioni. In mezz'ora si realizza l'articolazione tra i due ordini: il cubo bianco apparentemente sospeso sulla stazione, si affianca al sistema dei setti, impostandosi su alcuni di essi, per costituire il fulcro della composizione e definire lo spazio coperto degli impianti di erogazione del carburante (Fig. 122).

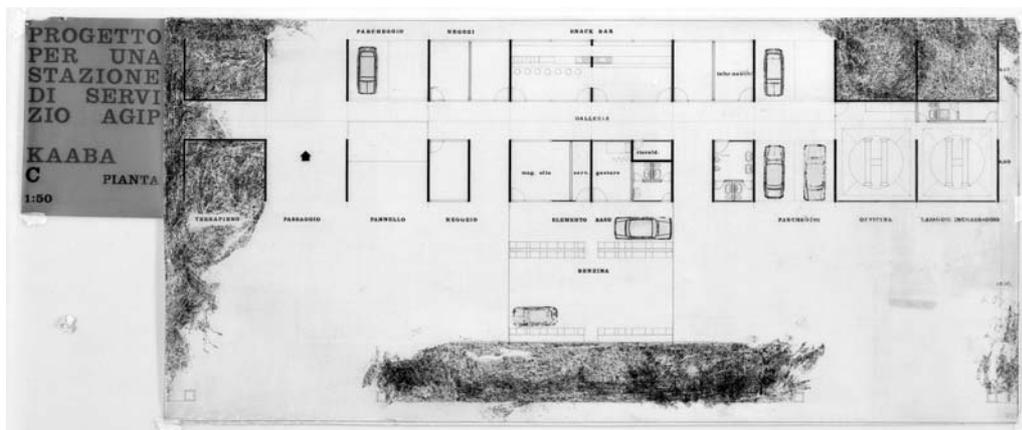
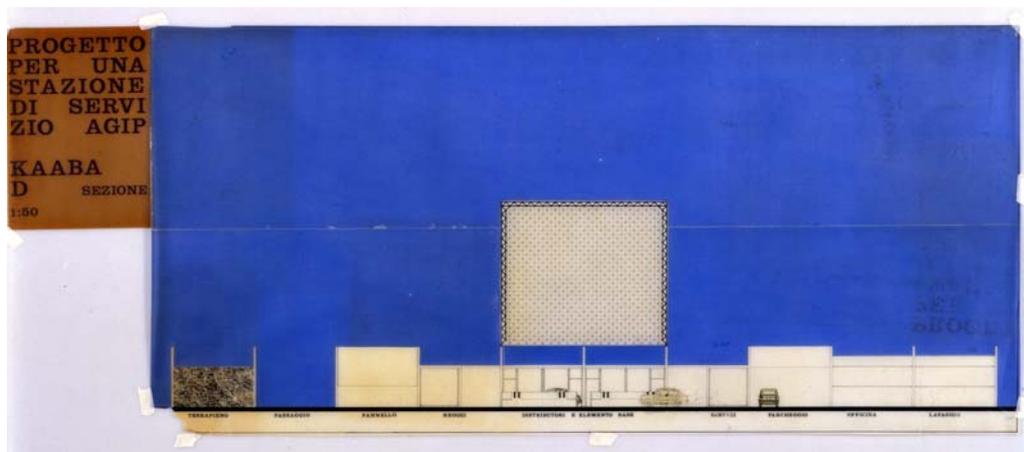


Fig. 122 - La configurazione C del progetto Kaaba di Costantino Dardi (Università IUAV - Archivio Progetti, Fondo Costantino Dardi ©)

In corrispondenza di tale articolazione si collocano i moduli funzionali primari: oltre agli impianti di rifornimento, la vendita di ricambi e accessori, lo snack bar. Sui lati, trovano posto, da una parte l'officina meccanica, dall'altra i negozi e i parcheggi.

Le configurazioni più complesse lasciano inalterato l'impianto, incrementando il numero dei moduli quadrati allineati lungo l'asse longitudinale e affidando al cubo bianco la continuità figurativa e formale tra le diverse soluzioni.



*Fig. 123 - La sezione del progetto Kaaba con il cubo bianco in evidenza
(Università IUAV - Archivio Progetti, Fondo Costantino Dardi ©)*

La preoccupazione di Dardi per il confronto tra la dimensione seriale e la necessaria contestualizzazione dell'oggetto stazione, presente nella formazione e nell'evoluzione dell'idea progettuale così come, successivamente, nella realizzazione dei due prototipi, è uno degli elementi di maggiore originalità che si coglie rispetto alla posizione italiana maturata nel dopoguerra.

Al contempo, la ricerca di Dardi si sviluppa nel solco degli elementi consolidati dell'architettura della stazione (la pensilina, il box, il pilone pubblicitario), aggiornati nel confronto con la contemporanea ricerca condotta da Dardi sulle configurazioni primarie¹⁹. Diverso è l'atteggiamento di De Feo, nel cui progetto sono ridiscussi integralmente i caratteri formali e relazionali dei diversi elementi costituenti la stazione. Nella composizione tutti i tradizionali sub-sistemi

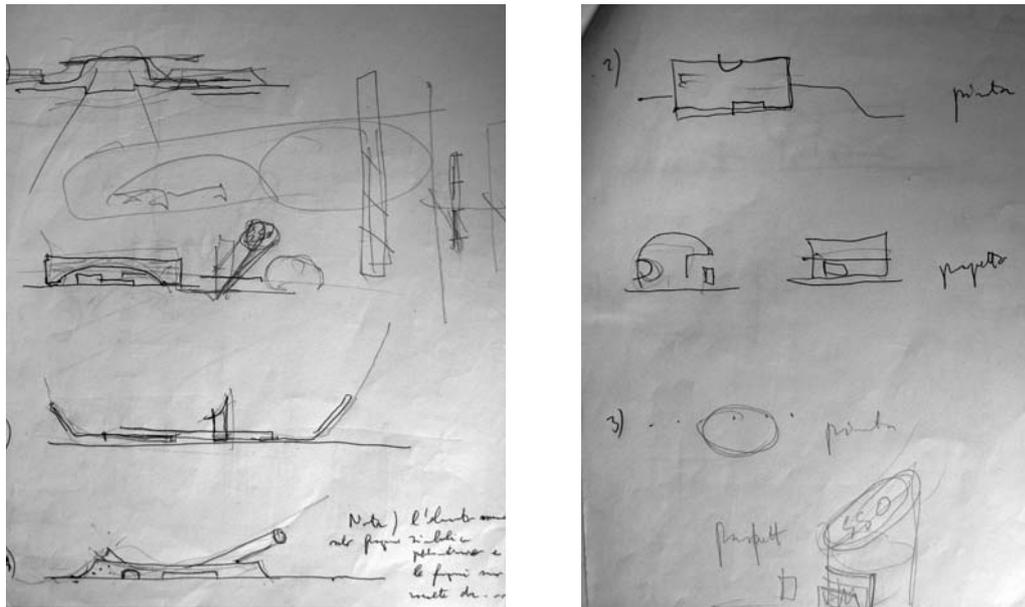


Fig. 124 - Schizzi preparatori del progetto di De Feo per la stazione tipo Esso
(Archivio De Feo - DARC, MAXXI Architettura.)

funzionali e formali (la pensilina, il box, i piloni) sono assorbiti nella potenza figurativa di un'unica matrice formale (Fig. 124-127).

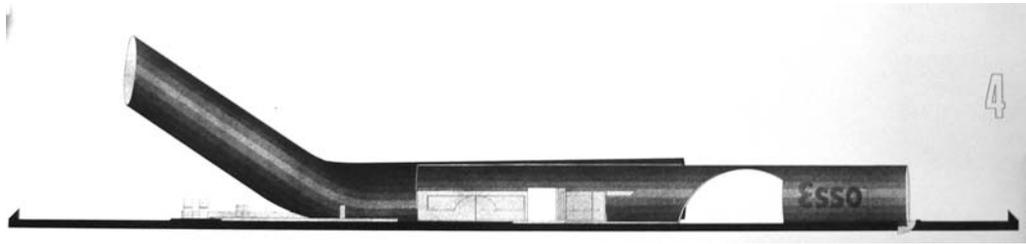


Fig. 125 - Il prospetto della stazione tipo negli elaborati della prima fase di concorso
(Archivio De Feo - DARC, MAXXI Architettura)

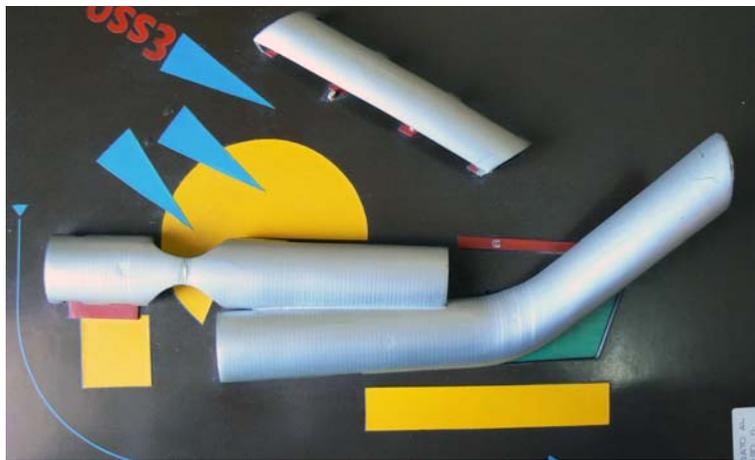


Fig. 126-127- Il modello della stazione tipo negli elaborati della prima fase di concorso
(Archivio De Feo - DARC, MAXXI Architettura)

5.3 Il rapporto con il paesaggio autostradale

L'introduzione della relazione di concorso del gruppo di progetto guidato da Costantino Dardi per la stazione tipo dell'Agip risulta illuminante per presentare i termini della questione riguardante, in quegli anni, il rapporto tra oggetto architettonico e paesaggio autostradale. "Per la dimensione e per le relazioni che coinvolge, la progettazione di una stazione di servizio pare rientrare quasi automaticamente entro il campo di intervento dell'architettura, anche se l'elementarietà di tali relazioni, la ripetibilità sistematica e indifferente, i gradi di necessità che la sottendono paiono invece configurarla come un esempio, paradossale e fuori scala, di oggetto prodotto secondo le leggi e nell'ambito del design.

Soltanto approfondendo tale contraddizione, l'appartenenza cioè del tema, contemporaneamente, alla disciplina di un design impegnato a produrre



Fig. 128 - La stazione Agip Di Mestre Bazzera, Università IUAV -
Archivio Progetti, Fondo Dardi

oggetti senza relazioni e al campo dell'architettura, che tende oggi a mutuare i suoi tradizionali attributi relazionisti e contestuali alla ricerca di una relazionalità e di una contestualità oggettuale, sarà possibile cogliere la natura del

tema proposto e conseguentemente porre il problema-quesito dell'ambientazione paesaggistica del nuovo oggetto.

Lo scontro tra gli attributi di finitezza di ogni forma (sia essa architettura o paesaggio) e la molteplicità variabile delle percezioni e delle fruizioni, nonché il ricordo tra codici linguistici diversi (quello dell'architettura e quello della natura) senza rischiare una fallimentare operazione mimetica, ci impegnano oggi ad una lettura del paesaggio che sia in grado di cogliere i suoi caratteri strutturali senza deformazioni romantiche o naturalistiche, mentre l'approfondimento del significato che è lecito attribuire a questa infrastruttura di servizio ci impone di

individuare i parametri fondamentali dell'intervento che l'Agip si propone di operare"²⁰.

L'idea racchiusa nel progetto *Agip Kaaba* è emblematicamente rappresentata nel grande cubo bianco che Dardi descrive come "elemento di ordine figurativo di grande prestigio formale, di misura stilistica tale da proporlo come una delle triangolazioni fondamentali del paesaggio italiano" da confrontare infine con "la confusa e caotica prospettiva di un paesaggio sempre più denso di segni sconnessi e scorretti" e che "non può e non deve costituire soltanto la proposta di una ricerca plastica che guarda al design", ma che deve diventare architettura attraverso "il trattamento dei valori di spazio, di luce, di dimensione". Tale ricerca assume il trattamento dimensionale per "operare una deformazione fuori scala" del grande elemento, nonché si rivolge al sistema dei piccoli elementi, i setti in calcestruzzo, per suggerire articolazioni e combinazioni possibili attraverso le quali costituire "l'ancoraggio ordinato dell'elemento artificiale che si scontra e inserisce nella natura secondo una cadenza che nasce come struttura e progressivamente muta fino a diventare percorso e spazio naturale-artificiale"²¹.

Seguendo questa logica e attraverso gli strumenti e "le ragioni della tecnologia"²² il segno artificiale del grande cubo bianco è ricondotto a terra e inserito nella natura per mezzo della sequenza ordinata di altri elementi costruttivi, i setti in calcestruzzo, che strutturandosi creano e scandiscono percorsi e spazi tra essi inseriti: parcheggi, passaggi, pannelli pubblicitari, spazi a verde.

La strada attraverso la quale compiere questo programma è dunque definita da Dardi nella ricerca non di un modello di stazione, univocamente e definitivamente circoscritto in una griglia compositiva e funzionale segnata dal grande cubo bianco, ma bensì in una configurazione con una serie di gradi di libertà interna, capace di assumere progressivamente nel tempo e, in contesti diversi, assetti differenti, ritrovando nuove condizioni di equilibrio, in cui il segno fuori scala del grande cubo diventa "garante della continuità dell'immagine [della stazione] nelle diverse fasi di crescita"²³. Questa stessa preoccupazione di modificabilità dell'assetto permane nelle fasi successive del progetto, che portano alla realizzazione della stazione di Mestre Bazzera. Qui gli aggiustamenti compiuti alla luce di una riflessione più puntuale sui temi della contestualizzazione, determinando una maggiore autonomia planimetrica dell'area di riforni-

mento da quella dei servizi per il viaggiatore, realizzano in maniera ancora più strutturata la complementarietà tra l'ordine maggiore dell'elemento figurativo primario, il cubo, e quello minore della successione dei setti in calcestruzzo. Al primo rimane inalterato il compito di garante della continuità formale e figurativa attraverso le diverse possibili configurazioni; nel secondo Dardi vede invece "l'occasione per relazionare la stazione al luogo, individuando fuochi e visuali privilegiate sul paesaggio. Anziché un disegno buono per tutte le stagioni, veniva proposto un sistema di elementi, coordinati all'interno di una griglia spaziale costituita da un modulo cubico di 240 cm, individuato dai singoli spigoli realizzati con tubo metallico verniciato. Esso intendeva così registrare l'impatto tra interno ed esterno, sia esso determinato con muri ciechi, vetrate, terrapieni erbosi, murature tradizionali, tendaggi, schermi luminosi, consentendo area per area, una soluzione particolare ai problemi singolari come eccezione e deroga alla norma prefissata"²⁴. Su questa stessa direttrice prosegue il lavoro di Dardi in quegli anni nell'ambito della politica di ristrutturazione dell'immagine e del patrimonio edilizio AGIP²⁵.

5.4 La stazione a crescita programmata e l'industrializzazione edilizia

La definizione di una configurazione spaziale e costruttiva della stazione aperta, predisposta alla crescita programmata nel tempo, trova un referente decisivo nella disponibilità di mezzi e tecniche provenienti dal mondo dell'industrializzazione edilizia²⁶. La descrizione della concezione tecnologica per la stazione tipo Agip del 1968 di Dardi è introdotta nella relazione di concorso da una riflessione sul ruolo che la comprensione e la valutazione delle azioni progettuali e tecnologiche possono svolgere nel determinare un rinnovamento e un completamento dell'immagine dell'azienda AGIP, la quale potrebbe assumere in questa prospettiva un potenziale ulteriore, oltre a quello derivante dalla produzione e vendita di prodotti per l'automobile, legato alla propria promozione "quale elemento guida nella individuazione e utilizzazione di tecniche e materiali che necessitano di proposizioni e di verifiche". A partire dalla "necessità della organizzazione di uno spazio allo stesso tempo determinato (e quindi facilmente leggibile come unità geometrica) e articolato (nelle sue diverse deter-

minazioni spaziali interne)", si manifesta la ricerca di un'unità intesa come " il prodotto di una organizzazione di diversi livelli di intervento progettuale", risolta anche attraverso il ricorso a soluzioni tecnico-strutturali in grado di garantire il recupero del ventaglio di articolazioni possibili degli spazi, in risposta a una concreta collocazione dei servizi. Questa necessaria e controllata articolazione interna di uno spazio determinato e unitario, nella prospettiva proposta da Dardi, si risolve in termini tecnologici, attraverso il superamento "dell'attuale dicotomia tra avanzamento tecnologico dei servizi primari e l'abbandono alla fase sostanzialmente artigianale della tecnica edilizia". In questa prospettiva si comprende l'utilizzo di materiali e procedimenti industrializzati, come i reticoli spaziali in acciaio per le strutture e i rivestimenti in materie plastiche del grande cubo.

Il reticolo è costituito da due maglie quadrate con lato di 60 centimetri, distanziate e traslate tra loro di 30. I due strati sono collegati mediante aste diagonali inclinate di 45°, così da ottenere un modulo piramidale di base quadrata. In ciascun nodo della maglia confluiscono otto aste, di cui quattro appartenenti al reticolo piano e quattro diagonali. Il rivestimento del reticolo è realizzato fissando alla struttura stessa, mediante distanziatori, una rete di fibra di vetro impregnata di resina poliestere sulla quale viene poi spruzzato uno strato di resina acrilica fino a ottenere uno spessore complessivo di 3 cm²⁷.

La serie dei successivi progetti sviluppati per l'AGIP dallo stesso Dardi in quegli anni, anche se non realizzati, costituiscono documenti determinanti per tracciare i lineamenti del tema progettuale in questa prospettiva. Le stazioni di servizio AGIP DNP 72²⁸, curate da Dardi insieme alla Nuova Pignone di Firenze, prevede cinque soluzioni dell'impianto corrispondenti ad altrettante fasi di sviluppo e di complessità funzionale della stazione. La struttura di elevazione in acciaio è unita a impalcati in elementi prefabbricati, chiusure verticali in pannelli di lamiera di alluminio preverniciato con interposto isolante e serramenti in alluminio.

La relazione di concorso descrive come concetti informatori della serie di stazioni AGIP DNP 72: " la concentrazione e unificazione delle diverse attrezzature presenti entro l'area (bar, ristorante, servizi igienici, ecc.) al fine di conseguire consistenti economie sia per quanto concerne l'impianto che per quanto attiene alla gestione del servizio; razionalità e riduzione dei percorsi dell'utente, non-

ché arricchimento e moltiplicazione dei servizi; possibilità di crescita delle diverse fasi della serie senza dover procedere a demolizioni o a interruzioni temporanee di servizio; realizzabilità dell'intera serie con tecnologie di tipo industriale (Nuovo Pignone) mediante l'impiego di un numero limitato di componenti di base; riconoscibilità dell'immagine aziendale attraverso un elemento architettonico (il cubo bianco, illuminato di notte) di grande stabilità figurativa"²⁹.

