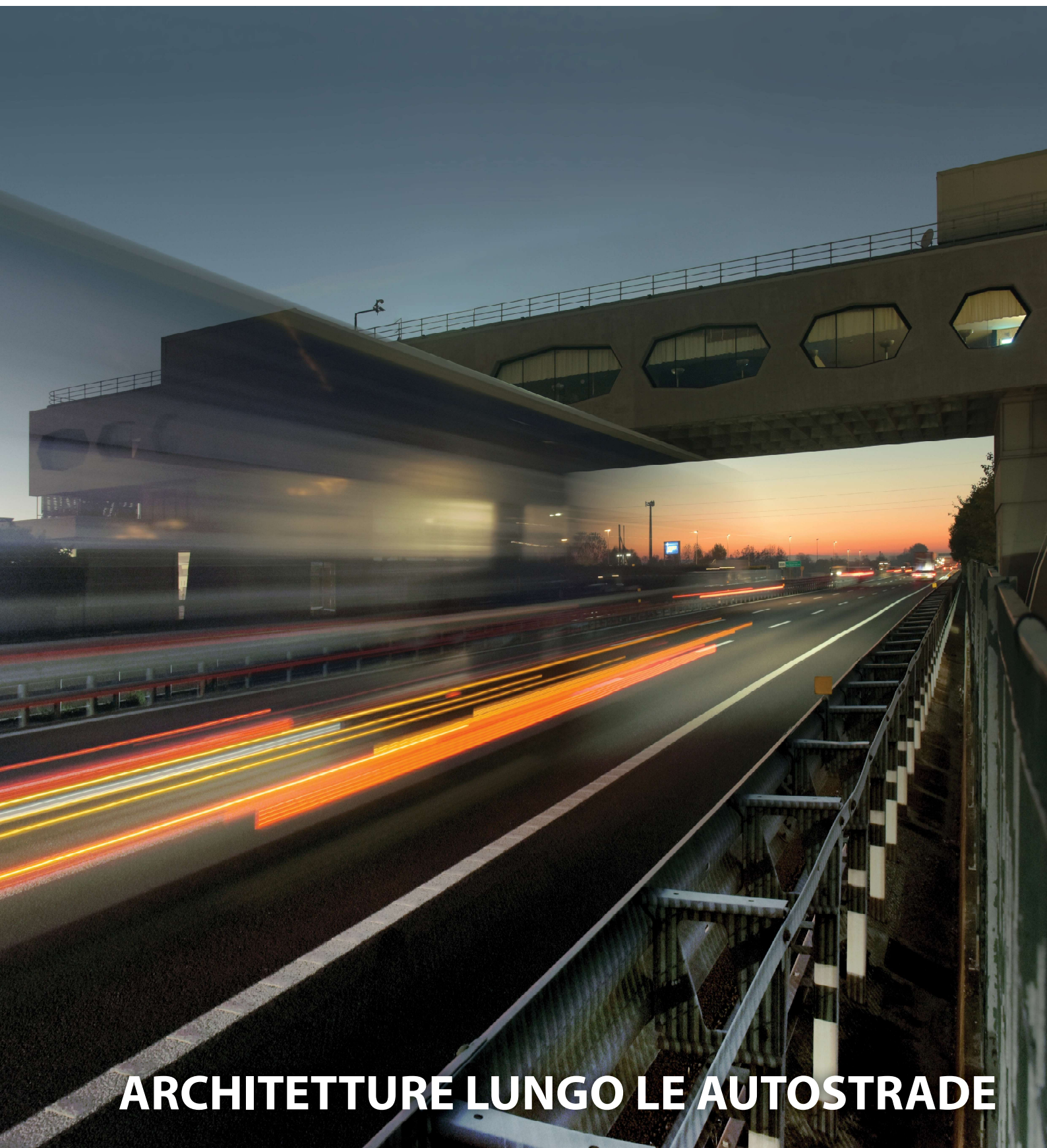


# TRASPORTI

# *& cultura*

58

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



## ARCHITETTURE LUNGO LE AUTOSTRADE

**Comitato d’Onore:**

Paolo Costa  
già Presidente Commissione Trasporti Parlamento Europeo

Giuseppe Goisis  
Filosofo Politico, Venezia

Franco Purini  
Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero  
Università telematica E-Campus, Novedrate

Maria Cristina Treu  
Architetto Urbanista, Milano

**Comitato Scientifico:**

Oliviero Baccelli  
CERTeT, Università Bocconi, Milano

Alessandra Criconia  
Università La Sapienza, Roma

Alberto Ferlenga  
Università Iuav, Venezia

Anne Grillet-Aubert  
ENSAPB Paris-Belleville, UMR AUSser

Massimo Guarascio  
Università La Sapienza, Roma

Stefano Maggi  
Università di Siena

Giuseppe Mazzeo  
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli

Cristiana Mazzoni  
ENSA Paris-Belleville, UMR AUSser

Marco Pasetto  
Università di Padova

Michelangelo Savino  
Università di Padova

Luca Tamini  
Politecnico di Milano

Zeila Tesoriere  
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais

Rivista quadrimestrale  
settembre-dicembre 2020  
anno XX, numero 58

Direttore responsabile  
Laura Facchinelli

Direzione e redazione  
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia  
e-mail: laura.facchinelli@trasportiecultura.net  
laura.facchinelli@alice.it

La rivista è sottoposta a double-blind peer review

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line  
nel sito [www.trasportiecultura.net](http://www.trasportiecultura.net)

2020 © Laura Facchinelli  
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli  
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di dicembre 2020

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443  
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524

