

L'ar

L'architettura

cronache e storie

The architecture
events & history

anno L numero 582 aprile 2004 euro 9,30

l'appartamento modello
the model apartment

- chetwood
- schilling architekten
- gastrand
- flöckner, schnöll
- hiendl & partner architekten
- brunow & maunula
- d'ambrosio
- zimmer gunsul frasca
- henningson durham
- & richardson

janusz kapusta

SPEDIZIONE IN A.P. - 45% ART. 2
COMMA 20/B. LEGGE 662/96 ROMA

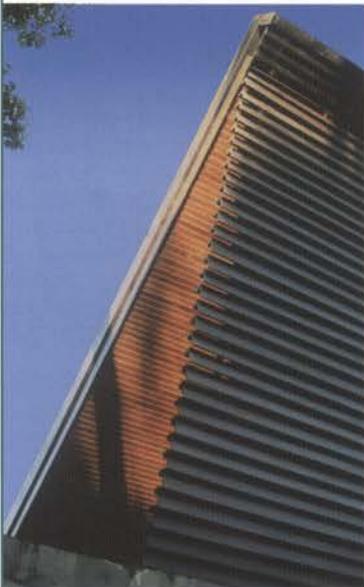
40582 >



9 770003 883009



582



■ editoriale editorial

- 286 L'appartamento modello The model apartment
di by Furio Colombo

■ editoriali in breve editorials in brief

- 288 Tangenziale, non partiamo per la tangente
About the Tangenziale bypass and not going off on a tangent
di by Renato Pallavicini
- Sacripanti salvato a Forlì
Sacripanti's work in Forlì saved
di by Marco Dezzi Bardeschi
- Ostacoli invisibili Invisible obstacles
di by Sara Rossi

■ selearchitettura archdigest

- 290 LAURIE CHETWOOD
Casa di vacanze Holiday house, Surrey
- 292 SCHILLING ARCHITECTEN
Edificio per uffici Offices building, Köln
- 294 MANUELLE GAUTRAND
Spazio espositivo per la Citroën Citroën exhibition area, Paris
- 296 MARIA FLÖCKNER, HERMANN SCHNÖLL
Kindergarten, Salzburg
- 298 HIENDL & PARTNER ARCHITEKTEN
Parcheggio Parking, Passau
- 300 BRUNOW & MAUNULA
Centro culturale Cultural centre, Kuusankoski

■ costruzioni buildings

- 302 GIOVANNI D'AMBROSIO
Dialoghi e scambi in architettura
Dialogues and exchanges in architecture
Quattro realizzazioni Four works in Indonesia
presentazione di text by Paolo G.L. Ferrara
- 328 ZIMMER-GUNSUL-FRASCA, HENNINGSON, DURHAM & RICHARDSON
FDA, Food & Drug Administration, Irvine, California
presentazione di text by Doss Mabe

■ design antidesign a cura di by Francesco Ranocchi

- 336 Gehry's Industrial Design?

■ storiaecritica historyandcriticism a cura di by Federico Bucci e Roberto Dulio

- 338 Frontiere e confini autostradali Expressway borders and boundaries
di by Antonio Clemente

■ scienzarchitettura sciencearchitecture a cura di by Paolo Vincenzo Genovese

- 342 Architettura topologica. Teoria e pratica della progettazione.1
Topological architecture. Theory and practice.1

■ spaziarte artspaces a cura di by Adachiara Zevi

- 344 Janusz Kapusta bifronte two faced

■ selelibri bookdigest a cura di by Federico Bucci e Roberto Dulio

- 347 Recensioni di Reviews by Annette Tosto, Federico Bucci,
Luisa Ferro

■ cinemarchitettura moviearchitecture a cura di by Plinio Perilli

- 351 Marco Bellocchio, Elaborazione della dissonanza
Marco Bellocchio, The elaboration of dissonance