Il progetto per il concorso del motel Agip tipo ricorre al calcestruzzo armato e alle strutture reticolari per costituire gli elementi tecnologici di riferimento della configurazione spaziale proposta da Dardi³⁰. Un sistema in calcestruzzo armato a prefabbricazione parziale abbina elementi prodotti in stabilimento con parti gettate in opera. L'elemento base del sistema è costituito da una piastra rettangolare di dimensioni pari a quelle della cellula abitativa del motel. La piastra di spessore ridotto è irrigidita mediante nervature disposte a interasse regolare e armata con una maglia doppia. Ogni cellula viene formata assemblando quattro piastre. La sovrapposizione degli elementi dei moduli adiacenti forma un sistema scatolare nelle cui cavità è possibile alloggiare le armature ed eseguire i getti per il collegamento dei diversi elementi prefabbricati. Il sistema presenta margini di flessibilità spaziale, consentendo, grazie all'inserimento di armature supplementari localizzate, di ottenere luci libere maggiorate, come accade nella proposta per il motel di Mestre. Alla regolarità della maglia in calcestruzzo per le cellule abitative del motel, si affianca la leggerezza delle strutture reticolari adottate per la copertura degli spazi comuni, racchiusi tra le cellule in calcestruzzo, come accade nel motel di Mestre, realizzando anche un'integrazione linguistica e tecnologica tra i due sistemi.

NOTE

1. Cfr. Giorgio Boaga, op.cit.
- 2 Cfr. Giorgio Boaga, op. cit. , p. 25-26
- 3 Giorgio Boaga, op. cit., p. 23.
- 4 Il passaggio è tratto dall'intervento di Angelo Bianchetti al Convegno organizzato dall'UISAA (Ufficio Italiano Sviluppo applicazioni acciaio) in occasione del 6° Saie a Bologna il 16 ottobre del 1970, sul tema dell' *Acciaio nell'edilizia alberghiera, negli impianti sportivi, turistici e culturali* e avvenute per titolo "L'acciaio nelle aree di servizio autostradali, autogrill e stazioni di servizio".
- 5 Estratto dall'art.1 del bando del concorso nazionale per il progetto di una stazione di servizio.
- 6 L'art.3 del bando definisce le condizioni planimetriche dell'intervento come segue: "Dovrà essere considerata un'area pianeggiante di forma regolare avente un fronte strada non inferiore a mt.60. Gli accessi dell'area saranno due e situati alle estremità del fronte stradale".
- 7 Denominata all'art. 4 del bando "soluzione C".
- 8 Denominata all'art. 4 del bando "soluzione B".
- 9 Denominata all'art. 4 del bando "soluzione A".
- 10 Estratto dall'art.3 del bando del concorso nazionale per il progetto di una stazione di servizio.
- 11 Estratto dall'art.3 del bando del concorso nazionale per il progetto di una stazione di servizio
- 12 La commissione risulta così composta. Presidente: Giuseppe Bartolotta, amministratore delegato AGIP; membri: Adolfo Martelli, vice direttore generale AGIP, ing. Paolo Dina, rapp. Settore commerciale AGIP, ing. Pasquale Calabrese, rapp. Divisione tecnica AGIP, prof. arch. Giuseppe Perugini, rapp. Consiglio Nazionale Architetti, prof. ing. Luigi Croce, rapp. Consiglio Nazionale degli Ingegneri, prof. ing. arch. Giovanni Di Geso, esperto ambientazione paesaggistica.
- 13 Il progetto costituisce un riferimento interessante per definire il quadro delle relazioni tra architettura e tecnica in questa fase del progetto dell'architettura autostradale. Cfr. paragrafo 5.4. di questo capitolo.
- 14 Il progetto di ampliamento è documentato nella sezione degli apparati di questo studio.
- 15 Presidente: dott. Giuseppe Bartolotta; Membri: Adolfo Martelli; ing. Mario Limiroti, Amministratore delegato della Società Esercizi Motel (SEMI); ing. Pasquale Calabrese, arch. Mario Olivetti, prof. ing. Giuseppe Nicolosi, rapp. Consiglio Nazionale Ingegneri, prof. ing. arch. Giovanni Di Geso, esperto Ambientazione paesaggistica.
- 16 Gli esiti del concorso stabiliti dalla commissione nella seduta del 12 febbraio 1969 furono i seguenti: i PARE, ALACABALA!, redatto dagli architetti Marco Lucat, Marco Porta; "ITEM prospettiva", architetti Paolo Angeletti, Maria Letizia Conforto, Gabriele De Giorgi, Alessandra Muntoni, Marcello Pazzagli, Gaia Remiddi. "ZEM,ZEM", Dardi, Morabito. Progetti fuori concorso: "Elsa II" arch. Francesco Rustica;
"Incontro al vertice" Architetti Massimo Bilò, Walter Bordini, prof. Carlo Chiarini, prof. arch. Giorgio Santon;
"La cetra" Ing. Vittorio Gigliotti, arch. Mario Nunzio, prof. arch. Paolo Portoghesi; "LALLA 2", arch. Riccardo Zizzo; "V'HP" Architetti Giuseppe Mastroianni, Giorgio Ramoli, Maria Selvaggio, Corrado Sciarrini.
- 17 Estratto dal bando di concorso ESSO.
- 18 Nelle sedute del 13 e 14 ottobre del 1970 la commissione selezione i seguenti lavori, indicati per numero progressivo di consegna: progetto n. 10 (De Feo, Aggarbati, Saggiorno, Vigni); progetto n. 34 (Piano, Marano, Bassetti); progetto n. 44 (Micheluzzi, Belli); progetto n. 63 (De Fiore, Valle, Bigelli); progetto n. 70 (Pizzolorusso, Guida, Bucchi); progetto 74 (Sartor).
- 19 Costantino Dardi, *Semplice, lineare, complesso*, "Quaderni di Teoria e Progetto", n.1, Roma,

Magma, 1976

²⁰ Dalla relazione di concorso del 1968, p. 1.

²¹ Costantino Dardi, *Progetti dello studio Dardi – Morabito. Le ragioni dell'architettura*, «Controspazio», 9, settembre 1971, p. 21.

²² Giovanni Morabito, *Progetti dello studio Dardi – Morabito. Le ragioni della tecnologia*, «Controspazio», 9, settembre 1971, p. 24-33.

²³ Cfr. Costantino Dardi, *Stazioni di servizio AGIP. Progetti e prototipi*, «L'Architettura cronache e storia», 218, dicembre 1973, p. 438-445.

²⁴ Cfr. Costantino Dardi, *Stazioni di servizio AGIP. Progetti e prototipi*, «L'Architettura cronache e storia», 218, dicembre 1973, p. 438-445.

²⁵ Nella relazione di accompagnamento alla proposta di ristrutturazione dell'immagine architettonica delle stazioni di servizio Agip dell'undici dicembre 1972, è lo stesso Dardi a descrivere lo stato del patrimonio Agip e le possibili strategie di riqualificazione: "Mentre le stazioni del tipo Bacciocchi, pur presentando una certa coerenza formale, risultano alquanto obsolete, le stazioni del tipo '59 e '61 sono caratterizzate da alcuni elementi assolutamente anomali e congenitamente deboli; le stazioni prefabbricate del tipo '63, '65, '66, infine presentano una volumetria assai misera e insignificante." Circa le possibili modalità di intervento, escludendo "la via del colore", ossia della unificazione cromatica di tutte le stazioni, per una serie di ragioni di ordine commerciale e tecnico e, non ultima, "l'opportunità di operare un disinquinamento cromatico dell'ambiente, aggredito oggi in tutte le direzioni dai messaggi di una pubblicità senza stile, che si elide vicendevolmente", Dardi orienta la sua proposta a partire "dalla considerazione che l'architettura, prima di essere colore, è luce e spazio e soltanto muovendoci in questa direzione noi potremo non soltanto unificare l'immagine, ma anche arricchirla architettonicamente e completarla funzionalmente".

²⁶ Sono indicativi in questo senso oltre gli interventi per l'Agip e l'Esso in Italia, alcune esperienze sviluppate dagli stessi progettisti in contesti internazionali. Costantino Dardi partecipa nel 1974 al concorso per una serie di stazioni Sacor in Portogallo. Il bando di concorso richiede una concezione spaziale e costruttiva leggera, modulare e prefabbricata. Le soluzioni previste sono quattro e con complessità funzionale differenziata. Dardi elabora la sua proposta insieme alla Nuova Pignone, con cui cura anche una proposta per l'Agip nel 1972.

²⁷ Nel progetto di concorso per la stazione tipo del 1968 il grande cubo bianco è il risultato di una consultazione intensa tra progettisti e produttori, le cui diverse proposte vengono vagliate dai primi in relazione a opportunità costruttive, convenienza economica, coerenza espressiva dei materiali e delle tecniche con gli obiettivi generali del programma. Una corrispondenza tra lo studio Dardi e la ditta Lanzetta Costruzioni metalliche di Roma, documenta gli accordi per la predisposizione di un prototipo del cubo da montare nella zona di Roma, in cui l'elemento di 12 metri di lato e del peso complessivo di circa 11000 chilogrammi, è costituito da quattro pareti verticali e una orizzontale di chiusura. L'ossatura di ciascuna parete è una struttura reticolare spaziale, realizzata con ferro tondo Ø 14, frazionata in 25 pannelli (12x2,40x0,30), assemblati in ricorsi orizzontali sovrapposti per la profondità di 30 cm e uniti mediante saldature elettriche. Gli elementi di copertura sono invece affiancati orizzontalmente e collegati secondo analoghe unioni saldate. Una analoga corrispondenza, datata dicembre 1968, riguarda l'analisi dei materiali plastici rinforzati con fibre di vetro da utilizzare per il rivestimento dell'ossatura metallica. L'offerta presentata dalla Snia Viscosa di Milano prevede due soluzioni. Una prima proposta riguarda uno "stratificato a mano", composto da lastre dello spessore di 2-3 mm e di dimensioni massime di 2x3 metri. La superficie esterna può essere lucida e colorata, come richiesto dai progettisti per predisporre messaggi pubblicitari e installazioni luminose. Una seconda proposta riguarda invece elementi "stratificati a caldo sotto pressa di tipo pre-impregnato" ottenuti mediante l'impiego di stampi in acciaio e con dimensioni

massime possibili dei pannelli di 60x180 oppure 120x120. Le superfici esterne possono essere semilucide, opache, trasparenti, decorate con disegni in rilievo.

²⁸ La proposta di ristrutturazione delle stazioni esistenti, che accompagna questo progetto, interviene sul patrimonio edilizio dell'Agip costituito da stazioni tipo prefabbricate come quelle sviluppate nella prima metà degli anni '60 e il tipo "Baccocchi".

²⁹ Cfr. Relazione tecnica p. 1 IUAV – Archivio progetti

³⁰ Giovanni Morabito, *Le ragioni della tecnologia*, «Controspazio», 9, settembre 1971, p. 26.

6. IDENTITA' ED EREDITA' DEL CONTRIBUTO ITALIANO AL PROGETTO DELL'AREA DI SERVIZIO

6.1 *La linea italiana*

Il percorso ventennale, che accompagna l'evoluzione dell'edificio ristoro e della stazione di servizio come manufatti caratterizzanti l'area di servizio autostradale, definisce nel panorama italiano, come le ricostruzioni analitiche dei precedenti capitoli hanno evidenziato, tre stadi culturali e produttivi, maturati all'interno di altrettanti contesti.

Un primo momento è rappresentato dalla comparsa dei manufatti per l'assistenza veicoli e viaggiatori, coincidente con la formazione dei tratti autostradali iniziali. Questa fase, determinata dall'impulso innovatore del piano Puricelli, non si distingue per una particolare incisività progettuale e costruttiva. Essa matura all'interno del piano, che, pur costituendo un'esperienza significativa per il ruolo italiano nell'ambito del progetto delle infrastrutture, non consente, per la fragilità delle condizioni economiche e produttive e per l'episodicità degli interventi, di porre il problema dell'assistenza organizzata in termini evidenti e necessari, come accade invece nel dopoguerra. Conseguentemente, la realizzazione delle architetture autostradali in quegli anni si concretizza attraverso il ricorso a un repertorio figurativo ed espressivo dei manufatti tradizionali, supportato da un'apparecchiatura costruttiva altrettanto consolidata, che trova nella pratica muraria la sua manifestazione più ricorrente.

La seconda fase, coincidente con la formazione della rete infrastrutturale del dopoguerra e, in particolare, con il cantiere dell'Autosole, sviluppa nell'arco di un decennio, tra la fine degli anni '50 e '60, l'espressione più matura e identitaria della linea italiana sullo scenario internazionale. Le condizioni che determinano tale situazione favorevole sono riconducibili, come la considerazione del contesto socio-economico e culturale dell'epoca ha dimostrato, al più vasto fenomeno della ricostruzione, che negli anni del dopoguerra trova, da un lato, un fattore di significativo interesse nel prezioso rapporto tra la borghesia industriale e il mondo culturale italiano, dall'altro acquisisce linfa dall'esperienza progettuale e costruttiva del cantiere dell'Autosole. La congiuntura specifica, creata dalla coazione dei due suddetti fattori, rende questo periodo particolarmente e felicemente propulsivo e propositivo, tanto da poterlo ritenere responsabile della formazione dei criteri di progetto sui quali si fondano i carat-

teri del contributo italiano fino agli anni '70.

L'area di servizio, che compare all'interno del quadro articolato di attrezzature e spazi per l'assistenza organizzata, matura in quegli anni i propri caratteri genetici, derivandoli in gran parte dall'architettura dei manufatti. Ciò è determinato da un lato, dalla condivisione della sensibilità del progetto moderno, che attraverso le sperimentazioni degli anni '30, prolunga il proprio campo di influenza ideologica nel dopoguerra, interessando la vicenda italiana. L'esaltazione dei miti moderni della velocità e dell'automobile è raccolta e rappresentata dalle architetture delle stazioni di servizio e, in Italia in particolare, dell'edificio ristoro. Dall'altro, coincide con il contributo, che l'allestimento di spazi e attrezzature sempre più grandi e articolati, riesce a offrire al programma di autonomia funzionale posto dall'autostrada come condizione stessa della propria affermazione. La fenomenologia degli edifici ristoro partecipa in tal senso al processo di assorbimento delle funzioni e dei riti urbani nel limbo territoriale del bordo autostradale.

La centralità della qualità dell'oggetto architettonico, come manifesto della modernità sociale e culturale che l'Italia di quegli anni cerca di conquistare, raggiunge in questa fase la sua massima espressione. L'oscillazione tra l'aspirazione alla tipizzazione dei manufatti e la ricerca dell'autonomia formale e costruttiva dei singoli interventi e la fortuna che il secondo polo incontra sul primo, testimoniano la portata e il significato di questa condizione. L'egemonia architettonica si consolida, in ultima analisi, sulla base dei riferimenti culturali e dei caratteri della vicenda costruttiva, che intersecando i propri interessi, tratteggiano il profilo della qualità di questi interventi.

Il retroterra culturale dell'architettura pubblicitaria, la cui tradizione si è consolidata in Italia negli anni '30, incontra negli autogrill Pavese e nei Mottagrill un nuovo e definitivo campo di applicazione, che partecipando al più ampio tema del progetto grafico della comunicazione pubblicitaria autostradale, tradizionalmente proprio di queste architetture, stabilisce una posizione italiana distintiva nello scenario internazionale, sottolineata in particolare dall'innovazione tipologica, conseguita, in ambito europeo, attraverso le costruzioni a ponte.

La carica pubblicitaria che contraddistingue queste architetture è acquisita attraverso operazioni, materiali e tecniche che appartengono al mondo del-

l'architettura, ancor prima che a quello del design. La dimensione della costruzione che emerge per caratterizzare gli aspetti figurativi ed espressivi degli oggetti non tarda a confermare questa dichiarazione di appartenenza. La definizione delle superfici evanescenti, delle trame sottili dei montanti e dei traversi, degli sbalzi disegnati plasticamente, dei piloni strallati delle insegne pubblicitarie, dei piani appesi all'ordito delle coperture, sono elementi essenziali del programma di queste architetture, che assegnano alla selezione delle tecniche e dei materiali un ruolo significativo, sia in termini linguistici, che di opportunità costruttiva e cantieristica.

In questa prospettiva il *corpus* di opere che definisce la stagione dell'edificio ristoro acquisisce una valenza propria nella mappa episodica degli sviluppi della costruzione metallica del dopoguerra, al di là degli esempi maggiori che la storia dell'architettura riporta. Tutto ciò accade lasciando sullo sfondo un quadro tecnico-produttivo ancora segnatamente artigianale.

La terza fase, coincidente con i programmi di riqualificazione del patrimonio edilizio delle compagnie petrolifere, riporta l'attenzione sul tema della stazione di servizio. Tramontata la stagione della sperimentazione sull'edificio ristoro, che vive in quegli stessi anni una crisi tipologica causata dalla rigidità degli impianti tradizionali, la ricerca sulla stazione tipo trasla i termini del dibattito sull'altro manufatto caratterizzante l'area di servizio e, soprattutto, sull'altro polo del tema progettuale dell'architettura autostradale, quello dell'intervento seriale. L'aspirazione alla tipizzazione, latente in alcune fasi della vicenda dell'edificio ristoro, qui riemerge con tratti forti, ma anche innovati rispetto al passato. La prima espressione di tipizzazione nell'ambito della stazione di servizio è rappresentata dalla serie delle stazioni Bacciocchi, il cui repertorio si confronta con la questione della standardizzazione attraverso obiettivi, strumenti e sensibilità di intervento ben diversi da quelli che generano la serie dei progetti di Costantino Dardi. Alla finitezza dell'impianto del primo repertorio, comprensivo di stazioni urbane ed extraurbane, riferito a un'apparecchiatura costruttiva sostanzialmente tradizionale, si sostituisce nella seconda esperienza la ricerca di un sistema di elementi spaziali e costruttivi che attraverso i principi di flessibilità e componibilità che li hanno generati trattano, pur avvalendosi sempre dei materiali dell'architettura, il progetto seriale della stazione senza circoscrivere la propria azione nel territorio del design pubblicitario o nella semplificazione compositiva

e costruttiva.

I temi affrontati nelle diverse stagioni della linea italiana, utilizzando strumenti e apparati propositivi differenti per matrice culturale e intensità realizzativa, ne sintetizzano i tratti identitari e come tali meritano di essere approfonditi nelle riflessioni conclusive di questo studio.

6.2 Un'architettura Italian Style

La serie degli edifici ristoro appartiene a un'architettura che vive apparentemente lontana dai grandi eventi della storia culturale del dopoguerra italiano, che trova nel settore dell'architettura, grazie a personaggi come Ignazio Gardella, Mario Ridolfi, Ludovico Quaroni, Ernesto Nathan Rogers, un'interpretazione originale del linguaggio moderno. In realtà, è possibile ricondurre questa produzione all'atmosfera di quegli anni, segnata dalla ricca collaborazione tra intellettuali e borghesia industriale, per alcuni tratti caratteristici, in virtù dei quali è legittimo affermare l'esistenza, in quegli anni, di una posizione italiana nel progetto dell'area autostradale.