## TRASPORTI

### 5 ARCHITETTURE LUNGO LE AUTOSTRADE

di Laura Facchinelli

### 7 NOTE SULLE ORIGINI E GLI SVILUPPI DELLE ARCHITETTURE AUTOSTRADALI

di Laura Greco

### 17 LE ARCHITETTURE PER L'ASSISTENZA AI VIAGGIATORI SULLE AUTOSTRADE ITALIANE TRA CORPORATE IDENTITY E SFIDE COSTRUTTIVE (1956-1970)

di Laura Greco e Francesco Spada

### 25 ARCHITETTURE LUNGO I SISTEMI CHIUSI/APERTI DELLE AUTOSTRADE

di Luigi Siviero

### 33 FORME COSPICUE LUNGO LE AUTOSTRADE

di Luigi Stendardo

### 41 DINAMICITÀ E ARCHITETTURE ALLA SCALA DEL PAESAGGIO. L'AREA DI SOSTA GARABIT LUNGO L'AUTOSTRADA A75 IN FRANCIA

di Chiara Azzali

### 49 NORTHALA FIELDS PARK, UN'AREA DI SERVIZIO COME LUOGO INTERMEDIO

di Stefania Mangini

### 57 A5 LISBOA-CASCAIS, UNA RICERCA DI LETTURA E RISCITTURA TRA MORFOLOGIA E PERCEZIONE

di Joao Leite e Stefanos Antoniadis

### 67 MICHINO EKI: ARCHITETTURE IBRIDE SULLE AUTOSTRADE DEL GIAPPONE

di Giusi Ciotoli e Marco Falsetti

### 75 AREE DI SERVIZIO AUTOSTRADALE: NUOVI FORMATI E SCENARI EVOLUTIVI

di Luca Tamini

### 85 L'AUTOSTRADA DEL BRENNERO E L'ARCHITETTURA DEL TRANSITO: LE AREE DI SERVIZIO DA NON-LUOGHI A IPER-LUOGHI

di Carlo Costa, Alessandro Magnago e Alessandro Franceschini

### 95 L'EVOLUZIONE DEI SERVIZI DI ASSISTENZA NELLE STRATEGIE D'IMPRESA. IL CASO DI AUTOGRILL SPA

di Giuseppe Canestrino

### 103 PROGETTARE GLI SPAZI PER LA RISTORAZIONE IN AUTOSTRADA. L'ESPERIENZA DI CREMONINI

intervista a Gianfranco Ferraro e Massimo Iosa Ghini a cura di Laura Facchinelli

## cultura

### 111 ANGELO BIANCHETTI, L'ARCHITETTO DEGLI AUTOGRILL

di Francesco Spada e Jan Jacopo Bianchetti

### 119 I LUOGHI DI RISTORO AUTOSTRADALI NEL CINEMA

di Fabrizio Violante

### 127 NECESSITÀ DI ARCHITETTURA

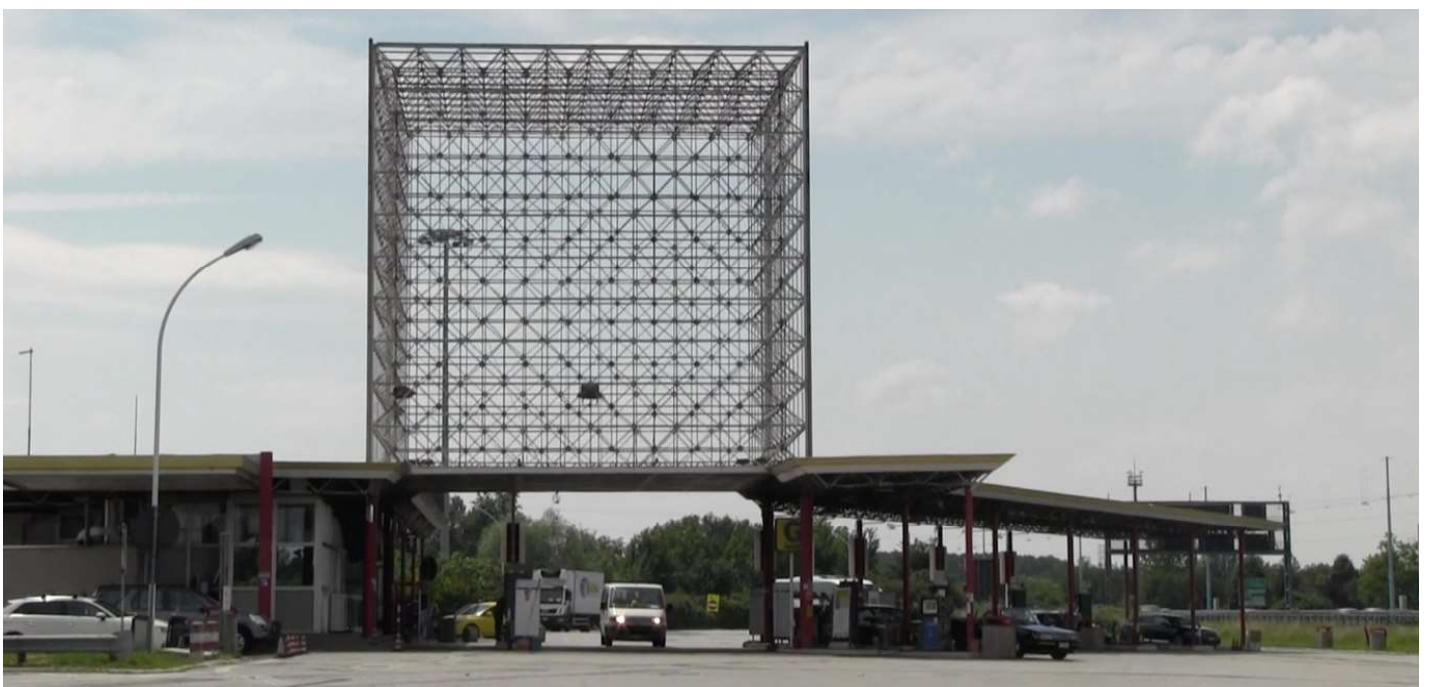
di Luigi Siviero

### 133 EDIFICI PER L'ASSISTENZA AI VIAGGIATORI: L'EPOPEA DELLA GRANDE ARCHITETTURA LUNGO LE AUTOSTRADE

di Laura Facchinelli

### 139 INFRASTRUTTURE, RIFLESSIONI SULLA GESTIONE DEL PATRIMONIO ESISTENTE

di Giovanni Giacomello



# Forme cospicue lungo le autostrade

di Luigi Stendardo

Punti cospicui, così si definiscono nell'arte della navigazione quelle forme, naturali o artificiali, che si distinguono, senza possibilità di equivoco, nel paesaggio costiero e che si assumono come punti di riferimento sicuri, utili per fare il punto nave, per aiutare a seguire una rotta, per misurare distanze e velocità.