■ cronacheurbanistiche a cura di Sara Rossi

- 357 Dopo mezzo secolo dalla riforma agraria del dopoguerra

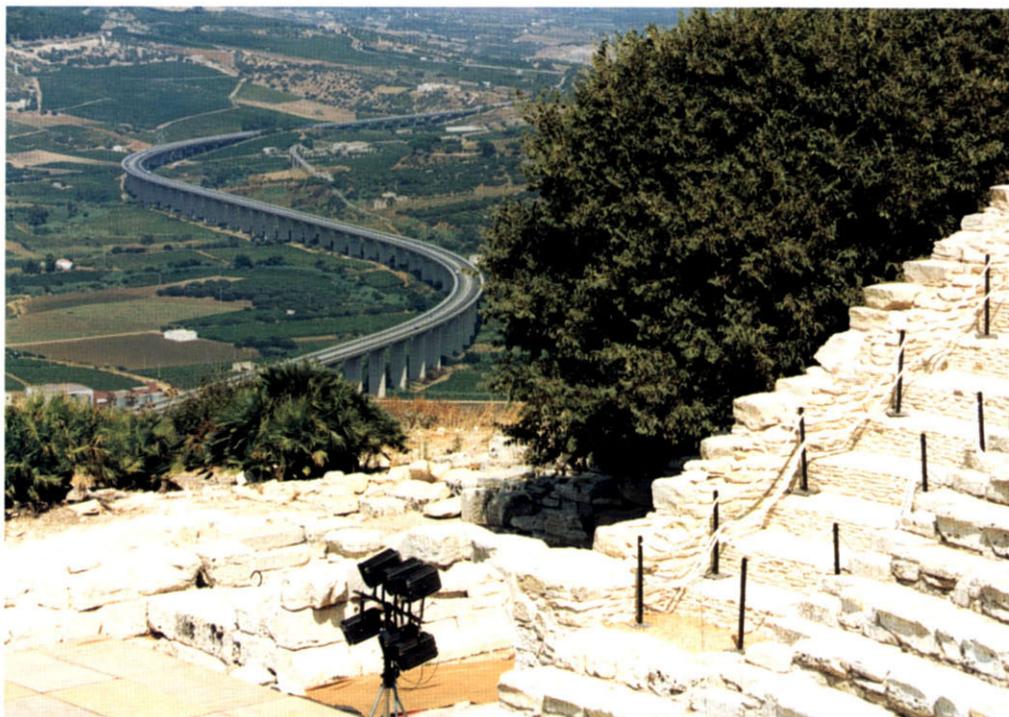
■ notiziario a cura di Enrico Milone

- 358 Appalti per i Beni Culturali senza architetti? – Milleproroghe: torna
l'IVA 10% per il recupero – UE e tariffe: rapporto Monti sulle profes-
sioni – Il Governo corregge il tiro sulle dismissioni – Nuove soglie
appalti UE
Concorsi e premi, Convegni e corsi, Mostre di architettura, Fiere e
saloni specializzati

Frontiere e confini autostradali

Expressway borders and boundaries

di by Antonio Clemente



Viadotto sulla Palermo-Mazara del Vallo. Il teatro di Segesta (foto Giovanni Passiante)
Viaduct on the Palermo-Mazara del Vallo highway. The theater at Segesta (photographs by Giovanni Passiante)

L'autostrada "propone un effetto di 'extraterritorialità' in cui la monofunzionalità (collegare un luogo all'altro), la specializzazione (spazio riservato al movimento dei veicoli) e la velocità escludono relazioni funzionali con il territorio circostante"¹. Un'affermazione che sottende un territorio omogeneo anche quando le caratteristiche geomorfologiche non lo consentirebbero. Il manto d'asfalto, infatti, viene, di volta in volta, portato a una quota diversa da quella di campagna (rilevato, trincea, viadotto) e quando vi sono ostacoli insormontabili si realizzano le gallerie e i ponti. È un quadro all'interno del quale pare non esserci alternativa all'accostamento paratattico tra autostrada e territorio. D'altro canto l'intero tracciato è fisicamente individuato dal *guard-rail* (guardia limiti) che lo delimita spazialmente individuandolo in modo inequivocabile. Tale condizione fa del corridoio autostradale un interno (con le sue regole, le sue stanze, i suoi servizi) i cui contatti con l'esterno avvengono solo allo svincolo che, attraverso le stazioni di pagamento, mette in contatto l'autostrada con il territorio.

Lo svincolo è una porta e il tracciato autostradale, per tramite del *guard-rail*, una finestra continua sul territorio. Le differenze sono evidenti. La finestra consente solo lo sguardo unidirezionale, dall'interno verso l'esterno, mentre la porta, oltre allo sguardo, permette l'esperienza del *transito* che "trasforma i limiti e i confini in *contesti* attraverso i quali si passa"². Detto altrimenti, la finestra-*guard-rail* segna il limite netto tra ciò che è interno al tracciato autostradale e ciò che non lo è, mentre la porta-svincolo, quando si esce dall'autostrada, segna l'inizio di un attraversamento senza tracciare in modo netto i confini dello spazio infrastrutturale e di quello territoriale.

Ma quali sono le diversità tra gli spazi del percorso autostradale e quelli dello svincolo? Una prima, provvisoria risposta sta nel fatto che mentre il tracciato autostradale è caratterizzato da *confini* precisi, nei pressi dello svincolo esiste uno spazio, più o meno esteso, di *frontiera* appunto, tra l'interno autostradale e l'altrove territoriale. Tra confine e frontiera la differenza è non solo fisica ma anche simbolica. Lo spazio dell'autostrada e quello dello svincolo sono radicalmente diversi ed esigono un differente atteggiamento progettuale. Nell'interno autostradale le stanze, i servizi e gli im-

pianti tecnologici hanno un unico prospetto: quello relativo al manto d'asfalto. Le stazioni di servizio, ad esempio, sono protese solo verso l'autostrada; nei confronti del paesaggio retrostante non hanno alcun interesse. Anche il *guard-rail* ha un unico lato: quello contraddistinto dai catarifrangenti e, spesso, da un diverso trattamento di verniciatura.

Molte cose cambiano all'intorno dello svincolo. Come luogo di tensione, tra interno autostradale e altrove territoriale, lo svincolo non è più caratterizzato dalla certezza di confini. Vi è un'area, più o meno estesa, nell'immediato intorno della stazione di pagamento che si caratterizza per non essere più autostrada, ma dove i riverberi della grande infrastruttura viaria sono ancora evidenti.

Va sottolineato, peraltro, che lo svincolo è l'unico punto dell'autostrada in cui i fronti sono due, interno ed esterno: sia per quello che riguarda la geometria, con le sue corsie di accelerazione/decelerazione, simmetriche in entrata e in uscita, sia per quello che concerne la stazione di pagamento con i suoi due prospetti – fronte autostrada e fronte territorio.

Ma il tracciato autostradale – con il suo percorso obbligato, dove sono chiare le direzioni, i sensi di marcia, i limiti di un corretto procedere come pure le deviazioni obbligatorie – è "demarcazione tra ciò che è possibile conoscere, fare, dire, e ciò che non è permesso; tra ciò che può essere attraversato, oltrepassato, e ciò che non deve essere nemmeno avvicinato; tra l'ordine da una parte e il disordine dall'altra". Lo svincolo, segnando la fine delle logiche di rete e introducendo l'automobilista al territorio "è il luogo dove forze opposte si confrontano, spesso si scontrano, altre volte si incontrano, comunque entrano in crisi".