L'appartenenza all'atmosfera culturale del dopoguerra, per alcuni versi già sottolineata in altri studi¹, è stata puntualizzata in questo lavoro attraverso la ricostruzione del contesto e dei personaggi che animano la vicenda dell'edificio ristoro autostradale. L'azione sinergica di imprenditori come Mario Pavesi e di progettisti come Angelo Bianchetti e Melchiorre Bega, rimane una condizione favorevole indispensabile al formarsi della vicenda autogrill. Questa è altresì inquadrabile nel più vasto scenario del programma di rinnovamento culturale e di costume della società italiana del dopoguerra, che nelle intenzioni degli imprenditori più illuminati e impegnati nell'affermazione dei nuovi prodotti industriali e dei consumi di massa, passa attraverso la mediazione intellettuale di designer, architetti, scrittori, grafici. L'autogrill in questo scenario diventa uno dei luoghi eminentemente moderni, in cui compiere il passaggio verso la società dei consumi e alimentare il nuovo mercato dei prodotti industriali e cosmopoliti. Una mediazione necessaria per una realtà che "affonda le sue radici in una specificità culturale dell'industria italiana di fare propri gli strumenti di comunicazione nel sistema di comportamento di chi produce e di chi consu-

ma", di cui l'autogrill diventa una delle espressioni, perché rappresenta una delle "attrezzature nelle quali l'implicazione estetica prende un posto di rilievo", analogamente alle coeve vicende che interessano "il disegno di Marcello Nizzoli per una calcolatrice, di Carlo Scarpa per un negozio Olivetti, dello stesso Bianchetti per i negozi Lagomarsino e di Erberto Carboni per le confezioni di pasta Barilla", grazie alle quali i nuovi prodotti industriali, come quelli Motta e Pavesi, conquistano attenzione e mercato "in un paesaggio domestico e lavorativo ancora formato in parte da oggetti artigianali"². Si chiarisce così ulteriormente l'origine della vicenda dei punti ristoro, significativamente antecedente l'organizzazione dell'assistenza autostradale e direttamente connessa, a prescindere dalla ristorazione, alla vendita dei prodotti industriali della Pavesi³. In questa prospettiva acquistano infine senso definitivo tanto gli interni che i volumi di Bianchetti e di Bega per i primi autogrill, soprattutto se confrontati con quelli più universali dei successivi⁴, confermando l'appartenenza di questa parte della ricerca italiana alla qualità dell'oggetto architettonico, perseguita in vista dell'affermazione delle autonomie espressive e costruttive di ciascun intervento, piuttosto che a quella internazionale dell'architettura autostradale americana, comunque riconosciuta come esperienza guida per gli interventi del dopoguerra⁵.

Due valori distinti rafforzano infine, nell'orizzonte culturale tratteggiato, il carattere identitario dell'esperienza italiana.

Il primo è dato dall'innovazione tipologica, che attraverso la serie dei ponti, dopo la stagione dei padiglioni laterali, stabilisce una diversa relazione tra architettura e infrastruttura, così da dispiegare da un lato, quasi "una sorta di dispositivo che nella sua forma ludica educa o forse più semplicemente rende consueta nell'esperienza collettiva la velocità, o meglio il viaggio in automobile"⁶, dall'altro, proietta l'esperienza architettonica verso la dimensione territoriale, in una prospettiva che sarà negli anni successivi dei ponti abitati delle megastrutture e dell'odierna ricerca sulla qualità della terza dimensione dello spazio infrastrutturale.

Il secondo è rappresentato dai caratteri costruttivi di questi manufatti. L'adozione della costruzione metallica in maniera diffusa in un *corpus* di opere, omogenee per caratteri funzionali e tutte significative per l'impatto registrato nell'immaginario collettivo dell'epoca, rappresenta un tassello centrale in un

panorama che vede questa tecnica ancora marginale, in ragione dell'egemonia del calcestruzzo armato. La rapidità e la maggiore semplicità di esecuzione delle strutture metalliche, al confronto del cantiere tradizionale in calcestruzzo, hanno senza dubbio favorito la predilezione per questa tecnica, così da limitare i tempi di esecuzione e le interferenze con il traffico stradale. Le opportunità tecnico-costruttive e organizzative non sono da considerarsi però responsabili esclusive delle scelte operate. L'analisi della vicenda e delle singole realizzazioni ha evidenziato che tale selezione è avvenuta sulla base e in vista delle implicazioni estetiche e figurative che le proprietà materiche e la tecnica di assemblaggio delle parti avrebbero potuto garantire nel quadro del programma di qualificazione architettonica dei manufatti. L'evoluzione della costruzione metallica in Italia tra gli anni '50 e '60 verso un'applicazione consapevole della tecnica in termini linguistici è dunque confermata dalla serie degli edifici ristoro.

A questa tensione culturale e ideologica favorevole, si affianca, come già sottolineato, il condizionamento del panorama costruttivo italiano, la cui matrice tradizionale, contrasta inevitabilmente le potenzialità di industrializzazione della produzione e del cantiere, implicite nei procedimenti metallici. Pur in presenza di un'affiliazione alla modernità programmatica della tecnica metallica, nella realizzazione di queste opere permane il segno della costruzione artigianale, così da rispecchiare quella condizione che contraddistingue la situazione italiana dagli altri contesti occidentali più avanzati. Nonostante l'incremento della produzione nel dopoguerra, l'industria metallica appare ancora profondamente diversa da quella dei paesi europei e degli Stati Uniti. Le ragioni di ordine strutturale di tale specificità sono evidenti in quegli anni e riferibili:

alla scarsa familiarità che i tecnici, più vicini alle strutture murarie e in cemento, mostrano nei confronti dell'acciaio;

- alla mancanza di norme tecniche e di criteri di unificazione in materia di costruzioni metalliche;

- alla mancanza di una quantità e varietà di laminati adatti all'edilizia, che penalizza economicamente chi intende sostituirli con profilati saldati;

- alla mancanza o alla incompletezza dei materiali e dei componenti di completamento della struttura metallica, che spinge ad adattare materiali e componenti tradizionali alla logica della costruzione metallica, azzerando i vantag-

gi economici, di fruibilità e flessibilità propri dell'ossatura metallica;
- alla mancanza di un'impresa specializzata, in grado di gestire le fasi di montaggio e di finitura delle strutture metalliche⁷.

Pur in presenza di queste condizioni penalizzanti, le diverse espressioni della tecnica nell'evoluzione tipologica dell'edificio ristoro, come l'analisi della vicenda ha dimostrato, arricchiscono il repertorio dei caratteri della costruzione metallica, sia nella sua fase più segnatamente moderna, con il disegno raffinato e la dissimulazione degli elementi e dei meccanismi nella prima serie di edifici analizzati, sia, successivamente, nell'esperienza solitaria di Montepulciano, in cui la sovrapposizione del registro costruttivo sostiene, con un linguaggio già vicino al meccanicismo degli anni '60-'70, la trama compositiva dell'intervento stesso.

6.3 Il problema dello standard

L'oscillazione tra la ricerca sulla serie e l'interpretazione autonoma, nelle diverse occasioni, del tema progettuale autostradale, che si è vista emergere in alcune fasi della vicenda dell'edificio ristoro, assume tratti ben diversi nel progetto della stazione di servizio. Si completa così, attraverso l'approfondimento di questa riflessione, il carattere identitario della linea italiana.

La stazione, altro manufatto chiave dell'area di servizio autostradale, vive negli anni del dopoguerra il ruolo di comprimario su una scena il cui protagonista assoluto rimane l'edificio ristoro. La sua vicenda silenziosa affronta il tema dello standard ponendolo al centro dei maggiori programmi di realizzazione.

La semplicità costruttiva e l'estraneità della serie di manufatti al programma di comunicazione che investe invece l'edificio ristoro, rende questo laboratorio subito più vicino al tema del progetto seriale. Alle ragioni suddette se ne affianca un'altra, altrettanto determinante. L'Agip è la committenza nazionale egemone sul mercato, che individua nella formazione di un repertorio di tipi lo strumento prioritario per affrontare la qualificazione e la gestione del mercato. Le altre aziende petrolifere intervengono con soluzioni universali o, in alcuni casi, affidando il progetto delle proprie attrezzature allo stesso progettista del punto ristoro⁸. La strada verso la tipizzazione che l'Agip sceglie attraversa trasversalmente, come già sottolineato, il terreno delle stazioni urbane ed extraurbane,

sfuggendo alla fenomenologia moderna del rito autostradale, della quale si alimenta l'edificio ristoro.

Allo stesso tempo le tecniche costruttive prescelte, in virtù del diverso contesto culturale e programmatico nel quale queste realizzazioni prendono forma, adottano preferibilmente il registro tradizionale della costruzione muraria, aggiornata dalla frequentazione del linguaggio moderno. Una tecnica consolidata che può contare su una semplicità esecutiva e organizzativa, che razionalizza i costi di costruzione e di gestione degli impianti su tutto il territorio.

Bisogna attendere la seconda serie di stazioni di servizio autostradali tipo perché si affronti il tema dello standard in termini innovativi, suggerendo percorsi di ricerca originali, anche in relazione agli scenari internazionali, sulla scia dei concorsi banditi dalla stessa Agip e dall'Esso. Da queste esperienze emerge un rapporto trasformato tra architettura autostradale e contesto insediativo, in cui la valutazione della qualità del dispositivo progettuale non appare più vincolata all'espressione assoluta e conclusa del manufatto, come nella serie dei punti ristoro, né tanto meno rigidamente cristallizzata nel repertorio delle stazioni Bacciocchi, ma bensì suggerita attraverso un sistema di elementi formali e costruttivi ad assetto variabile, aperti ad altrettante possibili configurazioni. La strada del progetto aperto, inaugurata seppure solo con poche sperimentazioni da Bega, in particolare, nel decennio precedente, è percorsa con maturata consapevolezza da Costantino Dardi e da Vittorio De Feo nelle loro proposte della fine degli anni '60. La contraddittoria questione che Dardi coglie nell'appartenenza contemporanea del tema progettuale della stazione di servizio a due terreni disciplinari differenti, quelli dell'architettura e del design, è risolta dai due progettisti con strumenti diversi nella stessa stagione culturale, ma in vista del comune obiettivo di adattamento della stazione di servizio al mutato contesto di riferimento.

In questo secondo momento di riflessione sullo standard si modifica significativamente anche il rapporto con le tecniche produttive, che intervengono a sostegno della traiettoria del progetto aperto con strumenti e materiali provenienti dal mondo dell'industrializzazione edilizia, affacciatasi con maggiore visibilità nel panorama nazionale.

I concorsi AGIP ed ESSO, seppure concepiti entrambi nella stessa fase storica e culturale, sulla base di un quadro esigenziale e di una committenza analoghi,

sembrano differenziarsi per il diverso atteggiamento nei riguardi del difficile confronto tra la riconoscibilità dell'immagine e la replicabilità dell'impianto da un lato e la disponibilità alla modificabilità dello stesso, in presenza di contesti e modi d'uso differenti (attuali e futuri) dall'altro. In tal senso, pur garantendo nei due interventi la versatilità dell'impianto, il dialogo tra i campi della grafica, del design, dell'architettura, sembra assumere nel progetto di De Feo una sensibilità tale che il segno della comunicazione pubblicitaria diventa matrice formale della stazione. Se da un lato la strada imboccata da De Feo potrebbe suggerire una certa continuità con le architetture pubblicitarie autostradali degli anni '50 - a condizione di sostituire all'articolato disegno delle macchine inutili di Bianchetti, la risolutezza della sezione logo della stazione ESSO - dall'altro, proietta questo progetto nella ricerca contemporanea sul tema della standardizzazione, emblematicamente ritratta da Ruscha⁹ nella contemporanea "stazione - segno". L'avvicinamento alla *Standard Station* di Ruscha, suggerito dall'assorbimento dei tradizionali elementi figurativi e funzionali dell'architettura autostradale nell'unica matrice formale proposta da De Feo, è ridiscusso dallo stesso progetto, quando questo recupera nuovamente, attraverso la versatilità della matrice univoca, un'articolazione inaspettata dell'impianto.

Se si riconoscono dunque come elementi invarianti del contributo italiano, percorsi di ricerca prevalentemente orientati verso la qualità del manufatto, al contempo è possibile evidenziare in tale atteggiamento, una traiettoria evolutiva, in cui all'autonomia e alla perfezione dell'edificio ristoro degli anni '50, segue, sia l'organicità del sistema di elementi spaziali e costruttivi delle stazioni di Dardi, in cui emerge "il problema-quesito dell'ambientazione paesaggistica del nuovo oggetto", sia la ricerca del delicato equilibrio tra la versatilità, la riconoscibilità e la ripetibilità dell'impianto, sperimentato nella stazione ESSO di De Feo.

6.4. Dall'eredità del contributo italiano alla formulazione di una griglia di indicatori di qualità del progetto

Sulla base dei caratteri identitari del contributo italiano delineati nei paragrafi precedenti di questo capitolo, si può individuare l'eredità contemporanea di tale esperienza. A tal fine sono stati definiti una serie di indicatori della qualità del progetto finalizzati alla valutazione delle esperienze odierne e nella prefigurazione degli scenari futuri del progetto dell'area di servizio.

Nella formulazione degli indicatori si è tenuto conto:

- dei profili di qualità del progetto delle infrastrutture definiti e assunti a riferimento dal dottorato di ricerca internazionale QUOD (Infrastrutture e contesti, Infrastrutture, ambiente, paesaggio, Infrastrutture e morfogenesi degli spazi, Infrastrutture e consenso, Infrastrutture e processi di fattibilità)¹⁰;
- dei risultati dell'analisi e dell'interpretazione della vicenda italiana come caso esemplificativo della ricerca architettonica e costruttiva sull'area di servizio in epoca moderna.

Sono stati individuati complessivamente quattro indicatori. Questi parametri, coerentemente con i caratteri dell'identità del contributo italiano al progetto dell'area di servizio, privilegiano la scala dell'edificio e, solo nel caso della modalità di intersezione tra area e rete, estendono il loro campo di interesse al rapporto (fisico e visivo) stabilito tra l'infrastruttura e l'area di servizio attraverso il manufatto. I quattro indicatori sono:

1. Modalità di intersezione area -rete;
2. Complessità funzionale;
3. Appropriatezza tecnologica;
4. Flessibilità funzionale e tecnologica degli edifici.

Ogni indicatore è presentato nella scheda sintetica di riferimento attraverso una serie di campi descrittivi riguardanti:

- a) la denominazione
- b) la descrizione
- c) la corrispondenza tra l'indicatore e i profili di *quality of design*
- d) i caratteri dell'area correlati all'indicatore
- e) le relazioni con gli altri indicatori.

Rispetto al punto c) è opportuno precisare che i quattro indicatori sono stati confrontati con i cinque profili assunti a riferimento dal Dottorato di ricerca

internazionale *Quality of design* (Infrastrutture e contesti, Infrastrutture e sostenibilità paesaggistico-ambientale, Infrastrutture e morfogenesi, Infrastrutture e consenso, Infrastrutture e fattibilità) allo scopo di individuare eventuali corrispondenze tra il dominio del profilo e la definizione dell'indicatore. Ogni indicatore può infatti essere considerato come una specifica declinazione, nell'ambito del tema progettuale in questione, del dominio assunto per ciascun profilo di *quality of design*.

Il punto d) si preoccupa di evidenziare quei caratteri (insediativi, dimensionali, funzionali, morfogenetici, tecnico-costruttivi) la cui espressione è direttamente correlabile all'indicatore.

Il punto e) affronta le relazioni tra gli indicatori. Si ritiene infatti determinante il controllo degli effetti sinergici derivanti dalla considerazione contemporanea di più indicatori, riferibili in particolare all'esplorazione dei rapporti tra le parti (costruite e non) dell'area, tra l'area e la rete, tra gruppi di aree, tra l'area e il territorio.

In ogni caso si ritiene opportuno premettere alla presentazione sintetica dei quattro indicatori alcune considerazioni preliminari riguardanti i criteri di selezione adottati nella definizione dei parametri.

La valorizzazione dell'intersezione tra l'area e la rete (Indicatore n.1 Cfr. scheda 6.4.1)si sviluppa come corollario della ricerca architettonica e costruttiva sull'edificio ristoro. Le risorse impegnate nel progetto delle aree a ponte e i conseguenti effetti sull'evoluzione del tema progettuale ne sono un documento evidente. Questo tipo di soluzioni determinano una relazione tra la rete e l'area di servizio di maggiore complessità che enfatizza ulteriormente la dimensione dell'oggetto architettonico nella configurazione dell'area.

La complessità funzionale (indicatore n. 2 Cfr. scheda 6.4.2)emerge nella vicenda italiana come uno degli strumenti privilegiati per perseguire gli obiettivi di deterritorializzazione dell'area di servizio, attraverso il trasferimento all'interno dello spazio di sosta di riti e attrezzature collettivi tradizionalmente urbani.

In merito all'appropriatezza tecnologica (Indicatore n. 3 Cfr. scheda 6.4.3) l'esperienza italiana suggerisce un rapporto critico tra il linguaggio costruttivo e la ricerca figurativa ed espressiva tanto nelle singole architetture, quanto nella qualificazione dell'elemento seriale. Ciò è confermato nelle manifestazioni fondamentali della vicenda italiana. Infatti, tanto il trasferimento della modernità

programmatica della costruzione metallica nelle architetture autostradali del dopoguerra, quale strumento di valorizzazione della dimensione figurativa ed estetica di quei manufatti, quanto le "ragioni dell'architettura" e quelle della "tecnologia" che Dardi e Morabito cercano di confrontare nel progetto seriale, attraverso l'utilizzo critico dei materiali consolidati e delle disponibilità industriali contemporanee, rappresentano espressioni diverse della stessa tensione alla consapevolezza dell'atto tecnico-costruttivo all'interno di un tema progettuale che per la sua matrice ideologica, si impone come fortemente determinato dal registro costruttivo.

La flessibilità tecnologica e funzionale degli edifici (Indicatore n. 4 Cfr. scheda 6.4.4) riscontrata nella serie di progettazioni sperimentali sulla stazione di servizio tipo, si costituisce nell'esperienza italiana come criterio utile a governare l'evoluzione dei modi d'uso e l'instabilità tipologica connaturata in questi edifici attraverso la naturale predisposizione all'adattamento e alla crescita programmata nel tempo di configurazioni base in contesti di riferimento consolidati (urbano, extraurbano, autostradale, rurale).

6.4.1 MODALITA' INTERSEZIONE AREA-RETE

DENOMINAZIONE: MODALITA' INTERSEZIONE AREA-RETE
DESCRIZIONE: <i>L'indicatore è derivato dall'evoluzione tipologica dell'edificio ristoro e segnala la modalità di intersezione fisica e visiva stabilita tra l'area e la rete autostradale. Nella casistica consolidatasi nella manualistica italiana del dopoguerra si possono individuare aree:</i> <ul style="list-style-type: none">- <i>laterali, normalmente ricorrenti nei casi di aree semplici, con tutti i servizi accessibili da entrambe le carreggiate;</i>- <i>a ponte, ricorrenti nelle aree complete, con edifici-ponte e sistemazione dei piazzali sulle due carreggiate simmetriche o asimmetriche.</i>
CORRISPONDENZA PROFILO QUOD/INDICATORE: <ul style="list-style-type: none">- <i>Infrastrutture e contesti</i>- <i>Infrastrutture e consenso</i>√ <i>Infrastrutture e morfogenesi</i>- <i>Infrastrutture e fattibilità</i>- <i>Infrastrutture e sostenibilità paesaggistica e ambientale</i>
CARATTERI DELL'AREA CORRELATI ALL'INDICATORE: <ul style="list-style-type: none">● <i>Organizzazione planimetrica</i>● <i>Livello di accessibilità</i>● <i>Livello di complessità funzionale</i>● <i>Riconoscibilità</i>
INDICATORI CORRELATI: <ul style="list-style-type: none">√ <i>Complessità funzionale</i>√ <i>Appropriatezza tecnologica</i>- <i>Flessibilità funzionale e tecnologica degli edifici</i>

NOTE

¹ Cfr Luca Monica, op. cit. p. 210. L'argomento è trattato dall'autore con esclusivo riferimento ai caratteri fenomenologici dell'architettura degli autogrill Pavese. Si ritiene comunque che la lettura possa offrire spunti interessanti per la più vasta vicenda dell'edificio ristoro, di cui i punti Pavese, come si è dimostrato, rappresentano un nodo centrale.