Chi naviga a vista li cerca, li avvista, li riconosce associandoli alla loro rappresentazione e descrizione sulla carta nautica o sul portolano, o anche solo alle immagini che conserva nella sua memoria, e vi si aggancia traguandoli, tessendo così una rete invisibile di maglie triangolari, una costellazione diurna, osservando la quale si muove sicuro sulla superficie dell'acqua. Non importa che si tratti di una roccia affilata, di un faro, del campanile di una chiesa, del maschio di una fortezza, di un pilone o di un traliccio abbandonato; non importa se sia una conformazione naturale o una costruzione dell'uomo; non importa se vi si canti una messa, se vi si trasformi energia, se vi si abiti, né tanto meno se il campanaro sia consapevole o ignaro del fatto che del suo campanile qualcun altro si stia servendo per scopi affatto diversi da quello che lui immagina debba essere lo scopo ovvio, e probabilmente unico, della costruzione della quale si prende cura. La torre, l'antenna, la ciminiera, esistono contemporaneamente in due mondi diversi, lontani e reciprocamente indifferenti, se non completamente ignari uno dell'altro: un mondo in cui ogni diversa forma serve ad un uso diverso, pregare, abitare, trasmettere o captare onde elettromagnetiche, disperdere gas e vapori, lavorare; un altro mondo in cui le stesse diverse forme servono tutte soltanto a disegnare il paesaggio, a misurarlo, a intessere reti di relazioni spaziali, palinsesti sui quali si raccontano storie di cui resta traccia scritta nei giornali di bordo. Nodi di uno spazio-tempo che continuamente si deforma, qui le forme sono essenzialmente forme. Ciò che importa quindi è la loro forma; importano le dimensioni, le

## Landmarks along the highway

by Luigi Stendardo

In the art of marine navigation, landmarks are defined as natural or artificial features standing out against the coastal background. Unambiguously recognizable, they are used as reference points for piloting. Such conspicuous objects as towers, antennas, smokestacks simultaneously exist in two different worlds: in the former, each form is actually utilitarian; in the latter, the very same forms are mere features of the landscape, which give measure to the land and weave intangible spatial networks. Thus, what matters is actually their shape: they are form for form's sake. A comparison between the everyday world, where forms are utilitarian, and the world of seamanship, where steering is based on triangulations, emphasizes the difference between those who use form and space taking them for granted, and those who watch and master them wittingly. Thus, there are two ways of seeing, the everyday absent-minded glance, and the acute searching gaze, capable of catching space-time relationships, aware of its position and course. Apart from the realm of navigation, which emphasizes the gap between the two ways of seeing, there are other parallel worlds in which we are led to watch for and reference conspicuous forms. One of them is undoubtedly the highway network. Landmarks that stand out along the highway are quite similar to those of the coastal landscape. The rich array of highway landmarks is divided here into five main sets. Some of them can be described as pure and incisive forms, rigorous works of architecture, true lessons in design.

Nella pagina a fianco, in alto: Costantino Dardi e Giovanni Morabito con Ariella Zattera, Stazione di servizio Agip, Mestre-Bazzera 1969-71. Foto da G. Doti, "Costantino Dardi, l'universo della precisione", in *Il giornale dell'architettura.com*, 4 febbraio 2019, <https://ilgiornaledellarchitettura.com/web/2019/02/04/costantino-dardi-luniverso-della-precisione>.

Nella pagina a fianco, al centro: Angelo Bianchetti, Autogrill Pavesi, Autostrada A1, Montepulciano 1967. L'autogrill in una foto d'epoca. Foto da Archivio Arch. J.J. Bianchetti pubblicata in <https://www.autogrill.com/it/chi-siamo/la-nostra-storia>

Nella pagina a fianco, in basso: la stazione di servizio oggi. Foto da L. Ciacci, "Una nuova vita per la "Kaaba" di Dardi a Mestre?", in *Il giornale dell'architettura.com*, 29 giugno 2018, <https://ilgiornaledellarchitettura.com/web/2018/06/29/una-nuova-vita-per-la-kaaba-di-dardi-a-mestre>

proporzioni, la posizione e le relazioni con le altre forme, le distanze, le altezze, gli allineamenti, così come i punti di vista. I caratteri formali che rendono tale un punto cospicuo sono pochi e semplici: deve essere una figura che si distingue dallo sfondo, deve essere ben visibile, deve saltare all'occhio (come da etimo latino del termine cospicuo), attirare l'attenzione, deve essere precisamente riconoscibile, anche provenendo da direzioni diverse, e facilmente individuabile sulle carte, deve avere un profilo netto perché possa essere trapiantato con precisione senza possibilità di confusione, avere una forma semplice, descrivibile con poche parole, essere grande abbastanza per essere avvistato da lontano, deve trovarsi in una posizione singolare.