Un'altra differenza, può essere ravvisata nel fatto che mentre il confine è rappresentato da una linea che corre sempre uguale a se stessa, a prescindere dai luoghi che attraversa, la frontiera può, al contrario, essere assimilabile a "una fascia, una zona sfrangiata, più o meno larga in funzione dei rapporti che corrono tra una parte e l'altra della frontiera"³, ovvero in relazione ai contesti territoriali in cui lo svincolo si inserisce.

L'atopia dell'autostrada e l'appartenenza al contesto dello svincolo implicano un corollario. Il *guard-rail*, segnando in maniera indiscutibile i confini dell'autostrada, dà la possibilità, in ogni

punto della stessa, di misurarne l'estensione planimetrica. Non accade lo stesso nel caso dello svincolo-frontiera, la cui "origine è nel movimento"⁴. L'immobilità del confine e il *movimento* della frontiera, rinviano al modo diverso in cui essi sono stati concepiti. Mentre il percorso autostradale si costruisce in modo funzionale all'attraversamento veloce riducendo, per tramite di gallerie e viadotti, la complessità del rapporto con i contesti lambiti dall'infrastruttura, lo svincolo, invece, aprendosi al territorio ne accetta la complessità esplicitando le differenze tra logiche di rete e città. In altri termini, mentre il confine lascia autostrada e territorio semplicemente accostati, la frontiera occupa lo spazio *tra* le cose: tra manto d'asfalto e stazione di pagamento, tra casello e territorio, tra autostrada e città. In definitiva, se all'interno del tracciato autostradale le svolte possibili sono le stazioni di servizio, le piazzole di sosta, le zone di parcheggio... ovvero spazi con una loro precisa configurazione formale e come tali misurabili, lo svincolo, invece, sfugge a una misurazione precisa poiché introduce a veri e propri *terrains vagues*.

Ma ancora: alla certezza del procedere, alla sicurezza della meta lungo il tracciato autostradale, si contrappone l'incertezza dello svincolo che, introducendo l'automobilista nel territorio, impone un'esperienza diversa: quella di sperimentare i luoghi del transito.

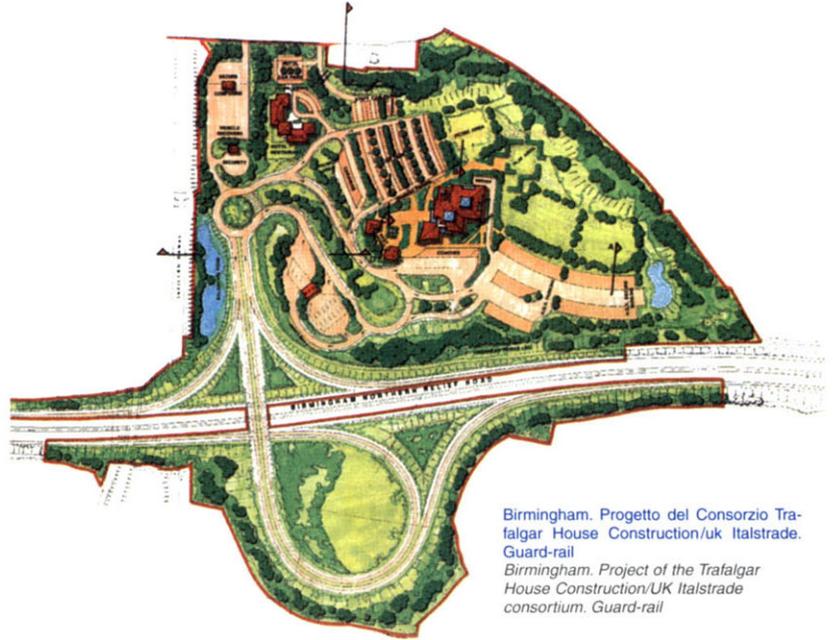
Rudiger Vogler, in *Lisbon Story* di Wim Wenders, è in viaggio dalla Germania al Portogallo e attraversa in autostrada una molteplicità di paesaggi che guarda attraverso il filtro rassicurante del parabrezza. Nessun confine, "niente più frontiere in Europa. Tutte le porte sono aperte e chiunque può attraversarle a suo piacimento" dice Vogler. Il passaggio, da una nazione all'altra, è scandito unicamente dalle stazioni radiofoniche che, ognuna nella propria lingua nazionale, restano l'ultimo, precario, baluardo di radicamento al luogo. È un viaggio che procede tranquillo verso l'icona della meta: il cartello *Portugal*. Ma nel momento in cui l'autostrada è alle spalle, per un errore commesso nell'imboccare una strada secondaria, Vogler si accorge che il Portogallo è cosa diversa da un'icona: è un luogo fisico che cela le insidie del mondo reale. Il passaggio viene sottolineato, eliminando il filtro del parabrezza in favore di un'inquadratura diretta.