² Luca Monica, op. cit. p. 220.

³ La nascita della catena Pavese è affrontata nel terzo capitolo.

⁴ Circoscrivendo l'analisi ai punti Pavese si può sottolineare che i punti di Frascati e Feronia sono già distanti da quelli dei primi padiglioni e del ponte di Fiorenzuola: scompaiono i cesti in vimini, le ceramiche decorate e, all'esterno, le ringhiere con motivi artistici.

⁵ La ristorazione autostradale organizzata negli Stati Uniti è affrontata nel capitolo 1.

⁶ Bertrand Lemoine, I ponti autogrill, «Rassegna», 48,1991.

⁷ Cfr. Franco Bianchi di Castelbianco, *Attualità delle costruzioni metalliche nel campo edilizio*, «Acciaio e costruzioni metalliche», n.6, 1956, p. 280-281.

⁸ E' il caso della stazione Esso di Angelo Bianchetti nell'area di Frascati.

⁹ Edward Joseph Ruscha, pittore, grafico e fotografo americano, associa il suo percorso artistico ad avanguardie come la pop art e il fotorealismo. Una parte significativa della sua produzione è dedicata al paesaggio autostradale americano. Standard Station è un'opera del 1963 in cui Ruscha astrae completamente la stazione per farne "un segno simbolo piuttosto che un luogo reale", vera "icona dell'omologabile". Cfr. Nico Ventura, *Lo spazio del moto. Disegno e progetto*, "Grandi Opere", Bari, Editori Laterza, 1996, p. 44-46.

¹⁰ I cinque profili di qualità del progetto individuati all'interno del I ciclo del Dottorato di ricerca QUOD sono così definiti: *Infrastrutture e contesti* "La presa in carico del contesto nel progetto. Una interpretazione critica e creativa, che riconosce i diritti del testo senza accettare una eccessiva subordinazione ma anche senza praticare una colpevole indifferenza alle qualità identitarie locali. In particolare per ciò che concerne le infrastrutture va confutata la razionalità di settore che organizza il progetto in modo autoreferenziale, unicamente in funzione di valori di funzionalità, sicurezza e costo delle nuove opere. Le infrastrutture interagiscono con i contesti che attraversano, pertanto, i loro caratteri funzionali devono adattarsi alla diversità dei paesaggi locali, diversificando i loro caratteri tecnico-progettuali in base alle differenti necessità dei contesti locali attraversati."

Infrastrutture, ambiente, paesaggio "La consapevolezza dell'importanza del paesaggio determina la necessità di valutare gli effetti su di esso causati da tutte le azioni che interessano il territorio, la città, sia a livello regionale che comunale. Il riconoscimento del valore del paesaggio deve permeare in particolare la progettazione delle infrastrutture. Ogni azione sul territorio e sulle reti deve essere interpretata come intervento sul paesaggio. Non si possono considerare legittimi progetti che siano indifferenti al valore del patrimonio paesaggistico, né tanto meno interventi infrastrutturali che comportano alterazioni irreversibili dei valori di maggiore pregio..."

Infrastrutture e nuove forme di spazi "Le infrastrutture possono essere concepite come gli incubatori di una nuova spazialità contemporanea, dove i luoghi si definiscono come snodi tra il fascio di flussi materiali e immateriali che attraversano lo spazio e i territori locali radicati nella storia e nella natura. In questi luoghi si elaborano anche nuovi modelli d'uso dello spazio e dei comportamenti sociali."

Infrastrutture e consenso "La realizzazione delle nuove infrastrutture non può avvenire d'imperio sotto la responsabilità di un'amministrazione o di un'Agenzia che impongano al territorio le esigenze di gestione delle reti. Deve diventare l'esito di un processo di bilanciamento che volta per volta deve trovare un punto d'equilibrio tenuto conto anche della partecipazione delle popolazioni interessate...Ciò comporta la ricerca di nuovi modelli di intervento, al cui interno vanno approfonditi i temi delle: - procedure di interazione strategica per i soggetti (pubblici, privati, amministrazioni, enti locali) interessati alla realizzazione delle opere infrastrutturali; - procedure per l'ascolto e l'apprendimento delle domande portate dalle società locali".

Infrastrutture e processi di fattibilità "La organizzazione del processo di progettazione delle opere infrastrutturali deve tener conto del ruolo determinante delle valutazioni di fattibilità degli interven-

ti, in particolare sotto il profilo tecnico-funzionale, amministrativo, economico-finanziario e gestionale... La qualità del progetto e della realizzazione dell'opera è fortemente condizionata dal progetto di processo che ogni volta va istituito sulla base delle condizioni di contesto e degli obiettivi da raggiungere".

i

7. DALL'ANALISI DELL'EVOLUZIONE CONTEMPORANEA ALLA
FORMULAZIONE DI INDIRIZZI DI PROGETTO PER IL FUTURO DEL-
L'AREA DI SERVIZIO AUTOSTRADALE

7.1- L'architettura autostradale nel contesto contemporaneo

I processi di innovazione nel progetto delle architetture autostradali contemporanee, pur sollevando questioni originali sul tema, continuano, per alcuni versi, a muoversi nel solco delle esperienze consolidate, assumendo la qualità del manufatto come valore esclusivo dell'intervento. Tale atteggiamento è declinato secondo le due posizioni consolidate nel '900. Da un lato, si collocano gli studi, più o meno originali, per la tipizzazione dei manufatti o di parti di essi; dall'altro, la ricerca sull'originalità architettonica e costruttiva del manufatto. Le affinità che legano gli esiti contemporanei alle questioni originarie del tema progettuale riguardano tanto la ricerca di un dominio disciplinare di riferimento (architettura, ingegneria, grafica pubblicitaria) quanto la ricerca di un equilibrio possibile tra la serialità del manufatto e la variabilità dei contesti. Nell'ambito di questa continuità ideologica emergono elementi di innovazione sui quali è necessario soffermarsi per delineare la specificità contemporanea.

7.1.1. L'area di servizio come progetto seriale

La tendenza alla tipizzazione, presente in alcune esperienze della prima metà del '900 e diventata rilevante nel secondo dopoguerra¹, condiziona ancora oggi il progetto delle architetture autostradali.

Sulla base di queste premesse si è consolidato un modello funzionale² dell'area di servizio che tiene conto:

- dei requisiti di sicurezza e fruibilità dei servizi e degli spazi;
- della razionalizzazione dei percorsi e della viabilità interna;
- delle esigenze tecniche legate al funzionamento e alla gestione degli impianti;
- dei diversi modelli e dei tempi di fruizione dell'area da parte dell'utenza.

La suddetta configurazione funzionale ha orientato l'approccio seriale al progetto dell'area verso ambiti di intervento parziali, ossia circoscritti alla sfera dei manufatti; o, in alcuni casi, su interventi globali, in cui oggetto della progettazione seriale diventa l'intera area di servizio, concepita come sistema chiuso da

dislocare sul territorio.

Nel primo caso il progetto interessa gli edifici per i viaggiatori e gli autoveicoli. In questo ambito le società petrolifere sono particolarmente attive, con interventi determinati dai programmi di comunicazione dell'azienda. I prodotti, coincidenti con organizzazioni tipo di stazioni di rifornimento e annessi servizi per l'utenza, più o meno complesse, sono quasi esclusivamente frutto di società di progettazione e design specializzate nel settore petrolifero. Le pubblicazioni aziendali, prodotte dalle diverse società, compensano la letteratura sull'argomento non particolarmente nutrita³. Emergono come espressioni caratterizzanti questo segmento del progetto contemporaneo della stazione di servizio:

- l'adozione di soluzioni legate alla tecnologia delle pompe di erogazione del carburante (es. pompe sospese) il cui effetto diventa leggibile nell'organizzazione e nella sicurezza del piazzale, nonché nella percezione visiva dello spazio da parte dell'utente in movimento e in sosta;
- l'adozione di stazioni mobili, adatte per particolari condizioni di contesto;
- l'integrazione all'interno del layout funzionale originario, di attrezzature commerciali e servizi tradizionali (supermarket, punto posta/banca), e/o innovativi (es. terminali logistici per l'*e-commerce*);
- l'integrazione di tecnologie solari per la produzione di energia pulita (es. pannelli solari, fotovoltaici).

La declinazione del principio della tipizzazione si articola ulteriormente in proposte di prototipi da inserirsi in ambiti paesaggistici sensibili⁴, o nel ricorso a un kit predefinito di componenti tecnologici e spaziali, attraverso il quale attrezzare il piazzale.

In ogni caso le strategie adottate e gli esiti corrispondenti appaiono distanti dalla consapevolezza ideativa e costruttiva che assisteva sperimentazioni ana-

loghe sul tema della replicabilità dell'impianto. Infatti, il sistema di elementi spaziali e tecnologici delle stazioni tipo di Dardi, così come la versatilità dell'impianto Esso di De Feo, condividevano una dimensione culturale del-



Fig. 129 - La stazione di servizio come elemento seriale nel paesaggio autostradale contemporaneo

7. DALL'ANALISI DELL'EVOLUZIONE CONTEMPORANEA ALLA FORMULAZIONE
DI INDIRIZZI DI PROGETTO PER IL FUTURO DELL'AREA DI SERVIZIO
AUTOSTRADALE

l'azione progettuale per molti versi estranea alle esperienze contemporanee. Atteggiamenti più originali riportano, nuovamente, il tema sul terreno dei valori architettonici e costruttivi. La stazione di Norman Foster per la Repsol in Spagna ne è un esempio (Fig. 130-132).

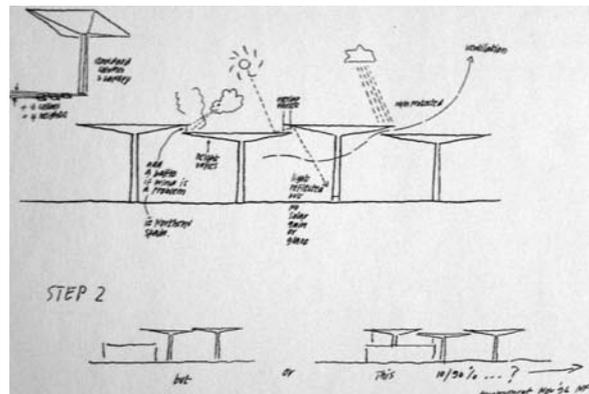


Fig. 130-132 - La pensilina - ombrello
nella stazione Repsol, Spagna,
prog. Norman Foster

In questo caso la soluzione, pur ricorrendo al componente standardizzato, si caratterizza per il segno tridimensionale della pensilina-ombrello, che qualifica la spazialità del piazzale, secondo la sensibilità inaugurata dai pionieri degli anni '30.

Il prototipo della Hydro Texaco, realizzato in Scandinavia per la stazione di Vinterbro nei pressi di Oslo, si distingue perché frutto di un programma di progetto maturato nel rispetto delle linee guida elaborate dal Ministero per gli Affari Culturali scandinavo, con l'intento di preservare le specificità paesaggistiche e culturali del luogo dall'aggressione pubblicitaria e comunicativa dei grandi gruppi petroliferi. Il progetto, elaborato da Odd Thorsen Design &

Arkitektur, assume l'appropriatezza dei materiali e degli elementi spaziali adoperati, come parametri qualificanti l'efficacia della soluzione progettuale.

Un secondo livello di tipizzazione riguarda la realizzazione di modelli dell'intera area di servizio, predisposti da un unico gruppo di lavoro su incarico di una società petrolifera (nel caso dell'area di Houten della Total – Fina) o di un gestore autostradale (nel caso delle stazioni gemelle Leichwiesen, commissionate dalla Società Autostrade della Baviera).

Il filo rosso che unisce alcune delle realizzazioni alla ricerca di matrice moderna, aggiornata dal repertorio tecnico-costruttivo contemporaneo, è tessuto con gli elementi dell'architettura già ricorrente nella stagione degli anni '30.

L'area di servizio di Houten⁵ in Olanda (1997-2000) è stata commissionata dalla Total-Fina, nell'ambito del programma Fina 2010, alla Samyn & partners, proseguendo l'esperienza già avviata dalla Total con Samyn nella stazione di Wanlin (1995) in Belgio e perfezionata poi negli anni successivi con obiettivi più com-



Fig. 133 - La barriera frangivento nella stazione di Houten, Olanda, 2000, prog. Samyn & partners (Samyn & partners)

plici. L'area si distingue per la ricerca del comfort e della qualità ambientale degli spazi destinati all'utenza e per la volontà di definire modalità di inserimento del prototipo sia in ambito urbano che rurale. Questi obiettivi sono stati tradotti nella scelta di specifiche soluzioni tecnico – costruttive (le lamiere microforate per le barriere frangivento, la struttura ad albero in acciaio per la pensilina), responsabili di effetti spaziali evidenti nella percezione dell'area dall'autostrada, nonché nella qualità delle condizioni di fruizione degli spazi.

Le aree di servizio gemelle Leichwiesen, commissionate dalla Società Autostrade della Baviera a Thomas Herzog + partners (1996), ripropongono l'or



Fig. 134 - La barriera frangivento nella stazione di Houten, Olanda, 2000, prog. Samyn & partners (Samyn & partners)

ganizzazione funzionale consolidata, distinguendo una zona riposo (che accoglie ristoranti e negozi) e una zona di servizio (che ospita le pompe, gli edifici tecnici e i servizi per l'utenza). La specificità del modello consiste nella ricerca delle soluzioni tecnico-costruttive, affidate a un sistema di elementi standardizzati, con struttura di elevazione in acciaio e copertura in legno, nell'adozione di tecnologie solari passive e attive per la ventilazione naturale degli ambienti e la produzione di energia. Anche in questo caso è la grande pensilina che protegge la zona rifornimento a caratterizzare la spazialità dell'area⁶.

7.1.2. L'evoluzione contemporanea dello spazio stazione. Il caso delle architetture autostradali di Samyn & partners

Osservando l'evoluzione recente dello spazio stazione, cui le aree di servizio possono essere ricondotte, alcuni autori⁷ hanno individuato delle categorie fondamentali, associate alla trasformazione morfo-tipologica dell'edificio stazione e al diverso significato assunto rispetto al contesto, a seguito dell'evoluzione del concetto di infrastruttura da un modello di rete "circolatoria" verso un modello di rete "connettiva"⁸. Alla concezione funzionalista della *rete tunnel* extra - territoriale, collaudata su parametri di efficienza tecnicistica e appartenente a uno spazio proprio, governato dalle regole di controllo e gestione dei flussi, si è andato sostituendo negli ultimi decenni, per effetto delle trasformazioni socio-economiche contemporanee, "un concetto di rete come sistema autonomo, dinamico", governato dal principio della connessione. In questo

quadro occorre sottolineare gli effetti determinatisi, anche attraverso l'area di servizio, nell'interazione tra la rete autostradale e i sistemi insediativi. Se si sostituisce alla concezione della stazione funzionalista, organizzata come mero spazio di supporto al viaggio, la presenza di "un luogo intorno al quale si compie il processo di territorializzazione dell'infrastruttura di trasporto"⁹, si realizza un'azione di sintesi tesa a verificare l'appartenenza e la coerenza di un determinato dispositivo progettuale all'uso e alle specificità insediative.

Questa prospettiva ha generato una densificazione degli elementi edilizi e architettonici minori (piccole stazioni a servizio di linee urbane, metropolitane, regionali), realizzati in risposta alle esigenze di potenziamento dei livelli di accessibilità e intermodalità e definiti come "punti-rete"¹⁰, tipologicamente circoscritti "ai nodi di interscambio o stazioni metropolitane". Gli effetti indotti dalle molteplici intersezioni e attraversamenti tra le reti autostradali e i sistemi insediativi rendono sempre più vicina questa definizione alla realtà della stazione di servizio e dunque dell'area.

La qualificazione dei punti-rete metropolitani, operata in rapporto ai contesti interessati, responsabile, come sottolinea Paola Pucci, riferendosi in particolare alle stazioni metropolitane, del "processo di complementarità tra funzione movimento e valenza di luogo", si estende in tal modo al tema dell'area di servizio e delle architetture autostradali che contribuiscono a definirla, riaprendo in termini propositivi l'originaria riflessione sulla controversa questione circa l'appartenenza simultanea di questo tema progettuale all'ambito del design e dell'architettura.

La rinnovata attenzione riposta, oggi, nel progetto degli edifici per l'assistenza autostradale mira a sondare il ruolo che questi, liberati dalla standardizzazione dei dispositivi architettonici, possono svolgere nella più complessa prospettiva "di misurare la distanza, valorizzando contemporaneamente il rapporto tra sosta e velocità, tra stasi e movimento, in una dimensione non puramente tecnicistica"¹¹.

In questo scenario Carlo Gasparri inserisce, ricollegandoli alle esperienze lecorbuseriane nonché alla vicenda degli autogrill italiani, gli edifici-ponte autostradali contemporanei, come gli interventi di Phylippe Samyn, rintracciando "un filo rosso che unisce diverse sensibilità ed esperienze progettuali ricordandoci la necessità di un controllo complessivo e integrato della progettazio-

ne architettonica, infrastrutturale e paesaggistica.”

L'architettura autostradale di Phylippe Samyn enuclea, già a partire dal progetto della stazione di Wanlin (1995), alcuni dei punti che verranno sviluppate negli anni a venire.

Samyn sviluppa una strategia di progetto articolata, indicata dallo stesso progettista e riguardante¹²:

- la considerazione dell'area autostradale, degli edifici e degli spazi ospitati “non più come un'architettura periferica”, ma bensì come occasione importante per un buon progetto, che entri in relazione con il luogo;
- la capacità di investimento della committenza e la volontà della stessa di assorbire i costi maggiori determinati dalla ricerca della qualità;
- la possibilità di intervenire su aree e contesti interessati da un traffico automobilistico consistente, che consenta, alla luce del punto precedente, di prevedere un rientro economico rapido e sicuro per le attività commerciali e ricreative previste;
- la revisione dei criteri di gara per l'aggiudicazione del progetto (non sempre attenti ai parametri di qualità architettonica degli interventi);
- la possibilità di lavorare in maniera organica sull'intera area, senza dover condividere parti del progetto con altri attori non orientati verso gli stessi obiettivi di qualità.

Il rapporto con la committenza è correttamente segnalato da Samyn come una delle questioni centrali nella definizione di indirizzi di qualità e nella formazione di processi di innovazione degli atteggiamenti di progetto consolidati. Le esperienze delle stazioni americane degli anni '30 con gli studi di Geddes per la Socony, di Loewy per la Esso, di Teague per la Texaco, così come quelle degli edifici ristoro italiani del dopoguerra, con i progetti di Bianchetti per la Pavesi e di Bega per la Motta, confermano come premessa necessaria per l'efficacia del processo di innovazione del tema progettuale, la condivisione, tra committenza e progettista, di un programma culturale, oltre che commerciale e produttivo.

Il gruppo di Samyn & partners è stato autore nell'ultimo decennio di una serie di progettazioni nel settore delle aree di servizio autostradali, elaborate per la società petrolifera Total-Fina lungo la rete belga. La collaborazione ha avuto inizio nel 1994.