## Navigare lungo la costa, percorrere un'autostrada

Il parallelo tra il mondo di una vita quotidiana, in cui le forme costruite servono a tante attività, e il mondo della navigazione, dove l'attività essenziale è percorrere lo spazio, studiandolo e misurandolo attraverso triangolazioni, rende evidente la distanza tra chi, immerso nella routine, usa le forme e lo spazio senza guardarli e chi invece li osserva e li misura, con consapevolezza. Si delineano qui due modalità dello sguardo: un modo quotidiano, distratto, indifferente, e un modo indagatore, consapevole, scientifico o artistico. L'esercizio della navigazione rende necessario quello sguardo verso le forme, quella capacità di coglierne i rapporti spazio-temporali, quella consapevolezza della propria posizione e del proprio movimento, che nel mondo quotidiano appaiono superflui ai più.

Tuttavia, oltre quello della navigazione costiera, che così efficacemente evidenzia il gap tra le due modalità dello sguardo, esistono altri mondi paralleli in cui si è sollecitati ad agganciarsi a forme cospicue, e uno di questi è senza dubbio quello della rete delle autostrade. Questo campo presenta evidenti similitudini e qualche differenza con quello delle rotte marittime costiere.

Una prima affinità sta nella condizione di separazione rispetto al vivere quotidiano, nel fatto che accedere a questi campi equivale a portarsi fuori dal mondo abituale, a trovarsi in posizioni inusuali e stranianti, su piani di osservazione affatto diversi, e a guardare la concrezione della superficie terrestre senza toccarla, uscendo dal suo spessore, galleg-

giando su campi che segnano una distanza da essa. In un caso si galleggia sulla superficie dell'acqua, nell'altro si fluttua sulla rete infrastrutturale, che si configura come un sistema chiuso e isolato. Laddove in passato le infrastrutture costituivano sistemi aperti, adattivi rispetto alla forma del territorio e della città, immerse e intrinsecamente interagenti con i contesti, le autostrade contemporanee tendono a mantenersi staccate dal contesto, per restare sicure, indisturbate ed efficienti. Dunque, l'autostrada si presenta confinata, isolata, il più possibile protetta da ingerenze esterne, con pochi punti di accesso e di uscita controllati, e così attraversa territori e lambisce città, con limitate possibilità di interazione.

Una seconda analogia si riscontra nel fatto che entrambi questi campi sono percorsi da osservatori che si muovono su un vettore. Il movimento costituisce allo stesso tempo sia il loro stato che la loro azione. È evidente che la dimensione tempo è fondamentale in un processo di percezione, osservazione e conoscenza che è sempre in divenire. Cambiano le velocità, le direzioni e i versi, i tempi e le distanze si dilatano e si accorciano; sulla superficie del mare i venti, le correnti e il moto ondoso, e sul nastro stradale le curve, i dislivelli e gli svincoli deformano lo spazio-tempo.

Una terza similitudine emerge osservando che entrambi i mondi sono costellati di punti cospicui e che questi sono tali in virtù della loro forma immediatamente distinguibile e della loro posizione singolare, e che tali punti costituiscono dei capisaldi capaci di attraversare il confine, di forare l'involucro invisibile che separa due mondi paralleli, e di manifestarsi con nature affatto diverse nel mondo quotidiano e fuori da esso. In effetti sono elementi che spesso hanno una doppia natura, una doppia scala, una doppia utilità, una doppia vita, che appartengono a un mondo nel quale vengono distrattamente e utilitaristicamente usati, ma si affacciano e si mettono in mostra su un ulteriore piano. Nel primo mondo sono tangibili e attraversabili, permeabili alla fruizione fisica e agli usi, ma difficilmente controllabili con uno sguardo che li comprenda nella loro interezza, perché sono in qualche modo fuori scala rispetto al contesto. Nel secondo possono essere abbracciati e compresi dallo sguardo, ma restano sempre distanti, intoccabili, perché emergono su un orizzonte visibile, ma irraggiungibile.

La differenza fondamentale sta nel fatto che le infinite rotte che solcano la superficie del mare sono astratti fasci di linee rette defini-

te da angoli, che si misurano a partire dalla direzione del Nord geografico, mentre le linee delle autostrade sono manufatti concreti, precisamente posizionati e saldamente vincolati alla superficie terrestre. Da questa semplice osservazione discendono altre considerazioni. A differenza di quanto accade in mare, in autostrada non è necessario fare periodicamente il punto per sapere dove ci si trova, la strada è segnata e basta seguirla. Non è necessario trapiantare i punti cospicui con precisione, misurare gli angoli di rilevamento e riportarli sulla carta, per viaggiare senza perdersi. La strada stessa è un luogo di posizione e, di solito, è sufficiente sapere che ci si trova in un punto qualsiasi tra due caselli, è solo una questione di tempo, prima o poi si raggiungerà l'uscita. La carreggiata è una linea, un nastro graduato ed è possibile leggere (di solito ad intervalli di cento metri, che in autostrada corrispondono a intervalli temporali compresi tra tre e cinque secondi) a che distanza ci si trova rispetto al chilometro zero. Viaggiare in autostrada richiede minori conoscenze e competenze di quante ne siano indispensabili per navigare in mare, minore consapevolezza, almeno per quanto attiene alla capacità di misurare lo spazio e determinare la propria posizione. Posso non conoscere la geografia, non sapere nulla di trigonometria o dell'arte del carteggio e non rischierò di perdermi.