Barriera Milano-Tangenziale Ovest
Barrier on the West Milan Bypass





L'estensione territoriale di uno svincolo autostradale a "farfalla"
The territorial extension of a "butterfly" expressway intersection



Birmingham. Progetto del Consorzio Trafalgar House Construction/uk Italstrade. Guard-rail
Birmingham. Project of the Trafalgar House Construction/UK Italstrade consortium. Guard-rail



Demery-Vetter-Well. Stazione di servizio. L'area du Poulet de Bresse a sud di Louhans, dipartimento Saone et Loire in Borgogna
Demery-Vetter-Well. Service station. The Poulet de Bresse area south of Louhans, department of Saone et Loire, Burgundy

The expressway "proposes an effect of 'extraterritoriality' in which mono-functionality (connecting one place with another), specialization (space reserved for the movement of vehicles), and speed preclude functional relations with surrounding territory"¹. This is an assertion that assumes a homogenous territory even when the geomorphological characteristics would not allow one. In point of fact, the asphalt surface constantly varies in height with respect to ground level, being elevated or sunken, and viaducts, tunnels and bridges are built whenever there are insurmountable obstacles. It is a frame inside which there appears to be no alternative to the paratactic juxtaposition of expressway and territory. At the same time, the entire length is physically distinguished by the guardrail, which delimits it spatially and identifies it unequivocally. This condition makes the highway corridor an interior (with its rules, rooms and services) whose contacts with the exterior take place only at the turnoffs and tollgates, which bring the expressway into contact with the territory. The turnoff is a gate and the highway, through the guardrail, a continuous window onto the territory. The differences are obvious. The window only permits a mono-directional gaze, from the inside to the outside, while the gate permits not only vision but also the experience of transit that "transforms the limits and boundaries into contexts through which one moves"². In other words, the guardrail-window marks the clear boundary between what is internal to the highway and what is not, while the turnoff-gate

marks the start of a crossing for those exiting the expressway but without clearly mapping the boundaries of infrastructural and territorial space. But what are the differences between the spaces of the highway and those of the turnoff? An initial and provisional answer lies in the fact that while the highway is characterized by precise boundaries, there is a more or less extended space in the vicinity of the turnoff acting as a border between the highway interior and the territorial elsewhere. The difference between boundary and border is not only physical but also symbolic. The space of the expressway and that of the turnoff are radically different and demand a different design approach. The rooms, services and technological systems of the highway interior have a sole focus, namely the layer of asphalt. The service stations, for example, are oriented only towards the expressway, having no interest at all in the countryside to the rear. The guardrail too has only one side, the one distinguished by the reflectors and often by different paintwork. Many things change around the turnoff. As a place of tension between the highway interior and the territorial elsewhere, the turnoff is no longer characterized by the certainty of boundaries. There is a more or less extended area in the immediate vicinity of the tollgates that is characterized by the fact of no longer being expressway but where the reverberations of the great highway infrastructure are still evident. It should be stressed, moreover, that the turnoff it is the only point on the expressway where there are two sides, interior and exterior, as regards both the geometry of the symmetrical lanes of acceleration/deceleration for entry and exit and the tollgates facing both toward the expressway and toward the surrounding territory. With its obligatory course and clarity as regards indications, directions, limits of correct use and compulsory detours, the highway is, however, a line of "demarcation between what it is possible to know, do and say, and what is not allowed; between what can be crossed and traveled beyond, and what cannot even be approached; between order on the one hand and disorder on the other". Marking the end of the logic of the highway system and introducing the motorist to the territory, the turnoff "is the place where opposing forces are juxtaposed, often clashing, sometimes meeting, but in any case entering a state of crisis". Another difference can be seen in the fact that while the boundary is represented by a line that always remains the same regardless of the places it runs through, the border can instead be likened to a "strip, a frayed area of greater or lesser extent as a function of the relations between one side of it and the other"³, i.e. in relation to the territorial contexts in which the turnoff is embedded. The atopia or "placelessness" of the expressway and the contextual belonging of the turnoff entail a corollary. By unquestionably marking the boundaries of the expressway, the guardrail makes it possible at every point to measure its horizontal extension,

which does not hold for the turnoff-border, whose "origin is in movement"⁴. The immobility of the boundary and the movement of the border stem from the different ways in which they are conceived. While the highway is functionally built for fast transit, using tunnels and viaducts to reduce the complexity of the relationship with the contexts touched by the infrastructure, the turnoff opens up to the territory and accepts its complexity, making explicit the differences between the logic of the highway system and that of the town. In other words, while the boundary leaves the expressway and the territory simply juxtaposed, the border occupies the space between things: between the asphalt surface and the tollgates, the tollgate and the territory, the expressway and the town. While the possible stopping points on the highway are service stations and parking areas, i.e. places that have a precise formal configuration and are as such measurable, the turnoff eludes precise measurement because it leads to an authentic terrain vague. Furthermore, the certainty of movement and destination on the highway contrasts with the uncertainty of the turnoff, which gives the motorist access to the territory and thus imposes a different type of experience, the experience of the places of transit.

In the film *Lisbon Story* by Wim Wenders, Rüdiger Vogler travels from Germany to Portugal by expressway and observes a whole variety of landscapes through the reassuring filter of the windshield. "No more border in Europe. All the doors are open and you can go in and out as you please," he remarks. The transition from one country to another is marked only by the radio stations, each in its own national language, which remain the last, precarious bastion of geographical rootedness. The journey proceeds calmly toward the icon of the destination, namely the sign saying Portugal, but on taking a minor road by mistake and leaving the expressway behind, Vogler realizes that Portugal is something different from an icon: it is a physical place with the hidden snares the real world. The transition is underscored by eliminating the filter of the windshield for a direct shot. Shortly afterward the journey is slowed down by two concomitant accidents, a flat tire and the loss of the spare wheel, two minor inconveniences that would be swiftly remedied on the expressway, whereas off it everything is different. Wenders seems to be saying that in the real world you have to find a personal road, not one that is pre-established. It is in the real world that the planning of events gives way to the unforeseen.