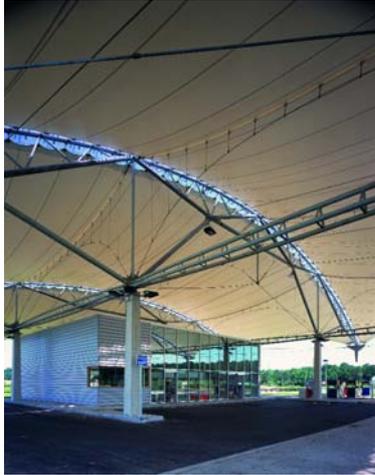


Fig. 135 - 137 - La pensilina nella stazione di Wanlin, prog. Samyn & partner (Samyn & partners)

Un anno dopo il progetto per l'area di Wanlin (Fig. 135-137).

A partire da queste esperienze Samyn trasferisce nella sfera dell'area autostradale il suo programma più generale, basato sui temi che riguardano il comfort, la qualità ambientale degli spazi abitati, la sostenibilità energetica, l'appropriatezza delle scelte tecnologiche, estendendo l'impegno del gruppo di lavoro all'intero processo (progettazione paesaggistica, architettonica, degli interni, strutturale, impiantistica, project management, analisi costi).

L'interesse per le realizzazioni di Samyn è costituito, nella prospettiva di questo studio, dall'atteggiamento progettuale che accomuna i diversi interventi, vicino sia ai temi consolidati dell'architettura autostradale, sia ai quesiti contemporanei. Le sue realizzazioni propongono, da un lato, una riflessione sui rapporti tradizionali tra architettura e costruzione, indagati attraverso l'aggiornamento delle tecniche e dei materiali; dall'altro, prospettano l'apertura verso le nuove funzioni dell'area e le sue relazioni con il territorio.

In riferimento al primo aspetto le architetture autostradali di Samyn si caratterizzano per la definizione dei manufatti attraverso il ricorso agli elementi architettonici e agli impianti tipologici, come la pensilina e l'edificio ponte, consolidatisi nella prima metà del XX secolo o immediatamente dopo. Allo stes-



7. DALL'ANALISI DELL'EVOLUZIONE CONTEMPORANEA ALLA FORMULAZIONE
DI INDIRIZZI DI PROGETTO PER IL FUTURO DELL'AREA DI SERVIZIO
AUTOSTRADALE

so tempo su questi riferimenti Samyn innesta una rigorosa ricerca tecnologica che gli consente di aggiornare segni e funzioni dell'architettura degli elementi e di suggerirne altri. Un atteggiamento che deriva dalla forte connotazione tecnologica e dalla preoccupazione per la costruzione, che animano il processo progettuale di Samyn trovando espressione, nello specifico, nella ripresa del tema della pensilina, dei volumi trasparenti e leggeri, nell'invenzione del guscio e della barriera frangivento, che da meri dispositivi di protezione climatica, diventano elementi architettonici e costruttivi unificanti i volumi e gli ambiti funzionali. Tutto in continuità con l'atteggiamento che si è riconosciuto evidente nelle prime stazioni degli anni '30¹³.

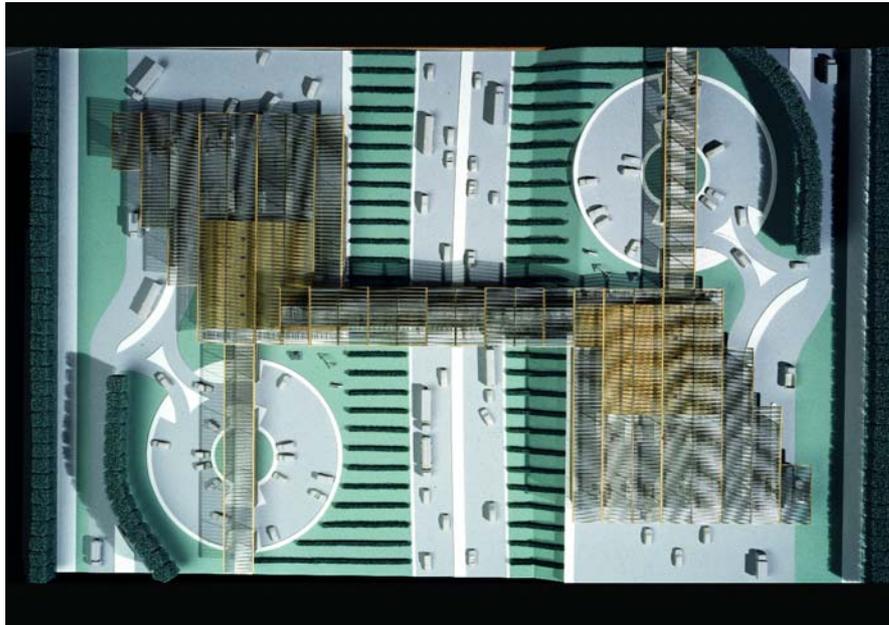
Due interventi in particolare sono esemplificativi dell'affinità rilevabile tra il lavoro contemporaneo di Samyn e la produzione del XX secolo. Si tratta delle aree a ponte di Nivelles (1998-2001) sulla E19 Bruxelles-Parigi (Fig. 138 e 140-141) ed Hellebecq (1999-2002) sulla A8 (Fig. 139).

La preoccupazione essenziale è quella per la creazione di un'architettura di



Fig. 138 - L'edificio a ponte nell'area di servizio di Nivelles, Belgio, sulla E-19 Bruxelles - Parigi, prog. Samyn & partners, 1998-2001(Samyn & partners)

elevata qualità ambientale, attraverso il controllo dei parametri interni. In entrambe le situazioni è impiegata la costruzione metallica, mentre le facciate continue, con tecnologie integrate per il controllo ambientale, sono trattate



*Fig. 139- Il modello dell'area di servizio a ponte di Hellebecq, Belgio, sulla A-8 ,
prog. Samyn & partners, 1999-2002 (Samyn & partners)*

come i dispositivi essenziali di un sistema tecnologico complesso e raffinato, ma non esibito.

Nella stazione di Houten, già segnalata come esempio di progetto pilota per la Fina¹⁴, Samyn introduce nuovi elementi. La barriera frangivento in lamiera



*Fig. 140 - L'edificio a ponte di Nivelles
(Samyn & partners)*



Fig. 141- L'edificio a ponte di Nivelles (Samyn & partners)

microforata, pur essendo un efficace strumento tecnologico per il controllo delle condizioni ambientali del piazzale, è presente nel progetto come elemento dell'architettura, che accentua la percezione dell'oggetto stazione in movimento, disegnando agli occhi dell'automobilista uno schermo sinuoso e continuo ai bordi della strada.



*Fig. 142- La stazione di Houten
(Samyn & partners)*

Al contempo, nel caso delle aree a ponte, le pensiline, pur se determinate da motivazioni consolidate di carattere funzionale, acquisiscono il ruolo di elementi unificanti, che saldano l'area della stazione di rifornimento al volume e alla copertura dell'edificio ristoro, creando un sistema articolato ma unitario, vicino, ancora una volta, ai principi delle prime stazioni degli anni '30.



Fig. 143 - L'area di Hellebecq
(Samyn & partners)



Fig. 144 - L'area di Minderhout, Belgio,
prog. Samyn & partners
(Samyn & partners)

Ulteriore elemento di specializzazione del rapporto tra architettura e tecnica nel progetto di Samyn è l'attenzione ai temi della sostenibilità energetica delle costruzioni, in alcuni casi perseguita attraverso l'integrazione di dispositivi per la captazione e la produzione di energia pulita; in altri ricercata in una più complessa valutazione degli impatti ambientali, come documenta il progetto per la stazione di Spy sulla E42 Liegi-Mons (Fig. 145).

Le affinità dell'impianto tipologico avvicinano in particolare i ponti di Samyn a quelli degli edifici ristoro italiani del dopoguerra. Tra le due esperienze emergono alcuni punti di divergenza.

La carica pubblicitaria degli autogrill italiani è estranea alla dimensione contemporanea, in cui la visione globale del punto di servizio sembra prevalere sulle strategie di rappresentazione e di comunicazione dei prodotti e dei marchi aziendali, allontanando queste architetture dalla tradizione degli spazi espositivi e pubblicitari, condivisa dalla vicenda italiana.

La consapevolezza costruttiva che assiste quelle architetture del '900 evolve in quelle di Samyn nel governo di una complessità del sistema tecnologico, che comunque conserva un valore centrale nella definizione dei contenuti espressivi dell'edificio. D'altra parte gli interventi di Samyn inquadrano la dimensione costruttiva nel più ampio rapporto contemporaneo tra architettura e innovazio-

7. DALL'ANALISI DELL'EVOLUZIONE CONTEMPORANEA ALLA FORMULAZIONE
DI INDIRIZZI DI PROGETTO PER IL FUTURO DELL'AREA DI SERVIZIO
AUTOSTRADALE



Fig. 145 - Il progetto di concorso per l'area di Spy, sulla Liegi - Mons, Olanda, prog. Samyn & partners, 2005 (Samyn & partners)

ne tecnologica, superando la corrispondenza specifica tra modernità dei contenuti espressivi e figurativi delle architetture autostradali e modernità delle tecniche costruttive, assunta invece programmaticamente nella vicenda italiana



Fig. 146 - 147- L'area di Minderhout (Samyn & partners)

e, in alcuni casi, in quella europea della prima metà del '900.

La sensibilità di Samyn verso i quesiti contemporanei sollevati dai processi di revisione degli atteggiamenti di progetto dell'area di servizio emerge in alcuni tratti dei suoi interventi. L'interesse per l'organizzazione degli spazi aperti, segnala il superamento del perimetro tradizionalmente circoscritto dagli edifici e dalle aree per la sosta e il parcheggio e si concretizza in interventi di sistema



Fig. 148-149 - L'area di Hellebecq (Samyn & partners)

zione paesaggistica su aree vaste (Hellebecq, Hoogstraten), testimoniando la vicinanza dell'atteggiamento di Samyn alle strategie contemporanee di contestualizzazione dell'area (Fig. 146-147).

La preoccupazione per l'integrazione stazione – rete – territorio è espressa attraverso la considerazione di funzioni complementari e urbane di accoglienza e sosta prolungata o la predisposizione di funzioni connesse alle specificità territoriali o specializzanti la sosta con attività peculiari (es. Hellebecq).

7.2 L'area di servizio come interfaccia tra infrastruttura e territorio. Il caso francese

La qualità spaziale delle architetture degli anni '20/'30 e '50, coincidenti con la nascita e la maturità delle reti autostradali negli Stati Uniti e in Europa, rimane estranea alla riflessione sul contesto, coerentemente con la visione extra – territoriale dell'area che sottende lo sviluppo delle attrezzature di assistenza in quella stagione. I tentativi di confrontare il tema della stazione di servizio con le funzioni e le risorse del territorio sono pochi e solo in un caso si strutturano in maniera organica all'interno di una visione rinnovata dei processi insediativi.

Nella città diffusa preconizzata da Wright le stazioni di servizio hanno già una loro dimensione territorializzata¹⁵. La concezione proposta pone l'accento del discorso sulla coerenza d'uso e sulla complessità funzionale e relazionale che le aree di servizio potrebbero assumere in una condizione insediativa diffusa, strutturandosi come interfaccia tra infrastruttura e territorio.

Nelle esperienze maturate recentemente nei diversi contesti europei si sono evidenziate strategie di progetto finalizzate a consolidare l'attenzione verso i temi della qualità delle relazioni stabilite puntualmente tra area di servizio e rete, tra queste e i territori attraversati, tentando una verifica di coerenza globale del dispositivo progettuale in termini di uso, tecnica e modalità insediative del sistema e dei singoli manufatti. In questa direzione, proseguendo nella traiettoria, indicata da Gasparri, di gestione del rapporto tra velocità e sosta, le aree di servizio scoprono una caratterizzazione innovativa, in cui alla esclusiva o preminente rappresentazione attraverso le architetture autostradali, solo in alcuni casi correlate alle specifiche condizioni insediative, si affianca un'esplorazione più articolata degli strumenti e dei materiali di progetto, orientata a sperimentare l'effettivo "controllo complessivo e integrato della progettazione architettonica, infrastrutturale e paesaggistica". Tale atteggiamento dà origine a un segmento della stagione contemporanea del progetto dell'area di servizio, significativamente rappresentato dalla realtà francese, che alterna al ricorso esclusivo ai principi di standardizzazione delle soluzioni progettuali, l'adozione di procedure e strumenti inclusivi e afferenti a competenze e professionalità diverse, capaci di attivare processi progettuali critici nei confronti del controllo della qualità oggettiva e relazionale delle soluzioni.

Le strategie, attente al tema della contestualizzazione degli interventi, si articolano in azioni differenti che investono:

- la valorizzazione dei caratteri paesaggistico-ambientali preesistenti, attraverso la scelta di modalità insediative e tecniche di realizzazione sensibili a promuovere la percezione di queste specificità;
- l'integrazione di interventi di recupero e salvaguardia delle preesistenze storico-monumentali, il cui livello di fruizione, significativamente modificato dall'attraversamento infrastrutturale, può essere recuperato attraverso il supporto logistico offerto dall'area di servizio;
- l'integrazione nelle architetture dell'area di funzioni e attività (culturali, ricrea-

tive, commerciali) specificatamente connesse alle risorse del territorio;

- l'integrazione di spazi espositivi all'aperto nelle aree interne e circostanti la stazione, con l'obiettivo di connotare comunque, in questo caso artificialmente, la sosta lungo la rete, trasferendo l'esperienza culturale già vissuta nelle stazioni ferroviarie e metropolitane, nel campo autostradale.

Nella rete francese si evidenzia un atteggiamento di forte rinnovamento del progetto dell'area, perseguito attraverso modalità di intervento organico, che investono l'intero sistema di opere complementari autostradali (aree di servizio e di sosta, caselli, centri di manutenzione) e il coinvolgimento dei gestori di diverse reti (Autoroute du Sud de la France, Société des Autoroutes Paris – Rhin – Rhône, Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France, Société des Autoroutes Paris – Normandie). Ampliando l'orizzonte di osservazione solo temporaneamente, per includere le altre opere complementari, è possibile comprendere, attraverso l'indicazione francese, il contributo che la considerazione di questo ambito allargato di intervento può offrire alla definizione di strumenti di progetto adatti a rappresentare il governo consapevole dell'interfaccia tra sosta e movimento.

Una prima direttrice è offerta dall'aggiornamento del rapporto tra mezzi tecnici e contenuti espressivi che, superata la dimensione meccanicistica e funzionalista del passato, assiste il progetto di ambientazione, in cui, lontano da espressioni mimetiche o celebrative, gli oggetti e le architetture della tecnica si offrono al confronto con le forze e gli elementi del campo ambientale attraversato, esplorando i temi classici del rapporto tra tecnica e architettura sull'autostrada: l'attraversamento, la leggerezza, la trasparenza, la visibilità.

La barriera Des Eprunes (1991), sull'Autostrada A5, è realizzata nel Dipartimento della Seine-et-Marne, su concorso bandito dalla Société des Autoroutes Paris – Rhin – Rhône e vinto da Marc Mimram (*Fig. 150-151*).

7. DALL'ANALISI DELL'EVOLUZIONE CONTEMPORANEA ALLA FORMULAZIONE
DI INDIRIZZI DI PROGETTO PER IL FUTURO DELL'AREA DI SERVIZIO
AUTOSTRADALE

La soluzione utilizza componenti e i sistemi di produzione (le lamiere piatte del grande arco e delle mensole) appositamente studiati dal progettista per con

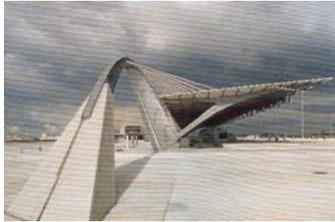


Fig. 150 -151 - La barriera autostradale di Des Eprunes, Montereau sur - le - Jard, Francia, prog. Marc Mimram



Fig. 152 - La barriera autostradale di Cabariot, Francia, 1998, prog. Arteo Architects - Arcora

sentire alla barriera di raggiungere la necessaria spazialità¹⁶.

La barriera di Cabariot (1998), sulla A 837, realizzata su concorso bandito da Autoroute du Sud de la France e vinto dal gruppo Arteo/Arcora, è costituita da una copertura sottile, risolta con una soluzione strallata, dalle dimensioni imponenti, che attraversa l'autostrada con una campata unica, interagendo sia con la scala architettonica dell'oggetto, percepito dall'automobilista in arrivo alla barriera, sia con quella ampia del paesaggio rurale circostante, rispetto al quale, dovrebbe prevalere, nelle intenzioni dei progettisti, la leggerezza della grande membrana¹⁷(Fig. 152).

Le cinque barriere sulla A16 (1995), nel tratto Abbeville Nord-Boulogne, realizzate su concorso bandito dalla Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France e vinto da Manuelle Gautrand & associés, si distinguono per la volontà di fondere gli elementi della costruzione nel paesaggio fino al punto di prolungare artificialmente le forme, i colori e i materiali del luogo nei e sugli elementi



Fig. 153 - La barriera di Abeville, sul l'autostrada A6, Francia, 1999, prog. Manuelle Gautrand

costruttivi, come testimonia la pensilina vetrata, che ripropone nelle lastre serigrafate delle cinque barriere, i diversi temi dei contesti attraversati (la foresta, il mare, i campi)¹⁸ (Fig. 153-154).

Una seconda direttrice si caratterizza per la forte qualificazione del progetto della sosta attraverso il ricorso a modalità di intervento e risorse che riscoprono



Fig. 154 - La barriera di Coté Picard, sull'autostrada A6, Francia, 1999, prog. Manuelle Gautrand

l'intersezione tra competenze differenti (architetti, paesaggisti, artisti, storici) e per l'inserimento delle attrezzature autostradali di supporto in un ambito di fruizione ampio, non sempre esclusivamente circoscritto all'utenza autostradale. Le aree di sosta lungo la A29, Le Havre-Rouen variano i livelli di servizi offerti, proponendo oltre al semplice supporto al viaggio, attività complementari, legate alla specificità dei territori limitrofi¹⁹.

Altro caso è rappresentato dalle aree caratterizzate da installazioni e opere



Fig. 155 - La barriera di Coté Picard, sul l'autostrada A6, Francia, 1999, prog. Manuelle Gautrand

d'arte, che proseguendo la tradizione sperimentata nell'edificio stazione, integrano il contributo artistico nel programma di riconoscibilità di luoghi, di norma percepiti e considerati come seriali e indifferenziati²⁰. Rientrano in questa casistica diversi interventi sulle aree di sosta: l'area di Frontalière du Perthus, sulla A9, con la piramide di Riccardo Bofill, l'area di Suchères, sulla A72, con la Colonne Brisée di Anne e Patrick Poirer²¹; l'area La Pierre de Crazannes (1995), sulla A837, a Sainte Rochefort, ad opera di Bernard Lassus, in cui l'obiettivo è il recupero di una cava dismessa²² e una serie di interventi nel sud della Francia²³. Nella stessa direzione si orienta l'atteggiamento che presiede al progetto di diverse aree di servizio: l'area di Caissargues, lungo la A54, su progetto di Bernard Lassus, con la presenza all'interno dell'apparato funzionale tradizionale di spazi e attrezzature per la cultura, come il museo romano e il giardino archeologico; l'area di Port Lauragais, sulla A61 e l'area de la Corrèze, a Vitrac, sulla A89, Bordeaux-Clermont Ferrand²⁴, l'area di Baie de Somme, sulla A16, Calais-Parigi²⁵; l'area di Causses du Lot, sulla A20, Toulouse-Orléans²⁶.