## Forme cospicue nel paesaggio autostradale

Ma allora perché parlare di punti cospicui in autostrada? Forse perché non siamo valigie. Forse perché altrimenti ci annoieremmo. Forse perché abbiamo bisogno di raccontare una storia del nostro viaggio. Forse perché abbiamo altre necessità, oltre quella di non perderci. Forse perché immergersi sull'autostrada provenendo dal mondo quotidiano, in cui siamo abituati a misurare spazio e tempo entro determinati intervalli, implica un passaggio di scala al quale non siamo preparati e che pertanto ci spinge a cercare nuovi strumenti e unità di misura. In autostrada le distanze si allungano e i tempi si dilatano, ma, come sempre avviene nei passaggi di scala, le diverse grandezze non variano proporzionalmente. Lo spazio e il tempo si dilatano secondo moltiplicatori diversi e il loro rapporto, la velocità, non resta costante, ma aumenta. Ed ecco che cerchiamo i punti cospicui perché, ancorché non rischiamo di perderci, il passaggio di scala riaccende in

noi l'esigenza, quasi primitiva, di misurare lo spazio e il tempo e di guadagnare consapevolezza rispetto alla nostra posizione, cose che nel mondo quotidiano non siamo più inclini a considerare perché l'abitudine ce le fa dare per scontate. Immergersi in autostrada significa varcare la soglia di questo passaggio di scala spazio-temporale che richiede un adeguamento degli strumenti e delle unità di misura, oltre che l'attivazione di gradi e tipi di attenzione diversi dal solito.

Le forme cospicue che emergono dal paesaggio autostradale hanno caratteristiche simili a quelle del paesaggio costiero, a meno di quelle varianti che derivano da alcune differenze fondamentali. La prima è la non necessità di presentare sagome nette e inequivocabili da trapiantare per i rilevamenti. Una seconda differenza sta nelle diverse proporzioni spazio-temporali dei due mondi: in autostrada un quarto d'ora equivale a un intervallo spaziale che oscilla tra i venti e i trenta chilometri, mentre lo stesso quarto d'ora di navigazione equivale a una distanza mediamente compresa tra due e cinque miglia. È importante inoltre tenere conto che viaggiando in autostrada vediamo le forme del paesaggio quasi esclusivamente in fase di avvicinamento, perché guardiamo essenzialmente nel senso di marcia, mentre in navigazione il punto cospicuo resta generalmente sull'orizzonte dello sguardo anche dopo essere stato doppiato. Questo significa che una forma che in navigazione resta visibile per circa quaranta minuti, in autostrada appare e scompare nel giro di circa cinque minuti. Un'ulteriore significativa differenza si ritrova nel fatto che viaggiando in autostrada è talvolta possibile avvicinarsi a una distanza relativamente molto prossima alle forme notevoli che si avvistano, cosa molto meno frequente nel corso di una navigazione.

Forma pura e semplice, talvolta particolare, dimensioni, proporzioni, posizione, distanze, velocità relative sono, in sintesi, i parametri essenziali attraverso i quali si definiscono le forme notevoli che incontriamo lungo la rete delle autostrade.

Tuttavia, l'insieme delle forme cospicue rilevabili dall'autostrada è ricco e articolato in diversi tipi che possiamo provare a ridurre a cinque categorie, ben sapendo che diverse forme possono essere trasversali rispetto a questa schematica suddivisione.

Un primo sottoinsieme include tutti quegli elementi geografici, modificati o meno dall'artificio umano, che si presentano come forme notevoli: colline, crinali, cime di mon-

tagne, falesie, cave. Queste sono spesso sottolineate da costruzioni, che costituiscono un secondo insieme, quali cinte murarie, torri, castelli, abbazie, ma anche antenne, capannoni, serbatoi, condotte idriche, sostruzioni, dighe, argini o altre opere di ingegneria volte a mettere in sicurezza il territorio. Generalmente questi manufatti non furono concepiti in relazione all'autostrada, anzi spesso sono preesistenti ad essa. In alcuni casi è stato il disegno dell'autostrada a tenere conto di essi e ad esserne condizionato, in altri la loro relazione è preterintenzionale e dipende dal fatto che presentano caratteri di forme cospicue, quali la nitidezza dei volumi, la solidità delle masse, o comunque la struttura formale chiara e immediata, associati a dimensioni e proporzioni che ne enfatizzano la grande scala.

Una terza categoria di forme cospicue presenti sulla rete delle autostrade è costituita da quelle particolari opere d'arte di ingegneria che si rendono necessarie nelle intersezioni critiche tra orografia e nastro stradale e che sono parte integrante del disegno dell'infrastruttura o del suo immediato intorno. Si tratta di manufatti quali opere di sostegno, muri di contenimento, gabbionate, opere di sistemazione dei pendii, gallerie, viadotti, ponti o sovrappassi, barriere frangisole, che spesso si presentano come figure assai interessanti sul piano formale, effettivamente capaci di emozionare.

Tutti gli elementi appartenenti alle tre categorie sopra descritte costituiscono forme cospicue che possono essere, nella cornice di una interpretazione lata, ascritte alla più ampia categoria delle architetture delle autostrade.

Qui, per accompagnare le riflessioni finora condotte con una più marcata aderenza al campo della composizione architettonica, appare più opportuno soffermarsi su altre due categorie di architetture dell'autostrada. In un primo insieme possiamo collocare quelle architetture che si posizionano sul bordo dell'autostrada e che sono concepite come attrezzature di servizio quali barriere, caselli, stazioni di servizio, aree di sosta.

In un secondo gruppo troviamo architetture che intenzionalmente si costruiscono in relazione all'autostrada, ma che sono al di fuori di essa, non appartengono al suo sistema chiuso, ma si disegnano sullo sfondo dei suoi scenari. Si tratta di centri commerciali, *showroom*, ma anche alberghi e *resort* per eventi e tempo libero, parchi per divertimento, o ancora centri di produzione, sedi di aziende, centri di ricerca, o infine *hub* lo-

gistici, magazzini, scali per *container*. Qui, la relazione con l'autostrada è cercata essenzialmente per due ordini di motivi: il primo sta nella disponibilità di aree e nella posizione strategica per l'accessibilità delle persone e la movimentazione delle merci; il secondo sta nella visibilità che l'autostrada garantisce alle architetture che lungo il suo percorso si mettono in mostra. Alcuni segmenti di autostrada sono, così, efficacemente utilizzati come vetrina dinamica.