Using "the highway system is reassuring because, thanks to a symbol identifying the facility, we already know in advance what awaits us; we know that, although elsewhere, we are in a known and controlled environment because, even without ever having been there, that point is linked to other points, guaranteed by a connective system that makes them easy to operate"⁵. On the expressway,

Di lì a poco due incidenti concomitanti rallenteranno la corsa in automobile: la foratura di un pneumatico e la perdita della ruota di scorta. Due banalità che in autostrada sarebbero state risolte in breve tempo. Ma fuori è tutto diverso. Nel mondo reale, sembra dire Wenders, è necessario trovare una strada personale non preconstituita. È nel mondo reale che la pianificazione degli eventi lascia il posto all'imprevisto.

Usare "il sistema autostradale è tranquillizzante perché attraverso un simbolo che identifica il servizio, sappiamo già anticipatamente quello che ci aspetta, sappiamo che pur essendo altrove siamo in un ambiente sotto controllo, conosciuto, perché anche senza esserci mai stati, quel punto è legato ad altri punti, garantiti da un sistema connettivo che li rende facilmente operabili"⁵. In autostrada, di icona in icona, si procede verso la meta prestabilita. Anch'essa un'icona. Non vi è mai coincidenza tra la fine del viaggio in autostrada e l'effettivo arrivo a destinazione. È solo oltrepassando la frontiera dello svincolo che il viaggio inizia ad avere termine. Ma qui la condizione del viaggiatore-automobilista è molto diversa. Dall'univocità del messaggio autostradale veicolato attraverso la segnaletica, si passa alla complessità del territorio, con la sua molteplicità di codici linguistici. In definitiva, se in autostrada è sufficiente seguire un'indicazione, al di fuori bisogna operare una scelta. E la scelta, non è mai neutra, poiché implica consapevolezza.

Ma tra lo spazio *confinato* dell'autostrada e quello di frontiera con il territorio, esistono altre differenze. Se nel primo caso, l'attenzione è posta principalmente sui temi della sicurezza, della velocità e della variegata gamma di servizi all'automobilista, per ciò che concerne lo svincolo, dovrebbero prevalere le questioni relative al transito, all'orientamento e al rapporto con la città. Sono temi che alludono a due immagini molto diverse: da un versante, l'autostrada in cui tutto è pianificato e dove ogni spazio ha la sua funzione specifica, perfettamente integrata con le altre, da un altro vi è lo spazio dello svincolo che, sia nel caso in cui è *raggiunto* dalla città, ma anche laddove rimane propaggine esterna, resta uno spazio in cui si sovrappongono le funzioni più disparate, con uno scarsissimo grado di integrazione reciproca. Pertanto, anche in chiave progettuale risultano spazi diversi. Mentre l'autostrada si pone come spazio concluso al cui interno sono sempre possibili miglioramenti, soprattutto per quello che riguarda i servizi offerti alla clientela, lo svincolo è uno spazio in attesa di definizione rispetto al quale si tratta di individuare un ruolo all'interno del contesto urbano in cui si inserisce che, compatibilmente con le esigenze di rete, non sia solo quello di *passaggio a livello* tra infrastruttura e territorio.

Esiste una sintesi possibile tra confine e frontiera?

In Germania, nelle aree di servizio di *Göttingen West* e di *Helmedtedt Süd* presso Hannover, quattro sono i punti essenziali alla base della loro progettazione: "una maggiore flessibilità nell'offerta di spazi, la messa a disposizione di un'ampia gamma di servizi, il rispetto dell'ambiente, l'introduzione di aspetti formali legati alla cultura locale"⁶. In Svizzera, Rino Tami, lungo l'Autostrada N 2, si è posto come obiettivo, nel disegnare le aree di servizio e di sosta, il rapporto con il paesaggio. In particolare modo nei pressi di Coldrerio⁷, l'architetto di Lugano, rendendo possibile l'accesso anche dal territorio, lascia trasparire l'intento di creare un rapporto che non sia di esclusiva pertinenza dell'autostrada. Lungo le autostrade francesi l'obiettivo della valorizzazione delle stazioni di servizio è legato, per un verso, alla costruzione di nuovi paesaggi come dimostra il progetto di Bernard Lassus lungo l'autostrada A 837 Saintes-Rochefort⁸, e per l'altro, alle integrazioni delle politiche commerciali, culturali e ricreative, soprattutto in uscita da Parigi verso i luoghi di villeggiatura.

In Inghilterra, nella tangenziale di Birmingham lo svincolo diventa la sintesi progettuale degli aspetti tecnico-viabilistici, paesaggistici e architettonici, poiché viene utilizzato come area di sosta attrezzata, all'interno della quale vi è una pluralità di funzioni che va ben oltre i servizi tradizionali⁹. A Locarno, nel Canton Ticino, l'arrivo in città dell'autostrada diventa l'occasione per disegnare il nuovo ingresso alla città. Il tema è quello dell'integrazione tra le necessità tecnico-viabilistiche e il progetto degli spazi urbani¹⁰.

A Barcellona *La Trinidad*, progetto di Eric Battle e Joan Roig, è la dimostrazione di come lo svincolo possa diventare oggetto urbano in grado di riconfigu-

rare, reinterpretandola, un'intera parte di città. Riutilizzando lo spazio residuale, si è arrivati "a ridefinire i bordi del quartiere, soddisfare un complesso programma di servizi e trasformare questi servizi in simbolo o espressione d'ingresso alla città. L'incrocio non è inteso come sommatoria di soluzioni singole, ma come unità dove concorrono più temi progettuali: la vegetazione, l'idraulica, la topografia, i servizi e gli spazi pubblici"¹¹.