Fig. 156 - L'area di Perthus, A9



Fig. 157- L'area di Suchères, A72

7.3. Verso nuovi indirizzi di qualità nel progetto dell'area di servizio

La ricerca di nuovi indirizzi per il progetto delle aree di servizio pone dinanzi a due livelli di riflessione, che seppure presentati distintamente, intervengono in queste note conclusive in maniera sinergica per delineare le traiettorie dei processi di innovazione del progetto, suggerendo scale e ambiti di intervento differenti.

Il primo livello riguarda la considerazione dell'eredità dell'architettura autostra-



Fig. 158 - L'area di Tavel, A9

dale moderna. Nel quadro delineato emerge il significato storico rappresentato dall'intensità e dalla continuità della ricerca di valori figurativi ed espressivi qualificanti gli obiettivi commerciali e produttivi delle committenze alternatesi nel processo edilizio dagli anni '30 fino ai primi anni '70. La capacità di registrare e favorire i mutamenti dell'esperienza individuale e collettiva del viaggio attraverso la formulazione di architetture innovate, tanto da indicare nuove conseguenti spazialità, è il risultato manifesto della tensione verso un concetto di qualità dell'intervento fortemente condizionato e determinato dalla dimensione architettonica dell'esperienza. In questa direzione la consapevolezza dell'atto tecnico-costruttivo, espressa attraverso l'utilizzo appropriato dei materiali, dei procedimenti di produzione, posa e assemblaggio, si pone come esperienza ineludibile del processo progettuale, tanto del singolo oggetto architettonico quanto del dispositivo seriale.

In tale prospettiva si colloca quella produzione, caratterizzata come avanguardia di spazialità moderne, partecipata, nel caso italiano in particolare, del processo di trasformazione socio-economica del paese tra gli anni '50 e '60.

Nella condizione odierna la riflessione sulla *quality of design*, consapevole della concezione delle infrastrutture "come incubatori di una nuova spazialità contemporanea"²⁷, può ritrovare nel programma di valorizzazione delle implicazioni estetiche, figurative e costruttive di quelle architetture, un riferimento metodologico propulsivo, anche se non esclusivo. Rimane infatti inalterata l'indicazione metodologica, ossia la necessaria collocazione del tema progettuale in una prospettiva culturale, in virtù della quale, al di là della preferenza di volta in volta assegnata all'esperienza seriale o singolare, le risorse coinvolte nel processo ideativo e costruttivo siano comunque espressione di una tensione intellettuale adeguata a bilanciare il mero funzionalismo latente nelle architetture di servizio.

Allo stesso modo la consapevolezza tecnico-costruttiva è da intendersi come presidio di controllo dell'autonomia figurativa e formale della singola architettura, nonché strumento di esplicitazione efficace e qualificata del tema dello standard nella soluzione seriale. La ricerca, in un ambito ripetutamente esposto all'omologazione sintattica e linguistica, di una corrispondenza culturale tra il registro formale e figurativo e quello costruttivo conserva ancora oggi una valenza propulsiva. Ciò è stato confermato dalla centralità che assumono nelle

esperienze ritenute più significative nel panorama internazionale recente, i riferimenti al patrimonio tipologico e metodologico europeo del '900 e italiano in particolare.

La ripresa nel discorso contemporaneo del tema architettonico dell'attraversamento dell'infrastruttura, con impianti trasversali che spaziano dal ponte per il centro di controllo di Odile Decq agli edifici ristoro di Samyn & partners a Orival ed Hellebecq, è una traccia evidente della persistenza dei temi dell'architettura autostradale moderna.

Il definitivo tramonto della concezione della *rete circolatoria* come infrastruttura sovrapposta al territorio, la cui autonomia programmatica è stata garantita anche dall'efficienza funzionale dell'area di servizio, impone altresì il confronto di questo valore storico con la contemporaneità, aprendo di conseguenza, sulla scorta di esperienze come quelle francese e belga, il secondo livello di riflessione, volto a delineare i possibili indirizzi futuri.

I casi assunti emblematicamente da questo studio a documentare i processi di innovazione in atto oggi nel progetto dell'area di servizio, rappresentano, da un lato, la permanenza di indirizzi e criteri vicini alla sensibilità maturata nei decenni passati e incentrati sulla qualità del manufatto (es. architetture di Samyn); dall'altro, segnalano la crisi del dominio disciplinare di riferimento del tema progettuale e la conseguente esplorazione di indirizzi e tecniche di progetto innovative (caso francese).

E' opportuno soffermarsi su questa seconda manifestazione dei processi contemporanei, tentando di delineare le condizioni strutturali determinanti l'evoluzione odierna e, conseguentemente, segnalare le questioni e gli indirizzi che potrebbero caratterizzare il progetto delle aree di servizio in futuro.

Nell'introduzione alla stagione italiana dei concorsi sulla stazione di servizio tipo sono state già individuate alcune delle modificazioni intervenute nelle condizioni d'uso delle infrastrutture e dunque degli spazi di servizio, responsabili del tramonto delle architetture autostradali come icona del mito moderno del viaggio. Tale superamento è definitivamente assunto e documentato, oggi, dalle variazioni intervenute a modificare le condizioni al contorno del processo programmatico, ideativo, costruttivo e gestionale dell'area di servizio.

La liberalizzazione del mercato dei carburanti, avviata con effetti differenti nei diversi ambiti territoriali ed economici, ha inciso nell'organizzazione della distri-

buzione dei prodotti e, di conseguenza, nella definizione degli spazi e delle attrezzature finora specializzati allo scopo.

Al contempo, la trasformazione del mercato della distribuzione, con la diffusione ad esempio degli impianti automatici, ha inciso inevitabilmente sull'immagine del più consolidato dei manufatti dell'area, la stazione di servizio.

La progressiva trasformazione o riduzione delle concessioni per la gestione delle reti autostradali tende a indebolire l'impermeabilità dell'infrastruttura rispetto al territorio, mettendo in discussione uno dei valori programmatici assunti a base dell'efficienza della rete circolatoria. Ciò potrebbe determinare negli scenari futuri un ripensamento del ruolo dell'area di servizio rispetto alla rete e, soprattutto, al territorio.

La modificazione dell'utenza autostradale, consolidatasi negli ultimi tre decenni, per effetto di stili di vita originali (es. pendolarismo giornaliero, modificazione dei flussi e delle declinazioni del turismo) ha determinato utilizzi diversificati della rete (per frequenza, tempi e ragioni del viaggio).

L'incremento dell'antropizzazione del bordo autostradale e della capillarità delle reti, minano la complementarietà esclusiva tra l'infrastruttura e gli spazi di servizio.

Gli effetti delle variazioni suddette sulle aree di servizio appaiono altrettanto determinanti.

Le modificazioni del mercato della distribuzione dei carburanti, rendendo obsoleti spazi e attrezzature consolidate per la gestione degli impianti, tendono a sottrarre, progressivamente, il tema progettuale della stazione di servizio alla ricerca sullo spazio architettonico, e a circoscriverlo, potenzialmente, all'implementazione di un'installazione tecnologica post-moderna (es. una batteria di impianti di erogazione automatica allineati sul piazzale).

Allo scenario suddetto corrisponde evidentemente la perdita dei contenuti espressivi e figurativi che la ricerca architettonica ha proposto nel '900, attraverso forme ed elementi architettonici e costruttivi.

Ai processi di modificazione tuttora in atto lungo il bordo autostradale e tra le reti, unitamente alle variazioni consolidate nei modi d'uso delle autostrade, corrisponde la perdita dei contenuti funzionali originari che hanno determinato la nascita degli spazi per l'assistenza dei viaggiatori, nonché la crisi dell'immagine della *stazione-oasi* sulla quale, come evidenziato in questo studio, un seg-

mento del progetto moderno ha costruito la propria produzione.

Gli elementi finora delineati agiscono evidentemente in maniera sinergica, prospettando un livello di complessità delle trasformazioni in atto che suggerisce la considerazione del fenomeno nella sua espressione più organica. La ricerca di indirizzi, criteri e strumenti di qualità per il progetto delle aree di servizio richiede la revisione del processo di localizzazione, ideazione, creazione e gestione dell'area di servizio, volta ad affermare la territorializzazione di queste attrezzature attraverso la predisposizione di indirizzi e tecniche di intervento e gestione appropriati. Tale orientamento è confermato dalla ricerca di relazioni consapevoli con il contesto e qualificanti il dispositivo progettuale dell'area, che è emersa, in ambito europeo, come uno degli indirizzi caratterizzanti l'atteggiamento contemporaneo, tanto da definirsi come ultima espressione di un tema progettuale che ha finora riconosciuto nell'oggetto architettonico, singolare e seriale, il proprio dominio quasi esclusivo di interesse e sperimentazione.

Estendendo il concetto di qualità alla serie di azioni, strumenti e materiali che interessano la definizione e la caratterizzazione delle modalità di relazione con i contesti, la ricerca della *quality of design* apre, oggi, l'orizzonte di indagine all'investigazione del tema progettuale dell'area come porzione di territorio di frontiera tra contesto e infrastruttura. Alla luce di ciò perde senso e fondatezza la ricerca di figure, materiali e confini che contrappongano un sistema all'altro e al contempo, acquista forza e valore, l'aspirazione a segnalare l'area di servizio come organizzazione di eventi, costruiti e non, che supportino l'esperienza dei contesti. Ciò si traduce nell'intersezione dei temi e dei valori dell'architettura, con quelli del paesaggio e dell'infrastruttura, includendo l'area di servizio nella più articolata concezione del progetto infrastrutturale "come azione di trasformazione del paesaggio"²⁸. Di fronte a questo scenario di qualità il profilo consolidato dell'architettura autostradale appare inadeguato a favorire processi consapevoli di trasformazione del paesaggio, in ragione della matrice storica e culturale che ha stabilito nel tempo i caratteri identitari di questa esperienza.

Appaiono infatti inadeguati alcuni dei criteri e delle tecniche di intervento ancora consolidati, come dimostra per alcuni versi anche la realtà italiana²⁹ e riguardanti:

- la ricerca di tipologie edilizie elaborata sulla base di coefficienti dimensionali

e funzionali universali;

- la segmentazione del processo di progettazione e realizzazione degli interventi, all'interno del quale prevalgono, fatto salvo il rispetto delle norme di sicurezza e del quadro funzionale di base, le strategie e i criteri di progetto dei singoli attori;
- la fruizione esclusiva dell'area da parte degli utenti autostradali e la conseguente impermeabilità del confine marcato tra lo spazio dell'infrastruttura e il territorio;
- la conseguente rigidità dell'assetto funzionale, rivisitato, in alcuni casi, per consentire l'integrazione di servizi e spazi commerciali, concepiti comunque in maniera universale (es. centri commerciali);
- la conseguente e inevitabile mancanza di una considerazione adeguata delle tematiche di contestualizzazione paesaggistica degli interventi.

7.4 – Dall'area al micro-polo di servizio globale. Indirizzi per un'ipotesi di territorializzazione delle aree di servizio autostradali

Lo scenario alternativo al minimalismo funzionale, figurativo ed espressivo, suggerito dai suddetti cambiamenti strutturali intervenuti nei modi e nei tempi d'uso delle aree di servizio, potrebbe assegnare a queste attrezzature il ruolo di *micro-poli di servizio globale*, che in una logica vicina a quella preconizzata da Wright, sostengano la disponibilità e l'accessibilità delle risorse in un territorio diffusamente antropizzato. In tal senso il ruolo dell'area, intesa come interfaccia fisica e logistica tra infrastruttura e territorio, superando la complementarità esclusiva tra attrezzatura di supporto e autostrada, dovrebbe contribuire a incrementare e qualificare la fruizione delle risorse del territorio attraverso l'infrastruttura.

Tale prospettiva solleva almeno tre questioni fondamentali rispetto alla condizione consolidata attuale, che intervengono a condizionare in maniera significativa il processo di territorializzazione dell'area e dunque il concetto di *micro-polo di servizio globale*: il livello di complessità funzionale, i caratteri del contesto insediativo e il livello di accessibilità dell'area.

Rispetto al primo punto è da sottolineare che il tema della complessità funzio-

nale spinge a recuperare quello originario della promiscuità funzionale delle *filling station*, americane dei primi del '900. L'indebolimento della funzione primaria dell'assistenza autoveicoli riporta nuovamente il tema della complessità al centro dell'allestimento dell'area contemporanea, suggerendo l'inclusione dell'assistenza automobilistica in un più ampio quadro di servizio globale all'utenza. In tal senso la traiettoria contemporanea si allontana da quella storica, che trasferì nelle aree, alla metà del '900, funzioni e riti urbani, in risposta all'autonomia programmatica stabilita dall'autostrada nei confronti dei territori attraversati. L'arricchimento funzionale odierno ridiscute la posizione passata, proponendo l'integrazione programmatica tra territorio e infrastruttura, in una prospettiva che è comune sia alle posizioni espresse da Wright negli anni '30, sia a quelle che animano alcune delle proposte di riorganizzazione del progetto delle aree negli anni '70³⁰.

La revisione dell'apparato funzionale potrebbe intervenire in tal senso per caratterizzare il livello di complessità dell'area, ossia la ricchezza e la varietà di spazi e attrezzature individuate sulla base di un quadro esigenziale definito da categorie di domanda differenti.

Un primo gruppo di requisiti funzionali appare correlato a un quadro universale base, proprio dell'utente autostradale e costituito dall'assistenza autoveicoli e viaggiatori (rifornimento carburanti, assistenza meccanica, ristoro utenti). La serie di configurazioni corrispondenti è aderente al modello funzionale consolidatosi negli interventi contemporanei in risposta a tipologie di sosta differenziate per tempi di permanenza (breve, media, lunga).

Un secondo gruppo di requisiti funzionali è correlabile a un quadro universale complesso, proprio dell'utente – consumatore autostradale (e non solo). La configurazione corrispondente prevede l'inserimento di una serie di attività complementari/integrative di carattere commerciale o logistico nel modello consolidato di assistenza autostradale. In particolare la seconda tipologia di funzioni potrebbe rappresentare uno strumento di integrazione efficace tra l'area e il territorio servito, riguardante l'inserimento di terminali logistici (spazi di deposito e strutture per la distribuzione dei prodotti) per l'*e-commerce*, di parcheggi e di stazioni di interscambio con servizi di trasporto collettivo e pubblico di carattere urbano e metropolitano. Lo sviluppo suddetto dell'area potrebbe, da un lato, contribuire a gestire le nuove forme di commercio e distribuzione al

dettaglio dei prodotti di consumo; dall'altro, formare un supporto capillare per l'accesso alla mobilità urbana e metropolitana lungo le traiettorie del pendolarismo diffuso, intorno alle aree di maggiore attrattività produttiva. Una vocazione logistica complementare di questi spazi potrebbe essere infine suggerita dall'integrazione di impianti per la produzione di energia pulita. Le prime applicazioni riguardanti le installazioni fotovoltaiche hanno dimostrato la compatibilità delle attività e la disponibilità degli spazi destinati alla produzione energetica.

Un terzo gruppo di requisiti funzionali, è correlato infine a un quadro esigenziale locale, che scaturisce dall'analisi delle risorse presenti sui territori (paesaggio-ambientali, storico-culturali). Le configurazioni dell'area corrispondenti potrebbero assumere profili diversi e richiedere relazioni programmatiche (rapporti con enti locali e con soggetti privati coinvolti direttamente o indirettamente nel governo e/o produzione delle risorse endogene), fisiche (presenza delle infrastrutture, livelli di accessibilità e fruizione dei siti e/o delle risorse, dei prodotti) e gestionali (individuazione delle formule di management, stipula di accordi e intese per la ripartizione degli oneri e dei proventi).

Le categorie esigenziali suddette si riferiscono alla considerazione di contesti insediativi differenti. La valutazione delle relazioni con il territorio introduce la seconda questione relativa al progetto dei *micro-poli di servizio globale*, ossia la natura del contesto di riferimento in base al quale individuare l'effettivo carattere dell'area. Il contesto potrebbe rimanere definito dalla considerazione di seguenti fattori relativi sia al tratto autostradale che al sistema insediativo di riferimento, come:

- la natura e l'entità dei flussi di traffico del tratto autostradale,
- la zona di influenza potenziale dell'area di servizio,
- il livello e la natura dell'antropizzazione dell'intorno,
- la tipologia, l'entità e il livello di accessibilità delle risorse presenti.

I profili insediativi tipo delle aree, corrispondenti alla valutazione dei suddetti fattori e alternativi alla tradizionale ed esclusiva distinzione tra impianti extra-urbani semplici e complessi, propria delle opere complementari autostradali, potrebbero risultare così definiti.

- Nodo regionale. Sono aree di livello regionale, attrezzabili per gestire flussi di

traffico consistenti, derivanti dall'intersezione di più reti (autostradali e non) che, in virtù della loro collocazione strategica potrebbero assumere un ruolo di assistenza sia direttamente connessa ai suddetti flussi, sia di servizio complementare, in virtù di risorse (ricreative, commerciali, culturali) strategicamente allocate in una posizione di elevata accessibilità. Il profilo si colloca come naturale evoluzione contemporanea delle aree complesse, attrezzate ad esempio in Italia tra gli anni '60 e '70.

- Area urbana. Sono aree poste su tratti autostradali in prossimità di zone urbane di media e grande dimensione, con un livello di accessibilità significativo, a contatto con un tessuto insediativo ad elevato grado di complessità funzionale (es. produttivo, terziario), inserite nel continuum di un bordo autostradale antropizzato. Esse sono attrezzabili per svolgere un ruolo di interscambio logistico (terminali di trasporto collettivo e pubblico, parcheggi, gestione e distribuzione merci al dettaglio) e di supporto funzionale al tessuto insediativo circostante (attività espositive, convegnistiche, ricettività alberghiera).

- Area periurbana. Sono aree poste su tratti autostradali che attraversano sistemi insediativi di carattere diffuso, con prevalenza di funzioni residenziali e produttive, inserite lungo un bordo autostradale a minore antropizzazione. In questi casi si tratta di aree attrezzabili per svolgere un ruolo di interscambio logistico (terminali di trasporto collettivo e pubblico, parcheggi, gestione distribuzione merci al dettaglio), nonché per ospitare attività di supporto al tessuto residenziale (es. commerciali).

- Area rurale. Sono aree poste su tratti autostradali che interessano ampie zone a destinazione rurale, con un livello di antropizzazione del bordo autostradale limitato e un tessuto insediativo di carattere sparso. Esse potrebbero offrire supporto alla vocazione rurale del contesto di riferimento (attività di formazione e valorizzazione della produzione, commercializzazione dei prodotti agricoli ed eno-gastronomici).

- Area tematica. Sono aree collocate su tratti autostradali integrati in percorsi tematici (storico-architettonici, archeologici, paesaggistico-ambientali, eno-

gastronomici) definiti dalla presenza di un sistema di risorse diffusamente dislocate sul territorio, che da questo deriva i propri caratteri identitari. Le aree potrebbero svolgere un ruolo di interscambio logistico, comportandosi come terminali di servizi di collegamento e fruizione delle risorse più prossime; oppure partecipare esse stesse al sistema risorse, accogliendone segni e prodotti nei propri confini (es. spazi espositivi, commerciali, laboratori artigianali).