## Architetture dell'autostrada, alcuni esempi significativi

Tra le attrezzature di servizio alle autostrade, solo alcune hanno quei caratteri propri delle forme cospicue e, tra queste, le prime che sicuramente eleveremmo al rango di architetture dell'autostrada hanno la prerogativa di essere forme didascaliche che costituiscono dei veri e propri esercizi di composizione, delle misurate e autorevoli lezioni di architettura. Per esemplificare quest'idea possiamo brevemente citare alcuni casi significativi.

Cominciamo dalla stazione di servizio Bazzerà sud sulla A4 Venezia-Trieste (oggi tratto della tangenziale di Mestre) che fu realizzata (1971), a valle di un concorso bandito dall'Agip (1969), su progetto di Costantino Dardi. Si tratta di un'architettura che presenta una forma geometrica pura e inconfondibile, proporzioni asciutte, profili netti, visibilità e riconoscibilità immediate, posizione elevata e distaccata dal quotidiano, *forma gratia formae* che non ha (quasi) altra funzione che esibirsi come tale, ridisegnare il paesaggio, misurandolo come una pietra miliare. Si tratta di una forma segnaletica in sé, capace di essere messaggio di se stessa di giorno e di notte, così come di farsi supporto per la comunicazione di altro, attraverso slogan, immagini fisse e in movimento, segnali luminosi. È un cubo, puro e semplice, della misura esatta di dieci metri di lato, ed è noto come il "cubo" o la "kaaba", suo nome originario, motto del concorso, ancorché fosse rivestito da una diafana pelle, bianca di giorno e luminosa nella notte dell'autostrada, piuttosto che da una *kiswa* di seta nera. Il cubo, costruito con un sistema reticolare di aste e nodi, era rivestito da una pelle chiara in pannelli in fibra di vetro, poi strappata via da una violenta tempesta che lasciò lo scheletro nudo, così come lo vediamo oggi stagliarsi sul cielo limpido o materializzarsi nell'aria opalina carica di umidità.

1 - Nella pagina a fianco, in alto: Gianugo Polesello, Casello autostradale di Padova est, Padova 1999-2005. Le quinte sceniche all'ingresso dell'autostrada. Foto di G. Rakowitz, CC BY-SA 4.0 Firenze University Press, <https://doi.org/10.13128/FiAr-21057>

2 - Nella pagina a fianco, al centro: stesso casello, il modello per il casello autostradale (Archivio Gundula Rakowitz). Vista zenitale e dell'alzato. Foto di G. Rakowitz, CC BY-SA 4.0 Firenze University Press, <https://doi.org/10.13128/FiAr-21057>

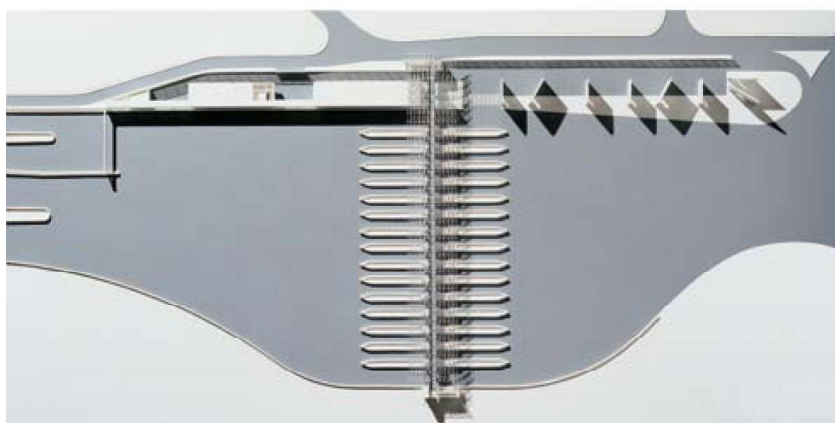
3 - Nella pagina a fianco, in basso: stesso casello, le quinte sceniche viste dall'esterno dell'autostrada. Foto di G. Rakowitz, CC BY-SA 4.0 Firenze University Press, <https://doi.org/10.13128/FiAr-21057>

Il cubo è un'architettura astratta, perfetta, pura, visionaria come quelle di Étienne-Louis Boullée sulle quali Dardi, quasi vent'anni dopo, allestirà la mostra al Vittoriano (1986) per il set del film di Peter Greenaway *Il ventre dell'architetto* (1987). La kaaba di Costantino Dardi resta sospesa, galleggia nell'aria, toccando appena, con appoggi quasi filiformi, i piani delle pensiline che la sostengono, pura forma, pura architettura dell'autostrada. Logorata dalle intemperie, anche quest'opera è stata oggetto di dibattito per la sua salvaguardia, per ora è ancora lì, familiare per i locali, intrigante per i viaggiatori.

Risale a pochi anni prima l'Autogrill Pavese a Montepulciano (1967) firmato da Angelo Bianchetti, che qui citiamo come esempio di quella che possiamo considerare, sicuramente in Italia, l'architettura dell'autostrada per eccellenza, l'autogrill a ponte. Bianchetti aveva già realizzato nel 1959 l'Autogrill (nome commerciale che prestissimo diventerà nome comune) di Fiorenzuola d'Arda, sulla A1, primo in Italia e in Europa.