E in Italia? Un segnale positivo viene dal concorso internazionale di progettazione indetto dall'ANAS in occasione del convegno *L'architettura delle strade* tenutosi a Roma nell'ottobre 2003. Il confronto concorsuale riguarderà tre opere: il doppio ponte sull'Arno alle porte di Firenze, il tunnel autostradale di Mestre, e la rinaturalizzazione del paesaggio sul tratto autostradale Salerno-Reggio Calabria. Un segnale importante che avviene, però, a 75 anni dalla fondazione dell'ANAS. E non inverte la tendenza a considerare l'autostrada e lo svincolo come oggetti tecnici posati sul territorio.

Uno stato di fatto particolarmente evidente a Parma. In fase di stesura del Piano Regolatore Generale, l'ipotesi di Bruno Gabrielli di utilizzare lo svincolo come porta d'accesso alla città non viene condivisa dalla Società Autostrade che, attraverso nove motivazioni¹² di carattere prevalentemente trasportistico, esplicita la scarsa fattibilità della proposta. Difficoltà dovute al fatto che il dialogo avviene su piani diversi: quello territoriale e quello tecnico-prestazionale della rete.

Ad Aosta, all'interno del Piano Territoriale Paesistico, la ristrutturazione del sistema infrastrutturale diventa occasione di progetto per la "formazione della 'porta sud' della città, attraverso una nuova connessione con l'autostrada, la realizzazione di parcheggi di attestamento, la creazione di un polo per la ricettività, i servizi e le attività terziarie". L'area dell'intervento cui si fa riferimento è, di fatto, l'unica area ancora libera da edificazione di Aosta situata tra le mura della città storica e il fiume Dora e in particolare tra autostrada e ferrovia. Qui il tema non è tanto "la soddisfazione delle esigenze concrete, tecniche funzionali, delle attività insediata e insediabili, ottenuta accostando tanti progetti diversi, ma la definizione dell'intero comparto come pezzo di città, dotato di un carattere proprio anche in rapporto agli altri elementi determinanti: la città romana da un lato, la montagna dall'altro"¹³.

Senza entrare nel merito dei singoli progetti è possibile delineare l'ipotesi che lo svincolo non sia solo una costosa opera di ingegneria ma un'opera che entra in rapporto con il territorio, che crea nuove opportunità e che contribuisce a trasformare il paesaggio urbano. Pertanto, all'impostazione tecnico-prestazionale dell'ingegneria di settore, da sempre prevalente nella letteratura, se ne può affiancare un'altra, all'interno della quale "il compito della pianificazione urbanistica" diventa quello di "lavorare non tanto sulle reti e sugli spazi urbani, quanto sulle loro reciproche relazioni"¹⁴. Tale itinerario teorico, aprendo la strada a considerazioni relative alla specificità del contesto locale, consente di recuperare l'insegnamento di Frank Lloyd Wright che, già nel 1958, considerava gli svincoli come "elementi architettonici fondamentali" per i quali auspicava "il maggior controllo possibile da parte di architetti, paesaggisti e ingegneri civili"¹⁵.

¹ N. Ventura, *Lo spazio del moto. Disegno e progetto*, Laterza, Bari-Roma 1996, p. 86

² E. J. Leed, *La mente del viaggiatore. Dall'Odissea al turismo globale*, Il Mulino, Bologna 1992, p. 106

³ cfr P. Zanini, *Il significato del confine*, Bruno Mondadori, Milano, 1997, pp. 4 e 12

⁴ B. Zientara, *Frontiera, Enciclopedia Vol. VI*, Einaudi, Torino, 1979, p. 403

⁵ S. Licata, *Nonluoghi ed eterotopie, indagine sui luoghi dell'altrove*, in "Urbanistica" n. 106, giugno 1996, p. 201

⁶ C. Sievers, *Nuove aree di servizio sulle autostrade tedesche*, in "Kineo" n.13, settembre 1997, p. 83

⁷ B. Brenna, *Rino Tami e l'Autostrada N2*, in "Domus" n.740, luglio-agosto 1992

⁸ A. Rocca, *Il nuovo paesaggio delle infrastrutture in Europa*, in "Lotus" n. 110, luglio-settembre 2001

⁹ P. Moretti, *La tangenziale di Birmingham*, in "Kineo" n.12, dicembre 1996, p. 32

¹⁰ S. Maffioletti e S. Rocchetto (a cura di), *Infrastrutture e paesaggi contemporanei*, Il Poligrafico, Padova 2002, p. 28

¹¹ E. Battle - J. Roig, *Svincolo stradale "La Trinidad", Barcellona*, in "Casabella" n.597/598, gennaio-febbraio 1993, p. 70

¹² Le nove motivazioni sono: conflittualità tra i molteplici flussi di traffico in entrata con conseguente funzionamento anomalo del piazzale, molteplicità delle immissioni (da e per l'area attrezzata) sui principali flussi veicolari, ripetitività segnaletica verticale disorientamento per l'utenza, attraversamento a raso, esiguità delle corsie di accumulo e tipologia di intersezione anomala che in condizioni di traffico elevato possono determinare situazioni di pericolo, insufficienza nella sacca di accumulo, no stazione autobus (incompatibilità col sistema di esazione autostradale), abbattimento fabbricati esistenti; il potenziamento di viale Europa viene realizzato mediante viadotto comportando un maggiore onere finanziario rispetto alla soluzione proposta dalla Società Autostrade. *Analisi sulla proposta di riassetto viario e funzionale dello scambio intermodale di Parma*, dattiloscritto a cura della Società Autostrade