L'evoluzione del ruolo dell'area, prospettata a partire dal superamento della sua esclusiva appartenenza allo spazio e al tempo del viaggio, espressa, tradizionalmente, attraverso i caratteri figurativi e costruttivi delle architetture, pone in relazione, attraverso i diversi possibili percorsi di territorializzazione, il processo progettuale consolidato con la variabilità dei contesti.

La terza questione sollevata è quella relativa all'accessibilità dell'area. Il superamento della pertinenza esclusiva dell'autostrada rende necessaria la valutazione del livello di accessibilità dell'impianto, indipendentemente dalla rete. Tale livello potrebbe essere definito in relazione all'offerta fruitiva e funzionale dell'area, alla tipologia e all'entità delle attività e delle attrezzature previste. E' possibile presumere che a un livello di complessità elevato, o alla presenza di particolari attrezzature (stazioni e parcheggi di interscambio, attività ricreative, culturali) dovrebbe corrispondere un livello di accessibilità dell'area significativo, garantito attraverso la presenza di un sistema di collegamenti, ingressi e parcheggi esterni adeguati. Ciò evidentemente interviene nell'organizzazione dell'arteria e nel livello di permeabilità che essa stabilisce con il territorio attraversato, coinvolgendo nel processo di revisione anche il progetto e la gestione dell'infrastruttura.

Le relazioni tra ambiti di intervento e scale di programmazione e progetto differenti, già sottolineate in questo studio e, per alcuni versi documentate attraverso l'esperienza recente sulla rete francese, si costituiscono, nuovamente, come presupposto ineludibile per la revisione dei processi e degli atteggiamenti progettuali responsabili dell'ideazione e della gestione delle aree di servizio. L'efficacia degli interventi, se osservati nella prospettiva di territorializzazione degli spazi e delle attrezzature, ha necessità di essere verificata nel quadro di una più ampia riflessione sulla qualità del progetto delle infrastrutture. Ciò suggerirebbe un orientamento delle strategie e delle tecniche di progetto che,

seppure conservando le specificità d'uso dei segmenti funzionali definiti dalla casistica delle opere complementari, condividano le singole espressioni in un disegno organico dello spazio lungo e attraverso le infrastrutture.

7.5 La griglia di indicatori di qualità

L'evoluzione contemporanea degli indirizzi di progetto e le questioni generali sollevate dall'ipotesi di territorializzazione dell'area di servizio avanzata in questa riflessione finale, suggeriscono di revisionare la serie di indicatori della qualità del progetto definita sulla base dell'esperienza italiana, allo scopo di prefigurare, di conseguenza, alcune delle possibili traiettorie di sviluppo futuro del tema progettuale.

I quattro indicatori già definiti (Cfr. 6.4) (complessità funzionale, modalità di intersezione area - rete, appropriatezza tecnologica, flessibilità funzionale e tecnologica degli edifici) sono stati sottoposti a una procedura di revisione articolata come di seguito indicato:

A) Verifica degli indicatori sulle esperienze considerate caratterizzanti lo scenario contemporaneo delineato (le architetture di Samyn & partners, il caso della rete francese Cfr. 7.1.2 e 7.2.2). La verifica suddetta è stata finalizzata a valutare l'efficacia dei quattro parametri in presenza di contesti di progetto e condizioni d'uso dell'area di servizio e delle sue parti differenti da quello italiano storico;

B) Adeguamento dei domini e dei caratteri di tre degli indicatori nella prospettiva suggerita dalla valutazione precedente;

C) Definizione di tre nuovi indicatori nei casi in cui la considerazione di obiettivi e materiali di progetto assolutamente originali ha reso necessaria l'introduzione di ulteriori parametri.

I tre nuovi indicatori sono i seguenti:

- 5) *Relazione funzionale area - territorio*
- 6) *Sostenibilità energetica e ambientale degli interventi*
- 7) *Unitarietà del processo progettuale.*

La griglia di indicatori definita risulta infine così composta:

1. *Modalità di intersezione area -rete*

2. *Complessità funzionale*
3. *Appropriatezza tecnologica*
4. *Flessibilità funzionale e tecnologica degli edifici*
5. *Relazione funzionale area - territorio*
6. *Sostenibilità energetica e ambientale*
7. *Unitarietà del processo*

L'adeguamento dei tre indicatori (complessità funzionale, appropriatezza tecnologica, modalità di intersezione area-rete) è stato sviluppato alla luce della riflessione sul processo di territorializzazione dell'area. In tutti i casi rimane comunque evidente la centralità e l'attualità delle questioni e dei temi individuati e trattati nella stagione moderna delle architetture autostradali. La revisione dei parametri è stata orientata verso la ricerca di una maggiore corrispondenza con i temi contemporanei e, soprattutto, con i profili di *quality of design* del progetto delle infrastrutture assunti nel programma culturale e scientifico di questo dottorato.

L'intersezione tra l'area e la rete complessità funzionale sono state riconsiderate, estendendone o articolandone il dominio di riferimento (Cfr. schede 7.5.1. e 7.5.2) al fine di confrontare i parametri suddetti con i profili *Infrastrutture e contesti*, *Infrastrutture e consenso*, *Infrastrutture e fattibilità*. L'appropriatezza tecnologica estende il proprio dominio alle tematiche ambientali contemporanee e alla revisione del rapporto tra tecniche costruttive e qualità architettonica nel progetto dell'area (Cfr. scheda 7.5.4) per confrontarsi con i profili *Infrastrutture e contesti*, *Infrastrutture e morfogenesi*, *Infrastrutture e sostenibilità paesaggistica e ambientale*.

Per concludere le considerazioni preliminari alla presentazione dei singoli indicatori nella loro definizione finale, è opportuno precisare il ruolo dei tre nuovi parametri: la relazione funzionale tra area e territorio, la sostenibilità ambientale e paesaggistica, l'unitarietà del processo progettuale.

La relazione funzionale tra l'area e il territorio (Indicatore n. 5 Cfr. scheda 7.5.5) considera la capacità di offrire, attraverso la presenza di specifiche attrezzature, risposte funzionali: normalmente presenti in ambito urbano; dettate dalle esigenze di insediamenti periurbani diffusi a carattere commerciale, produttivo,

ricreativo; di supporto ad aree rurali. La presenza di una specifica relazione funzionale potrebbe essere intesa come la traduzione, in termini di relazioni e flussi (funzionali, economici, di informazioni) stabiliti con il contorno, del livello di complessità funzionale dell'area. In realtà una più attenta considerazione dell'indicatore evidenzia che a una configurazione a elevata complessità funzionale non necessariamente corrispondono relazioni intense con il territorio. Un fattore determinante la vitalità dei legami potrebbe essere individuato, più opportunamente, nel livello di accessibilità e di esclusività dello spazio di sosta rispetto alla rete e al territorio.

Gli effetti derivanti dal perseguimento degli obiettivi di sostenibilità energetica e ambientale (Indicatore n. 6 Cfr. scheda 7.5.6) interessano le diverse fasi del processo progettuale, costruttivo e gestionale dell'area di servizio, contemplando valutazioni di ordine programmatico, azioni di natura morfogenetica e tecnico-costruttiva e trovano espressione sia nei caratteri dei manufatti edilizi che nel trattamento degli spazi aperti.

Il processo progettuale dell'area di servizio è correntemente segmentato, come l'esperienza storica e contemporanea italiana ha dimostrato, in una serie di valutazioni programmatiche e azioni progettuali e realizzative, affidate a soggetti differenti. Il coordinamento del processo progettuale dell'area all'interno di un disegno unitario (Indicatore n. 7 Cfr. scheda 7.5.7) appare invece come carattere connotante le realtà contemporanee più avanzate. In questi casi le fasi del processo progettuale sono normalmente curate da un unico gruppo di progettazione, coinvolto, grazie alla presenza di professionalità diversificate, nella sistemazione funzionale e paesaggistica del piazzale e nella progettazione dei manufatti (tecnici, per l'assistenza viaggiatori e autoveicoli). Nella predisposizione di indirizzi e criteri per il progetto dell'area l'unitarietà del processo è da considerarsi come l'indicatore capace di attivare efficacemente il processo di territorializzazione dell'area e come tale è stato considerato un parametro caratterizzante i diversi profili insediativi delle aree e sensibile a differenti espressioni di *quality of design*.

La scheda sintetica di presentazione degli indicatori (Cfr. 6) è stata conseguentemente aggiornata alla luce della revisione operata, così da comprendere i seguenti campi descrittivi:

a) la denominazione

- b) la descrizione
- c) la corrispondenza tra l'indicatore e i profili di quality of design
- d) i caratteri dell'area correlati all'indicatore
- e) le relazioni con gli altri indicatori
- f) le relazioni con i profili insediativi delle aree.

Le relazioni con i profili insediativi (Cfr. 7.4) indagate al punto f) si propongono di evidenziare il ruolo dell'indicatore, determinante o complementare, nella caratterizzazione dell'area. In questo caso sono stati definiti due gruppi di indicatori. Il primo - costituito dalla complessità funzionale, dalla relazione funzionale area-territorio, dall'unitarietà del processo progettuale - è ritenuto determinante nella caratterizzazione del profilo dell'area. Il secondo - costituito dall'appropriatezza tecnologica, dalla sostenibilità paesaggistico-ambientale degli interventi, dalla modalità di intersezione tra area, rete e territorio, dalla flessibilità funzionale e tecnologica degli edifici - è ritenuto complementare nella caratterizzazione del profilo dell'area.

7 - DALL'ANALISI DELL'EVOLUZIONE CONTEMPORANEA ALLA FORMULAZIONE DI INDIRIZZI DI PROGETTO PER IL FUTURO DELL'AREA DI SEVIZIO

7.5.1 Indicatore n. 1: MODALITÀ INTERSEZIONE AREA – RETE - TERRITORIO

DENOMINAZIONE: MODALITA' INTERSEZIONE AREA-RETE-TERRITORIO									
DESCRIZIONE: <p>Definisce le modalità di intersezione fisica e visiva stabilite tra l'area e la rete autostradale. Nella casistica consolidata le condizioni ricorrenti interessano sostanzialmente gli impianti:</p> <ul style="list-style-type: none">- di bordo o margine, ricorrenti nei casi di aree a complessità contenuta e con un livello di maggiore accessibilità dei servizi su entrambe le carreggiate;- trasversali, ricorrenti nelle configurazioni degli edifici-ponte, con un livello di complessità maggiore e sistemazioni delle aree sui bordi delle due carreggiate simmetriche e asimmetriche;- ad isola, caratterizzati da una più evidente capacità morfogenetica nei confronti del tracciato dell'infrastruttura. Possono presentare livelli di complessità diversificati. <p>I primi due tipi di impianto interagiscono in maniera più diretta con i bordi e dunque favoriscono connessioni fisiche e funzionali con il territorio attraverso l'area. In particolare gli impianti trasversali possono acquisire il suddetto ruolo in aree antropizzate a sviluppo lineare, offrendo, attraverso le intersezioni trasversali, supporto alle strategie di riconnessione dei bordi.</p>									
CORRISPONDENZA PROFILO QUOD/INDICATORE: <table><tr><td>- Infrastrutture e contesti</td><td>- Infrastrutture e consenso</td></tr><tr><td>√ Infrastrutture e morfogenesi</td><td>- Infrastrutture e fattibilità</td></tr><tr><td colspan="2">√ Infrastrutture e sostenibilità paesaggistica e ambientale</td></tr></table>		- Infrastrutture e contesti	- Infrastrutture e consenso	√ Infrastrutture e morfogenesi	- Infrastrutture e fattibilità	√ Infrastrutture e sostenibilità paesaggistica e ambientale			
- Infrastrutture e contesti	- Infrastrutture e consenso								
√ Infrastrutture e morfogenesi	- Infrastrutture e fattibilità								
√ Infrastrutture e sostenibilità paesaggistica e ambientale									
CARATTERI DELL'AREA CORRELATI ALL'INDICATORE: <ul style="list-style-type: none">● Organizzazione planimetrica,● Livello di accessibilità● Livello di complessità funzionale● Riconoscibilità									
INDICATORI CORRELATI: <table><tr><td>√ Complessità funzionale</td><td>- Relazione funzionale area-territorio</td></tr><tr><td>√ Appropriata tecnologia</td><td>√ Unitarietà del processo</td></tr><tr><td colspan="2">√ Sostenibilità energetica e ambientale</td></tr><tr><td colspan="2">√ Flessibilità funzionale e tecnologica</td></tr></table>		√ Complessità funzionale	- Relazione funzionale area-territorio	√ Appropriata tecnologia	√ Unitarietà del processo	√ Sostenibilità energetica e ambientale		√ Flessibilità funzionale e tecnologica	
√ Complessità funzionale	- Relazione funzionale area-territorio								
√ Appropriata tecnologia	√ Unitarietà del processo								
√ Sostenibilità energetica e ambientale									
√ Flessibilità funzionale e tecnologica									

7 - DALL'ANALISI DELL'EVOLUZIONE CONTEMPORANEA ALLA FORMULAZIONE
DI INDIRIZZI DI PROGETTO PER IL FUTURO DELL'AREA DI SEVIZIO

PROFILI DELLE AREE CORRELATI:

Nodo regionale

Area periurbana

Area tematica

Correlazione forte

Area urbana

Area rurale

Correlazione complementare

7 - DALL'ANALISI DELL'EVOLUZIONE CONTEMPORANEA ALLA FORMULAZIONE DI INDIRIZZI DI PROGETTO PER IL FUTURO DELL'AREA DI SEVIZIO

7.5.2. – Indicatore n.2: COMPLESSITÀ FUNZIONALE

DENOMINAZIONE: COMPLESSITÀ FUNZIONALE									
DESCRIZIONE: Definisce il livello di ricchezza e varietà di spazi e attrezzature presenti all'interno dell'area riferendosi: al quadro esigenziale universale base, corrispondente all'utente autostradale e, come tale, riconducibile alla casistica consolidata dell'area, intesa come sistema di attrezzature e spazi a supporto del funzionamento ottimale della rete; al quadro esigenziale universale complesso, corrispondente all'utente – consumatore autostradale e, come tale, riconducibile alla presenza di attività commerciali e ludiche, la cui natura è indipendente dalle condizioni presenti al contorno dell'area; al quadro esigenziale locale, corrispondente al viaggiatore autostradale attraverso un territorio e, come tale, definibile analiticamente solo di caso in caso, in virtù delle specificità presenti al contorno dell'area.									
CORRISPONDENZA PROFILO QUOD/INDICATORE: <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;">√ Infrastrutture e contesti</td> <td style="width: 50%; border: none;">√ Infrastrutture e consenso</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">- Infrastrutture e morfogenesi</td> <td style="border: none;">√ Infrastrutture e fattibilità</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="border: none;">- Infrastrutture e sostenibilità paesaggistica e ambientale</td> </tr> </table>		√ Infrastrutture e contesti	√ Infrastrutture e consenso	- Infrastrutture e morfogenesi	√ Infrastrutture e fattibilità	- Infrastrutture e sostenibilità paesaggistica e ambientale			
√ Infrastrutture e contesti	√ Infrastrutture e consenso								
- Infrastrutture e morfogenesi	√ Infrastrutture e fattibilità								
- Infrastrutture e sostenibilità paesaggistica e ambientale									
CARATTERI DELL'AREA CORRELATI ALL'INDICATORE: <ul style="list-style-type: none"> ● Localizzazione ● Livello di accessibilità (ingressi/uscite; parcheggi) ● Dimensioni (superfici, volumetrie) ● Tipologia dell'utenza e tempi di fruizione degli spazi 									
INDICATORI CORRELATI: <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;">√ Relazione funzionale area – territorio</td> <td style="width: 50%; border: none;">√ Intersezione area-rete</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">√ Appropriata tecnologia</td> <td style="border: none;">√ Unitarietà del processo</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="border: none;">√ Sostenibilità energetica e ambientale</td> </tr> </table>		√ Relazione funzionale area – territorio	√ Intersezione area-rete	√ Appropriata tecnologia	√ Unitarietà del processo	√ Sostenibilità energetica e ambientale			
√ Relazione funzionale area – territorio	√ Intersezione area-rete								
√ Appropriata tecnologia	√ Unitarietà del processo								
√ Sostenibilità energetica e ambientale									
PROFILI DELLE AREE CORRELATI: <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;">■ Nodo regionale</td> <td style="width: 50%; border: none;">■ Area urbana</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">■ Area periurbana</td> <td style="border: none;">■ Area rurale</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="border: none;">■ Area tematica</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">■ Correlazione forte</td> <td style="border: none;">□ Correlazione complementare</td> </tr> </table>		■ Nodo regionale	■ Area urbana	■ Area periurbana	■ Area rurale	■ Area tematica		■ Correlazione forte	□ Correlazione complementare
■ Nodo regionale	■ Area urbana								
■ Area periurbana	■ Area rurale								
■ Area tematica									
■ Correlazione forte	□ Correlazione complementare								

7 - DALL'ANALISI DELL'EVOLUZIONE CONTEMPORANEA ALLA FORMULAZIONE DI INDIRIZZI DI PROGETTO PER IL FUTURO DELL'AREA DI SEVIZIO

7.5.3. - Indicatore n. 3: APPROPRIATEZZA TECNOLOGICA

DENOMINAZIONE:	
APPROPRIATEZZA TECNOLOGICA	
DESCRIZIONE:	
Indica il livello di coerenza delle scelte tecnico-costruttive rispetto alle specifiche del programma di progetto (caratteri architettonici e funzionali degli edifici, esigenze di contestualizzazione ambientale, climatica e paesaggistica) estendendo di conseguenza il controllo dell'efficacia prestazionale del sistema tecnologico e delle sue parti a una verifica più ampia di quella attualmente prevista.	
CORRISPONDENZA PROFILO QUOD/INDICATORE:	
√ Infrastrutture e contesti	- Infrastrutture e consenso
√ Infrastrutture e morfogenesi	- Infrastrutture e fattibilità
√ Infrastrutture e sostenibilità paesaggistica e ambientale	
CARATTERI DELL'AREA ECORRELATI ALL'INDICATORE:	
<ul style="list-style-type: none"> ● Flessibilità d'uso degli spazi e delle attrezzature ● Flessibilità tecnologica dei sub-sistemi, degli elementi e dei componenti edilizi ● Valorizzazione dei sub-sistemi, degli elementi e dei componenti che interagiscono con il contesto (sistemi di involucro, per la produzione e il risparmio energetico) ● Definizione di nuove spazialità dei manufatti ● Riconoscibilità dei manufatti 	
INDICATORI CORRELATI:	
√ Complessità funzionale	- Relazione funzionale area-territorio
√ Modalità intersezione area - rete	√ Unitarietà del processo
√ Sostenibilità energetica e ambientale	
PROFILI DELLE AREE CORRELATI:	
<input type="checkbox"/> Nodo regionale	<input type="checkbox"/> Area urbana
<input type="checkbox"/> Area periurbana	<input type="checkbox"/> Area rurale
<input type="checkbox"/> Area tematica	
<input checked="" type="checkbox"/> Correlazione forte	<input type="checkbox"/> Correlazione complementare

7 - DALL'ANALISI DELL'EVOLUZIONE CONTEMPORANEA ALLA FORMULAZIONE DI INDIRIZZI DI PROGETTO PER IL FUTURO DELL'AREA DI SEVIZIO