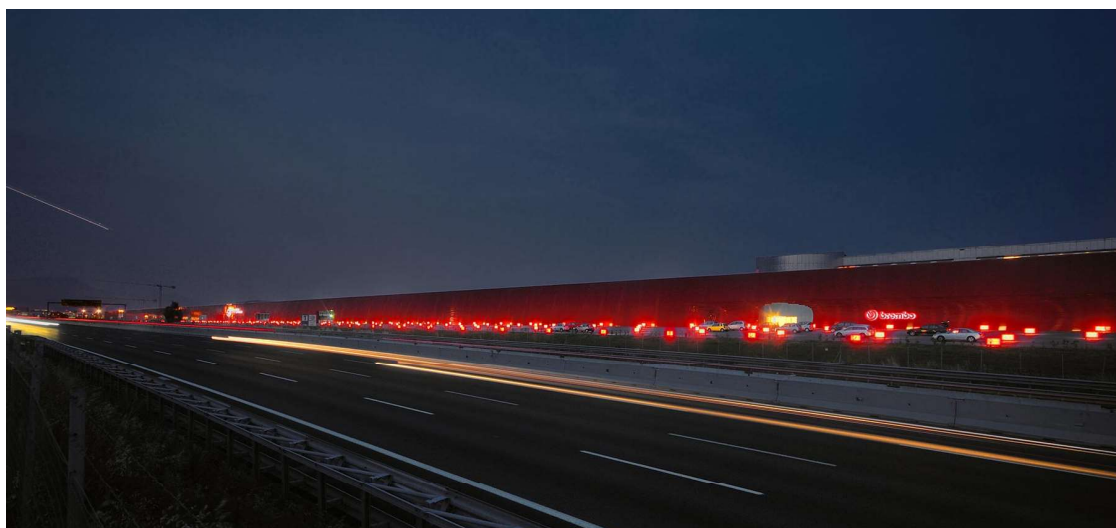
L'autogrill di Montepulciano è ancora una volta una composizione chiara, fatta da pochi essenziali elementi, è un enunciato immediato, la sincera traduzione in costruzione di uno schema statico astratto, l'elegante equilibrio di una costruzione isostatica. La struttura in acciaio, costituita da tre tronchi a sezione variabile, è disegnata in funzione del diagramma del momento flettente. Il pilastro e i due rami della trave sono solidali nel nodo robusto e si assottigliano allontanandosi da esso, fino ad azzerarsi alle estremità opposte; il ritto è incernierato al piede, la mensola corta è a sbalzo, mentre la lunga trave che raggiunge il lato opposto della carreggiata trova un semplice e discreto appoggio sul torrino degli ascensori. Un volume parallelepipedo vetrato, sospeso sul nastro autostradale, è agganciato all'intradosso della struttura in acciaio. La forma è didascalica, potente, iconica.

Un salto in avanti nel tempo, di più di trent'anni, ci porta all'architettura con la quale chiudiamo questa prima serie di esempi di attrezzature di servizio per l'autostrada. Si tratta del casello autostradale di Padova est (1999-2007), realizzato su progetto di Gianugo Polesello. È una composizione architettonica, anche in questo caso esatta e rigorosa, fatta di pochi elementi, dimensionati e proporzionati con precisione, che però presenta una sostanziale differenza rispetto a quelle che abbiamo finora osservato. Ci troviamo infatti di fronte a una architettura che segna il limite e consente il passaggio



dalla città all'autostrada e che pertanto non è concepita per invitare alla sosta, quanto piuttosto per accompagnare il movimento. Mentre il cubo di Dardi e l'autogrill di Bianchetti, seppure diversi tra loro, sono concepiti per essere avvistati da lontano, per poi essere raggiunti, e aspirano a essere un pun-

4 - Jean Nouvel, Kilometro Rosso, A4, Bergamo 2001-2007. Foto da <http://www.jeannouvel.com/en/projects/the-kilometro-rosso-science-and-technology-park/>



5 - Jean Nouvel, Kilometro Rosso, A4, Bergamo 2001-2007. Foto da <http://www.jeannouvel.com/en/projects/the-kilometro-rosso-science-and-technology-park/>



to di sosta, se non di arrivo, l'architettura di Polesello è pensata per essere vista all'improvviso, inaspettata, per poi scivolare rapidamente di lato, tangenzialmente, sulla coda dell'occhio, ed essere doppiata in un tempo brevissimo, ancorché a bassa velocità, e traghettare l'automobilista nel sistema chiuso e veloce dell'autostrada. Così mentre le prime due architetture sono composizioni sintattiche, nelle quali gli elementi costitutivi sono disposti a formare un'unità, un oggetto unico, un'immagine unitaria che resta compresa in un unico sguardo, in quest'ultima architettura i pezzi sono distinti, ognuno occupa la sua porzione di spazio, i singoli elementi sono disposti paratatticamente e sono percepiti in sequenza. Né l'intera composizione, né i suoi pezzi possono essere abbracciati da un solo sguardo, tuttavia la loro struttura formale si comprende osservandone anche soltanto un segmento. L'architettura del casello, porta orientale della città di Padova, è costituita da tre pezzi, tutti a sviluppo longitudinale, disposti planimetricamente secondo uno schema a T. L'asta della T è data

dalla lunga pensilina-passerella aerea, realizzata con una struttura reticolare spaziale e lamiera metalliche, che corre al di sopra dei box e delle corsie per il passaggio dei veicoli, poggiando su una teoria di colonne. Pur presentandosi frontalmente, ortogonale al senso di marcia, questo prospetto, in virtù della sua lunghezza che supera i cento metri, della distanza ravvicinata e del movimento dell'osservatore, non può essere ricompreso interamente dallo sguardo. Le ali della T segnano il confine laterale tra l'autostrada e le strade urbane limitrofe. L'ala che precede la barriera è costituita da una teoria di pannelli piani e spessi, dai bordi affilati dal taglio degli spigoli, bianchi o rossi, sollevati dal suolo grazie a setti in calcestruzzo nudo sui quali si attestano come bandiere inferite su tozzi pennoni. Nel disporsi a destra delle corsie di ingresso, alcuni pannelli si svincolano dalla giacitura ortogonale alla direzione di marcia e così la sequenza di quinte sceniche offre le proprie rapide variazioni allo sguardo in movimento tangenziale di chi entra in autostrada. Superata la barriera d'ingresso, la seconda ala