¹³ AA.VV., *Ricerche progettuali finalizzate alla qualificazione ambientale della Porta Sud di Aosta*, dattiloscritto a cura del Politecnico di Torino - Dipartimento di Progettazione Architettonica presentato in occasione del Convegno *Il progetto urbano*, Napoli, 30-31 gennaio 1997

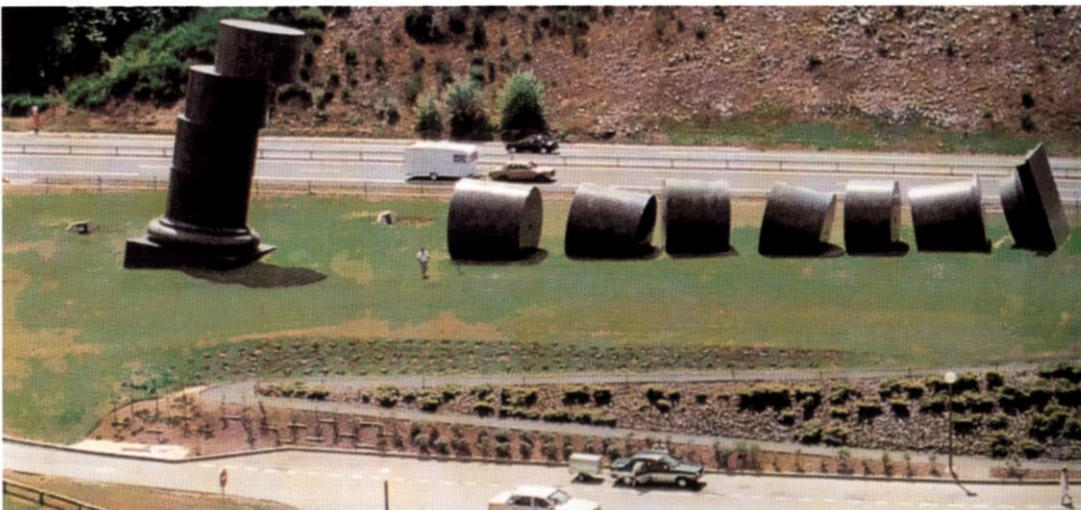
¹⁴ A. Clementi, *Nuovi modi di intendere gli spazi infrastrutturali*, in A. Clementi (a cura di), *Infrastrutture e piani urbanistici*, Fratelli Palombi Editori, Roma 1996, p. 252

¹⁵ F.L.L. Wright, *La città vivente*, Einaudi, Torino 1991, p. 122

Guard-rail



Area di riposo di Sucheres sulla A72 delle autostrade francesi fra Lione e Clermont-Ferrand
Sucheres rest area on the A72 expressway between Lyons and Clermont-Ferrand





moving from icon to icon, you proceed toward the pre-established destination, which is again an icon. The end of a journey on the expressway never coincides with arrival at the actual point of destination. It is only when you cross the border of the turnoff that the journey starts to draw to an end. But here the condition of the traveler-motorist is very different. The univocal nature of the highway message conveyed through the signs gives way to the complexity of the territory with its variety of linguistic codes. All you have to do on the expressway is follow the signs, but off it you have to make a choice, and choice is never neutral because it entails awareness.

There are, however, also other differences between the bounded space of the expressway and the border space. Attention is focused primarily in the first case on matters of safety, speed, and the varied range of services for motorists, but switches at the turnoff to questions of transit, orientation and relationship with the city. These are matters connected with two very different images. On the one hand we have the expressway, where everything is planned and every space has its specific function, perfectly integrated with the others. On the other is the space of the turnoff, which may have been reached by the spreading city or still be an external offshoot of it, but in any case remains a space where the most disparate functions overlap with a very limited degree of reciprocal integration. They are thus different spaces also in terms of design. While the expressway presents itself as a defined space inside which improvements are always possible, especially as regards the services provided for users, the turnoff is a space awaiting definition with respect to which it is necessary to identify a role within the urban context of which it forms part that, compatibly with the requirements of the highway system, is not only that of a level crossing between infrastructure and territory.

Is there any possibility of synthesis between boundary and border?

The design of the service areas of Göttingen West and Helmstedt Süd near Hanover in Germany rests on four essential points: "greater flexibility in the offer of spaces, the availability of a broad range of services, respect for the environment, and the introduction of formal aspects connected with the local culture".⁶ In designing the service areas on the N2 expressway in Switzerland, Rino Tami adopted the criterion of the relationship with the landscape, especially in the vicinity of Coldrerio,⁷ where the architect from Lugano makes access possible also from the surrounding territory, thus displaying his intention to create a relationship that does belong exclusively to the expressway. The objective of enhancing the service stations on the French expressways is linked to the construction of new landscapes, as in the project by Bernard Lassus on the A 837 Saintes-Rochefort⁸ expressway, and to the integration of commercial, cultural and recreational