7.5.6. – Indicatore n. 6: SOSTENIBILITÀ ENERGETICA E AMBIENTALE

DENOMINAZIONE:	
SOSTENIBILITA' ENERGETICA E AMBIENTALE	
DESCRIZIONE:	
Indica la presenza di metodiche di progetto e l'adozione di tecniche per la salvaguardia, la valorizzazione ambientale e il risparmio energetico.	
CORRISPONDENZA PROFILO QUOD/INDICATORE:	
√ Infrastrutture e contesti	- Infrastrutture e consenso
√ Infrastrutture e morfogenesi	- Infrastrutture e fattibilità
√ Infrastrutture e sostenibilità paesaggistica e ambientale	
CARATTERI DELL'AREA CORRELATI ALL'INDICATORE:	
<ul style="list-style-type: none"> ● Valutazioni di ordine programmatico (es. localizzazione, uso delle risorse, emissioni inquinanti, produzione di rifiuti) relative alle diverse fasi di vita dell'area; ● Valutazioni ed azioni di ordine morfogenetico (es. sistemazione degli spazi aperti, orientamento, impianto planimetrico e volumetrico degli edifici); ● Valutazioni ed azioni di ordine tecnico-costruttivo (impatto ambientale dei materiali e dei componenti, specializzazione delle tecniche, dei sub-sistemi e degli elementi costruttivi ai fini energetici). 	
INDICATORI CORRELATI:	
- Complessità funzionale	- Relazione funzionale area-territorio
- Modalità intersezione area - rete	√ Unitarietà del processo
√ Appropriata tecnologia	- Flessibilità funzionale e tecnologica
PROFILI DELLE AREE CORRELATI:	
<input type="checkbox"/> Nodo regionale	<input type="checkbox"/> Area urbana
<input type="checkbox"/> Area periurbana	<input type="checkbox"/> Area rurale
<input type="checkbox"/> Area tematica	
<input checked="" type="checkbox"/> Correlazione forte	<input type="checkbox"/> Correlazione complementare

7 - DALL'ANALISI DELL'EVOLUZIONE CONTEMPORANEA ALLA FORMULAZIONE DI INDIRIZZI DI PROGETTO PER IL FUTURO DELL'AREA DI SEVIZIO

7.5.7. -Indicatore n. 7: UNITARIETÀ DEL PROCESSO PROGETTUALE

DENOMINAZIONE:	
UNITARIETA' DEL PROCESSO PROGETTUALE	
DESCRIZIONE:	
Indica la presenza di una programmazione e organizzazione del processo progettuale dell'area coordinato all'interno di un disegno unitario, normalmente governato da un unico gruppo di progettazione, coinvolto, grazie alla presenza di professionalità diversificate, nella sistemazione funzionale e paesaggistica del piazzale, nella progettazione dei manufatti. Le valutazioni da effettuarsi nella fase progettuale dovrebbero tenere conto delle implicazioni gestionali (rapporti con enti locali, soggetti privati, misti) riguardanti il management dell'area durante la fase di esercizio.	
CORRISPONDENZA PROFILO QUOD/INDICATORE:	
√ <i>Infrastrutture e contesti</i>	√ <i>Infrastrutture e consenso</i>
√ <i>Infrastrutture e morfogenesi</i>	√ <i>Infrastrutture e fattibilità</i>
√ <i>Infrastrutture e sostenibilità paesaggistica e ambientale</i>	
CARATTERI DELL'AREA CORRELATI ALL'INDICATORE:	
<ul style="list-style-type: none"> • L'indicatore incide sull'intero processo progettuale sull'area nella sua globalità. 	
INDICATORI CORRELATI:	
√ <i>Complessità funzionale</i>	√ <i>Relazione funzionale area-territorio</i>
√ <i>Modalità intersezione area - rete</i>	√ <i>Unitarietà del processo</i>
√ <i>Appropriatezza tecnologica</i>	√ <i>Flessibilità funzionale e tecnologica</i>
PROFILI DELLE AREE CORRELATI:	
■ <i>Nodo regionale</i>	■ <i>Area urbana</i>
■ <i>Area periurbana</i>	■ <i>Area rurale</i>
■ <i>Area tematica</i>	
■ <i>Correlazione forte</i>	□ <i>Correlazione complementare</i>

NOTE

¹ Cfr. Capitolo 1 di questo studio.

² La configurazione funzionale assunta a riferimento è quella predisposta da Celle, Di Giulio, Terpolilli, Zanasi, , op.cit.

³ Il testo di Marcello Minale, a capo della Minale Tattersfield Design Strategy, società di progettazione specializzata nel settore petrolifero, dal titolo *How to design a successful petrol station*, documenta, attraverso il repertorio dei programmi delle diverse aziende attive in Europa e negli USA, criteri di progetto e standard di qualità aderenti alle attese di efficacia comunicativa ed efficienza economica delle soluzioni avanzate dalla committenza. *How to design a successful petrol station*, Milano, Hoepli, 2000.

⁴ E' il caso del programma della BP per la quale la Minale Tattersfield Design Strategy ha prodotto un'ipotesi per la definizione di un prototipo di stazione urbana e una rurale, da inserirsi in ambiti paesaggistici sensibili, ricorrendo a un impianto interrato.

⁵ Sulla stazione di Houten Cfr. l'Architecture d'Aujourd'hui, 328, giugno 2000

Remo, Dorigati, *La stazione di posta*, «l'Arca», settembre 2000

Houten. *Stazione di servizio*, «Lotus», n. 106, settembre 2000

Jean, Vermeil, *Vous avez dit Mobilitat*, «d'Architecture», 114, ottobre 2001

Alessandro, Massarente, *Service station Houten*, «Area», 63, agosto 2002

Service stations: Houten, Orival, Hietalahti. Convention Européenne de

la Construction Métallique, «Architecture, Steel-Stahl - Acier» n.11,

⁶ Sull'area di Herzog "Prototipe en bord de route", L'Architecture d'Aujourd'hui, n.322, maggio, 1999; Herzog, Thomas, (a cura di), *Solar energy in architecture and urban planning*, Munich-New York, Prestel, 1996.

⁷ Carlo Gasparri, *Passeggeri e viaggiatori. Paesaggi e progetti delle nuove infrastrutture in Europa*, Roma, Meltemi, 2003. Paola Pucci, *I nodi infrastrutturali: luoghi e non luoghi*, Milano, Franco Angeli, 1996;

⁸ Cfr. Paola Pucci, op.cit.

⁹ Pucci, op.cit., p. 59.

¹⁰ La definizione è tratta dallo studio di Paola Pucci. Il sistema dei punti-rete attraversa le reti ferroviarie e quelle stradali. Per quanto concerne le prime i già citati studi di Paola Pucci e Carlo Gasparri costituiscono un riferimento utile a comprendere la natura propria del sistema punti-rete e le sue relazioni con le altre classi di stazioni. In entrambe le organizzazioni appare evidente che le sistematizzazioni proposte considerano la materia in virtù delle relazioni stabilite con il sistema insediativi, piuttosto che in base agli aspetti funzionali legati alle logiche tecnico-trasportistiche interne all'edificio o dettate dall'infrastruttura.

¹¹ Gasparri, Carlo, op.cit., p. 132.

¹² La ricostruzione del ruolo di Philippe Samyn nel quadro contemporaneo è frutto di un soggiorno studio nel giugno del 2006 presso la sede di Bruxelles del gruppo.

¹³ I caratteri dell'architettura della prima metà del XX secolo sono stati delineati nel capitolo 1 di questo studio.

¹⁴ Il progetto della stazione di Houten è stato presentato al punto 1.1.4 di questo capitolo.

¹⁵ Il brano è tratto da Frank Lloyd Wright, *The future of architecture*, New York, Horizon Press, 1953, (trad. it. *Il futuro dell'architettura*, Bologna, Zanichelli editore, 1985, pp. 180-181). Il passaggio appartiene a una delle conferenze tenute a Princeton da Wright nel 1930 sull'architettura moderna. "Un importante fenomeno tra quelli che condurranno alla prossima fine delle città di Usonia è già sotto i nostri occhi: mi riferisco alle stazioni di servizio che costeggiano le nostre autostrade. A mio avviso, la stazione di servizio è già, potenzialmente, la città-servizio del futuro. Ogni stazione che risulti inse-

7. DALL'ANALISI DELL'EVOLUZIONE CONTEMPORANEA ALLA FORMULAZIONE
DI INDIRIZZI DI PROGETTO PER IL FUTURO DELL'AREA DI SERVIZIO
AUTOSTRADALE

rita 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. Questo avanzato fenomeno di decentramento porterà, in breve tempo, alla nascita di un migliaio di piccoli centri che espletteranno le stesse funzioni di una delle nostre grandi città.

E' anche probabile che molte di queste stazioni, una volta trasformate in piccoli centri, divengano la sede di quelle particolari forme di svago che esulano dall'ambiente domestico, anche se, tra non molto, la radio, la televisione e la stampa, avranno fatto sì che ben poco di questo ambito si debba svolgere al di fuori delle pareti domestiche. Da un punto di vista prettamente culturale, i progressi della macchina sono risultati rapidi e costanti!

Una sempre più perfezionata forma di distribuzione dovrà infatti caratterizzare, assieme a una radicale diffusione pubblicitaria, le sue prestazioni. Una volta resa realmente operativa, questa ultima realtà riuscirà, da sola, a rivoluzionare il nostro attuale sistema urbanocentrico. I negozi, tutti collegati a moderne catene di servizio, saranno dotati di macchinari di distribuzione molto perfezionati che non potrebbero certo trovare una giusta applicazione nell'attuale logica di accentramento urbano. Un altro fenomeno di imminente realizzazione è rappresentato dalla completa autonomia di spostamento degli individui per mezzo di veicoli motorizzati. Tra non molto tutti avranno l'opportunità di trovare sulla propria strada tutto ciò di cui hanno bisogno, si tratti di cibo o altro, compreso un eventuale alloggio temporaneo.

Le grandi autostrade si stanno trasformando sulla falsariga della futura metropoli decentralizzata. Sui loro lati si svilupperanno attività di ogni genere. I lussuosi autobus, attraversando quei magnifici sistemi stradali, renderanno le intercomunicazioni universali e interessanti, mentre le ferrovie verranno utilizzate solo per i trasporti che interesseranno tragitti particolarmente lunghi.

Qualunque sia la destinazione, un viaggio di un giorno diventerà presto qualcosa già divertente in sé e per sé, che le caratteristiche della strada contribuiranno ulteriormente a rallegrare, a servire e a fornire di tutto il necessario, per tutto il periodo della sua durata. E, questo è certo, non ci sarà più bisogno di rimanere intrappolati nella snervante logica dello *stop and go*, tipica di un qualsiasi viaggio in città."

¹⁶ Cfr. Niccolò, Baldassini, *Peages Des Eprunes, Autoroute A5, «l'Arca Plus», n. 25, 2000.*

¹⁷ Cfr. Niccolò, Baldassini, *Segno territoriale, «l'Arca»*,

²³¹ Cfr. *Gares de péage, «AMC», n.94, 1998 ; Elena, Cardani, Estetica territoriale, «l'Arca»,*

¹⁸ AA.VV., *Il paesaggio delle freeways, «Lotus navigator», n.07, 2003.*

¹⁹ Una realtà particolare è quella che riguarda il progetto della sosta attraverso il ricorso ad architetti, paesaggisti, artisti, storici, riconoscendo una complessità e pluralità di espressioni della qualità dell'intervento originale. Un'esperienza organica su questa strada è stata compiuta dal gestore francese ASF (Autoroute sud de France), che controlla una serie di tratti autostradali nell'area sud-occidentale del territorio francese, promotore di una serie di interventi per l'allestimento delle aree di sosta e di servizio realizzati direttamente o su progetto di architetti, paesaggisti, artisti.

²⁰ G.,Conti, *Arte sulle autostrade in Francia, «Kineo», n.3, 1994.*

²¹ La soluzione ha portato a organizzare un sistema di percorsi e aree di sosta, integrati nel contesto della cava e del bosco di felci limitrofo. Cfr. AA.VV., *Il paesaggio delle freeways, Lotus navigator, n.07, 2003*

²² Sono diversi gli interventi che hanno interessato la rete gestita dall'Autoroute du sud de la France (ASF).

Area di sosta Savasse, sulla A7. L'area di sosta è caratterizzata anche in questo caso da un'installazione artistica, curata da Avoscan, collocata sempre a bordo strada e orientata secondo l'asse nord - sud. La porta del sole è una composizione in pietra che utilizza le geometrie fondamentali del cerchio e del quadrato.

7. DALL'ANALISI DELL'EVOLUZIONE CONTEMPORANEA ALLA FORMULAZIONE
DI INDIRIZZI DI PROGETTO PER IL FUTURO DELL'AREA DI SERVIZIO
AUTOSTRADALE

Area di sosta Tavel, sulla A9. L'area situata sulla direttrice Spagna – Italia, è connotata dalla presenza di una grande meridiana, collocata a bordo strada e composta da quattro vele in calcestruzzo armato unite a coppie e ancorate al suolo, di altezza variabile tra i 10 e i 17 metri. L'opera è stata concepita dallo scultore Odile Mir, definita dallo gnomonista Denis Savie, la struttura calcolata dall'ingegnere Robert Quendot.

Area di servizio Village Catalan, sulla A9. Area di frontiera, nei pressi del confine spagnolo, il villaggio di Roussillon affianca i caratteri dell'architettura regionale all'offerta di servizi per la ristorazione, la ricettività alberghiera, il commercio. Il villaggio di Roussillon è costruito sulla memoria dell'impianto concentrico dei villaggi storici utilizzando la pietra rosa della regione.

Area di servizio di Hastings, sulla A64. L'area è collocata all'intersezione di tre dei quattro cammini di Compostela e ripropone il tema del pellegrinaggio al viaggiatore contemporaneo. Essa è costituita da un primo nucleo che comprende la stazione di servizio e un ristorante, al quale segue poi la sistemazione paesaggistica che porta verso l'edificio consacrato alla leggenda di Saint Jacques de Compostela.

Area di servizio di Ruralies, sulla A10. L'area di Ruralies è concepita come un'occasione per promuovere la tradizione agricola della regione di Poitou – Charente. Nel suo impianto oltre alla presenza delle funzioni tradizionalmente comprese tra i servizi autostradali (ristorazione, ricettività alberghiera), sono presenti spazi per la promozione della storia e della cultura della regione (es. il museo pedagogico che illustra le tecniche agricole tradizionali e la ricerca contemporanea sull'innovazione nel settore).

Area di servizio di Lozay, sulla A10. Occupa una superficie di circa due ettari situata a dodici chilometri circa dal centro di San Jean d'Angély. ASF ha inteso in questo caso valorizzare la memoria della storia romana, di cui si trova testimonianza in numerosi siti della regione, attraverso la riproduzione minuziosa all'interno del giardino di Lozay di trenta diversi siti storici della regione.

²³ L'area è realizzata a seguito di concorso bandito nel 2001 e vinto dal gruppo guidato dall'architetto Bruno Mader; l'area ospita anche in questo caso oltre all'impianto funzionale tradizionale uno spazio espositivo;

²⁴ L'intervento è realizzato a seguito di concorso bandito nel 1995 vinto da Bruno Mader e terminato nel 1998. Si caratterizza per la sistemazione paesaggistica della superficie interessata, 20 ha circa, con 4000 mq costruiti, in un contesto di significativa rilevanza paesaggistica, caratterizzato dai periodi delle maree Sull'area di Baie de la Somme: "Aire d'autoroute", AMC, n.94, 1998; Gauzin-Muller, Dominique, *Architettura sostenibile. 29 esempi di edifici e insediamenti ad alta qualità ambientale*, Milano, Edizioni Ambiente, 2003

²⁵, realizzata a seguito di concorso bandito nel 1999, vinto da Bruno Mader, terminata nel 2002, si distingue per l'inserimento ricavato in un sito a forte pendenza, che solleva ancora la questione della relazione con le specificità del luogo, questa volta dettate dalla topografia. Sull'area di Bruno Mader *Plein champ. Aire-Jardin des Causses du Lot*, «Techniques & Architecture, dicembre 2002/gennaio 2003»

²⁶ I cinque profili di *Quality of design* assunti a riferimento dal Dottorato di ricerca internazionale in Architettura e Urbanistica QUOD per il progetto delle infrastrutture: Infrastrutture e contesti; Infrastrutture, ambiente, paesaggio; Infrastrutture e nuove forme degli spazi; Infrastrutture e consenso; Infrastrutture e processi di fattibilità. Cfr. nota 10 del capitolo 6 per una definizione estesa dei profili di qualità.

²⁷ Cfr. nota 26.

²⁸ I tipi individuati dalla sezione tecnica di Autostrade sono i seguenti:

Fabbricato misto. Si tratta di un edificio plurifunzionale che accoglie sia gli spazi del partner oil che quelli degli affidatari non oil (ristorazione in particolare). Questa configurazione prevede la realizza-

7. DALL'ANALISI DELL'EVOLUZIONE CONTEMPORANEA ALLA FORMULAZIONE
DI INDIRIZZI DI PROGETTO PER IL FUTURO DELL'AREA DI SERVIZIO
AUTOSTRADALE

zione di un solo edificio con annesse pensiline, da posizionarsi ad isola nella parte centrale del piazzale, così da orientare e separare allo stesso tempo i flussi di traffico nell'area, liberando una maggiore quantità di superficie da destinare ai parcheggi. L'indicazione fornita da Autostrade e sulla base della quale i partner sono invitati a formulare i loro progetti, riguarda la definizione dei parametri di superficie (per le diverse zone funzionali e per l'intero manufatto), di morfologia generale (che si preferisce compatta e unitaria). E' lasciata invece ampia libertà di definizione per le finiture esterne e la segnaletica pubblicitaria.

Fabbricato mall. Si tratta anche in questo secondo caso di un edificio plurifunzionale, in cui l'elemento caratterizzante è costituito dalla presenza di una galleria commerciale. La griglia di funzioni prevista è ulteriormente arricchita prevedendo la possibilità di inserire nello stesso edificio anche spazi informativi gestiti dalla società Autostrade e spazi destinati a utenze specifiche (camionisti). Anche in questo caso si lascia piena autonomia ai gestori oil e non oil nella definizione degli aspetti esterni, mentre rimangono prefissate superfici e volumetrie generali dell'intervento.

Edificio albergo. E' prevista la realizzazione di edifici alberghieri in aree ad elevata potenzialità di traffico, individuate di comune accordo con gli investitori non oil. La gestione degli alberghi dovrebbe essere affidata a un unico soggetto. Ciò orienta fortemente la definizione della strategia di progetto. Infatti si è optato anche in questo caso per lo sviluppo di un tipo edilizio a sviluppo verticale (80 - 100 camere). Il progetto, la cui definizione è in corso, è affidato al designer Giorgio Giugiaro.

Il progetto, la manutenzione e la gestione delle aree di servizio sono affidati alla Direzione commerciale di Autostrade per l'Italia, che comprende la sezione Commerciale propriamente detta, che cura i rapporti con i partner (società petrolifere e di ristorazione, oil/non oil) e la sezione di Project management che si occupa degli investimenti, degli interventi manutentivi, degli aspetti tecnici relativi agli investimenti dei partner.

Gli interventi previsti nel Piano 2002-2009 vedono impegnati la società per la parte riguardante la manutenzione e/o la realizzazione dei piazzali, gli affidatari (oil/non oil) per l'ammodernamento e/o la realizzazione degli spazi per i servizi. I diversi soggetti si confrontano nelle modalità di intervento attraverso l'attività della sezione commerciale e tecnica di Autostrade, alle quali è affidato il compito di concordare con i partner i termini degli interventi e i parametri di progetto, sulla base dei Cfr. Capitolo 5 di questo studio.