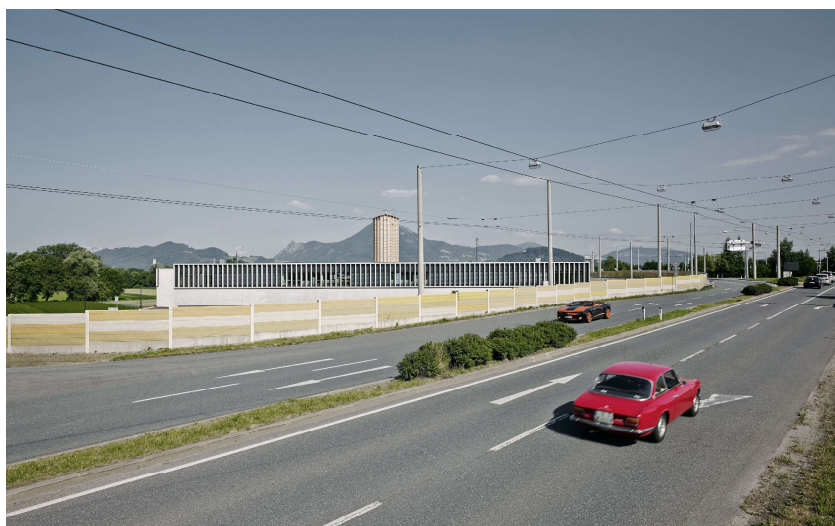
della T, un lungo muro traslucido in tessere di vetro-cemento, accompagna infine l'accelerazione verso l'autostrada.

La composizione per pezzi che si sviluppano in lunghezza, per iterazione di un elemento, come nel caso delle quinte sceniche, o per estensione di una superficie, come nel caso del muro traslucido, per affiancare e accompagnare il veicolo in movimento veloce, trova applicazione, con un passaggio di scala, nei due casi che prendiamo come significativi dell'ultimo gruppo di architetture dell'autostrada.

Parliamo ora di quelle forme cospicue che si mettono in mostra al di là del guardrail e che, pur essendo esterne all'autostrada e pertanto non direttamente accessibili, si giovano di essa per la visibilità che ne guadagnano e per la prossimità logistica con gli svincoli. Sono forme che non invitano immediatamente alla sosta, non diventano meta per i veicoli, ma piuttosto li inseguono, restando visibili tangenzialmente e accompagnandoli per un tratto.

Chi guida sulla A4, in prossimità di Bergamo, vede improvvisamente sfilare a lato una velocissima, potente, accesa lamiera di alluminio verniciato di rosso, che accompagna la sua corsa per un lunghissimo intervallo di tempo che oscilla tra i trenta e i quarantacinque secondi. È il Kilometro Rosso (2001-2007) progettato da Jean Nouvel. Si tratta di un lungo e sottile muro metallico, che si sviluppa rettilineo per un chilometro esatto e fa da facciata, vetrina, insegna, barriera antirumore, a un *hub* per l'innovazione, l'impresa, la ricerca, il territorio, nato su iniziativa privata. Il complesso si articola in edifici diversamente distribuiti e orientati su una amplissima superficie, tenuti insieme da un'unica facciata sull'autostrada, concepita come elemento a sé stante, sineddoche formale dell'intero complesso, forma cospicua, costituita da un unico, inconfondibile, immediato elemento, intenzionalmente fuori scala, ovvero alla scala dell'autostrada.

Più misurata, e anche più lenta, la facciata del centro per la manutenzione dell'autostrada austriaca A1, a Salisburgo, l'architettura che chiude queste riflessioni, firmata da Marte Marte Architekten (2011-2015). Il centro è posizionato su un declivio in prossimità dello svincolo ed è costituito essenzialmente da quattro edifici a pianta rettangolare disposti a formare una corte. Nella corte si eleva un gruppo di tre silos per il sale, alti circa venticinque metri, visibili a distanza. La facciata parallela al nastro stradale è bassa e lunga,



ritmata da una fitta sequenza di lame verticali che accompagnano la marcia in decelerazione dei veicoli che si sono immessi sullo svincolo. Qui la composizione si fonda sulla rapida iterazione di un elemento semplice che realizza la vibrazione di luce e ombra che si offre allo sguardo in movimento degli automobilisti.

© Riproduzione riservata

## Bibliografia essenziale

Mistura C. (2016), *Costantino Dardi. Forme dell'infrastruttura*, Padova: Il Poligrafo.

Pivetta M. (2017), *Costantino Dardi - Paesaggi platonici*, in «Firenze Architettura», 21 (1), pp. 88-97. <https://doi.org/10.13128/FiAr-21063>

Rakowitz G. (2017), *Gianugo Polesello - Porta e ponte a Padova est*, in «Firenze Architettura», 21 (1), pp. 38-47. <https://doi.org/10.13128/FiAr-21057>

Marzo M. (2005), *A4 Casello di Padova Ovest [sic!]*, Padova. *Composizioni in movimento*, in «Casabella», 739/740, dicembre 2005 / gennaio 2006.

6 e 7 - Marte.Marte Architekten, Centro per la manutenzione dell'autostrada, A1, Salisburgo 2011-2015. Il centro visto dallo svincolo. (in alto) e la facciata verso l'autostrada (in basso). Foto di M. Lins, <https://www.atlasofplaces.com/atlas-of-places-images/ATLAS-OF-PLACES-MARTE-MARTE-ARCHITEKTEN-MOTORWAY-MAINTENANCE-CENTRE-IMG-21.jpg> e idem IMG 3.

# Autori

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

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

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

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

Chiara Azzali – Architetto, Dottore di ricerca

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Jan Jacopo Bianchetti – Architetto, responsabile archivio Angelo Bianchetti

Fabrizio Violante - Architetto e Critico cinematografico

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

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

## Copyright

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

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

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

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