Eric Battle, Joan Roig, Nodo "La Trinidad", Barcellona
Eric Battle, Joan Roig, La Trinidad intersection, Barcelona



policies, above all on the way out of Paris toward the holiday resorts. The turnoff on the Birmingham bypass in England constitutes a synthesis of technical, landscape and architectural aspects as a fully equipped stopping area with a range of different functions extending far beyond the traditional services.⁹ The arrival of the expressway inside Locarno in Canton Ticino provided an opportunity to design the new entrance to the city. The issue addressed is that of combining the technical requirements of the road system with the planning of urban spaces.¹⁰ The Trinidad project of Eric Battle and Joan Roig in Barcelona shows how the turnoff can become an urban element capable of reinterpreting and reshaping an entire section of the city. The reuse of residual space made it possible "to redefine the boundaries of the neighborhood, deliver a complex program of services, and transform those services into a symbol or expression of entry into the city. The intersection is not understood as a sum of individual solutions but as a unity combining a number of aspects: vegetation, hydraulics, topography, services and public spaces."¹¹ What about Italy? One positive signal comes from the international design competition announced by ANAS on the occasion of a conference on road architecture held in Rome in October 2003. The competition will regard three projects: a double bridge on the Arno at the gateway to Florence, an expressway tunnel at Mestre, and the restoration of

natural landscape on the stretch of highway between Salerno and Reggio Calabria. Though important, however, this signal arrives 75 years after the foundation of ANAS and marks no change in the view of the expressway and the turnoff as technical objects placed on the territory.

This state of affairs is particularly evident in Parma. When the city's planning scheme was being drawn up, Bruno Gabrielli's proposal to use the turnoff as a gateway to the city found no favor with the highway company, which presented nine reasons primarily¹² concerned with transport considerations to demonstrate its lack of feasibility. The difficulties stem from the fact that the dialogue takes place at different levels, one concerned with the territory and one with the technical requirements and performance of the highway system.

The restructuring of Aosta's infrastructural system within the framework of the Territorial Landscape Plan gave rise to a project for the "creation of the city's 'southern gate' through the construction of a new connection with the expressway, parking facilities, and a center for hotels, restaurants and services". The area in question is, in fact the only part of Aosta still free of building situated between the walls of the historical city and the River Dora, and in particular between expressway and railroad. The issue addressed here is not so much "satisfaction of the concrete, technical and functional requirements of existing and potential activities, obtained by combining many different projects, as the definition of the site as a whole as a part of the city with a character of its own also in relation to the other determining elements, namely the Roman town on the one side and the mountains on the other".¹³

Without going into the details of the individual projects, we can put forward the view that the turnoff is not only an expensive work of engineering but something that enters into a relationship with the territory, creates new opportunities, and contributes to the transformation of the urban landscape. The technical, performance-oriented approach of engineering in the sector, which has always predominated in the literature, can therefore be combined with another whereby "the task of urban planning" is "to work not so much on the urban spaces and systems as on their reciprocal relations".¹⁴ By opening up the way to consideration of the specific features of the local context, this theoretical approach makes it possible to return to the teaching of Frank Lloyd Wright, who described highway turnoffs as fundamental architectural elements back in 1958 and called for architects, civil engineers and landscape architects to exercise the greatest possible degree of control over them.¹⁵

¹N. Ventura, Lo spazio del moto Disegno e progetto, Laterza, Bari-Rome, 1996, p. 86

²E. J. Leed, La mente del viaggiatore Dall'Odissea al turismo globale, Il Mulino, Bologna, 1992, p. 106

³Cf. P. Zanini, Il significato del confine, Bruno Mondadori, Milan, 1997, pp. 4 & 12

⁴B. Zientara, Frontiera, Enciclopedia Vol. VI, Einaudi, Turin, 1979, p. 403

⁵S. Licata, 'Nonluoghi ed eterotopie, indagine sui luoghi dell'altrove', in Urbanistica no. 106, June 1996, p. 201

⁶C. Sievers, 'Nuove aree di servizio sulle autostrade tedesche', in Kineo no. 13, September 1997, p. 83

⁷B. Brenna, 'Rino Tami e l'Autostrada N2', in Domus n.740, July-August 1992

⁸A. Rocca, 'Il nuovo paesaggio delle infrastrutture in Europa', in Lotus no. 110, July-September 2001

⁹P. Moretti, 'La tangenziale di Birmingham', in Kineo no.12, December 1996, p. 32

¹⁰S. Maffioletti and S. Rocchetto (ed.), Infrastrutture e paesaggi contemporanei, Il Poligrafico, Padova, 2002, p. 28

¹¹E. Battle and J. Roig, 'Svincolo stradale "La Trinidad", Barcellona', in Casabella no. 597/598, January-February 1993, p. 70

¹²The nine reasons are as follows: conflict between multiple flows of incoming traffic and resulting anomalous functioning of the area; multiple entry (from and to the equipped area) into the main flows of vehicles; repetitive vertical road signs and user disorientation; road-level crossing; limited number of accumulation lanes and anomalous type of intersection possibly leading to dangerous situations in conditions of heavy traffic; insufficiency of build-up loop; no bus station (incompatibility with expressway toll payment system); demolition of existing buildings; strengthening of Viale Europa by means of a viaduct and hence greater expense than the solution put forward by the Società Autostrade highway company (Analisi sulla proposta di riassetto viario e funzionale dello scambio intermodale di Parma, document of the Società Autostrade)

¹³Ricerche progettuali finalizzate alla qualificazione ambientale della Porta Sud di Aosta, documented presented by the Architectural Planning Department of Turin Polytechnic at the conference Il progetto urbano, Naples, 30-31 January 1997

¹⁴A. Clementi, 'Nuovi modi di intendere gli spazi infrastrutturali', in A. Clementi (ed.), Infrastrutture e piani urbanistici, Fratelli Palombi Editori, Rome, 1996, p. 252

¹⁵F.L. Wright, La città vivente, Einaudi, Turin, 1991, p. 122