POLITECNICO DI TORINO - Corso di Laurea Magistrale in
ARCHITETTURA PER IL RESTAURO E VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO A.A. 2019-2020

ARCHITETTURE SVELATE

RI- pensare le gas station urbane

Relatore:
Prof. Nicola Paolo Russi

Correlatore:
Federico Coricelli

Candidato:
Alfredo Puglisi

ABSTRACT

"*Una sosta necessaria, spesso frettolosa e distratta, lungo la strada di tutti i giorni o sulle vie di un viaggio, di un'avventura: il pieno, un'occhiata all'olio, forse un panino…Ed è già alle nostre spalle la stazione di servizio: la Gas Station, come la chiamano in America. Nella mente un ricordo sbiadito, senza importanza: come se quel luogo ci fosse del tutto indifferente; come se quei suoni, quegli odori, quei colori non fossero sottilmente capaci di ammaliarci. Eppure, fin dai primi esempi di ottant'anni fa, la Gas Station non è mai stata un semplice impianto di rifornimento, ma una scenografia tecnologica dove tutto è pensato per sedurre il cliente*"[1]. Con queste parole Giovanni Paganoni descrive l'ambiente e l'atmosfera che circonda le stazioni di servizio urbane, le quali da sempre colpiscono gli occhi di ogni automobilista in una sua giornata tipo.

Le città del XXI secolo, però, iniziano a trasformarsi, ad essere sempre più smart, e in un panorama sempre più tecnologico e frettoloso, la tematica della mobilità inizia a toccare sempre più settori cercando di dare risposta ai continui cambiamenti della città, con progetti e mutazioni che ridefiniscono i mezzi di trasporto, come le auto elettriche e lo sharing mobility, e i punti di sosta e di rifornimento, come le nuove stazioni di servizio. In un scenario urbano simile, le stazioni di servizio, quindi, sono soggette a diversi pensieri e sviluppi architettonici, che si allontanano da quell'idea di stazione di rifornimento come oggetto fine a se stesso, visto solo come sfondo nella città che sfugge in buona parte al viaggiatore, e raggiungendo un'ottica di oggetto architettonico articolato, che può sostenere un'elevata interconnessione urbana, spesso dovuta alla sua posizione strategica.

Da qui nasce il pensiero architettonico sul tema delle stazioni di servizio urbane che, nonostante siano un componente essenziale delle nostre strade, rischiano di non mutare insieme alla città a cui appartengono, portandoci a domande di vario genere: nel contesto della mobilità odierna, le stazioni di servizio che ruolo hanno? Le migliaia di stazioni di servizio, le quali non avranno la possibilità di sostenere la crescita tecnologica e gli sviluppi funzionali, che fine faranno? In caso di abbandono, quali possono essere le soluzioni per poter salvaguardare queste architetture sempre presenti nella storia automobilistica, urbana e architettonica?

Questa tesi, attraverso gli strumenti dell'architettura, si prefigge il ruolo di svelare delle architetture che altrimenti sarebbero rimaste sullo sfondo. Il tema di restauro, in questo caso, è soprattutto culturale, consiste nel ridisegno e nella riscoperta di queste strutture come architetture, così che si possano capire le diverse potenzialità di questi oggetti urbani. Non è un progetto sull'oggetto, ma una riscoperta degli oggetti in sè. La comprensione delle misure, degli spazi, delle forme e dei simboli che le diverse culture hanno attribuito a questo tipo di oggetti, consente di interrogarci sul ruolo della gas station come architettura e quindi come occasione di progetto di recupero, conservazione, restauro e ripensamento.

1 '*Gas Station'*, di Giovanni Paganoni, Decio Grassi, Enrico Castruccio, Milano., p. 5

ABSTRACT_ English

“A necessary stop, often quick and disregarded, during our everyday trips or throughout our travels, or adventures: refuel, an eye on the oil meter, perhaps a quick snack… and we leave the service station behind: Gas Stations as they first called them in the United States. In our minds a faded memory, meaningless: as if we were indifferent to that place; as if those sounds, those smells, those colors weren’t meant to subtly charm us. Indeed, since the first attempts made 80 years ago, Gas Stations have never been simple service stations, but scenographic constructions made to seduce the client”. With these words Giovanni Paganoni describes the environment and atmosphere that surrounds the urban service station, which has always captured the glance of drivers during their everyday drives.

The cities of the 21st century are beginning to change, striving to be smart. In a scenery that aims to be more and more technological and quick, the theme of mobility begins to touch new sectors. It attempts to answer the ongoing transformations of the cities, with projects and mutations that have reached transport services (e.g. electric cars and shared mobility) and ultimately even service and gas stations. In such an urban environment, the very gas stations are subject to different streams of thought and architectural developments, that aim to move away from the idea of the gas station as an object for its own sake, that is only seen as a background scenery that is missed by most travellers. Instead, it elevates to an articulated architectural object, that can sustain complex urban interconnections, often due to its strategic location.

Here the architectonic idea is born, on the theme of urban gas stations, which are nevertheless an essential component of our roads, risking to remain unchanged in an ever changing city. Such thought generates various questions: what role do gas stations play in everyday travels? What will happen to the countless stations that are unable to adapt to the ongoing technological changes and developmental shifts of our cities? If they are abandoned, what solutions can be sought to protect these ever present architectures in the automobilistic, urban, and architectural history?

This thesis, through the tools of architecture, aims to uncover architectures that would otherwise be left in the background, forgotten. The theme of renovation, in this scenario, is mostly cultural, as it consists in redesigning and rediscovering these structures as architectures, so that we can understand the potential of these urban objects. It is not a project on the object itself, but on its rediscovery. The understanding of the measures, the spaces, the shapes, and symbols of the different cultures that have given form to this type of objects, allows us to investigate the role of the gas station as an architectural object. Therefore it offers an opportunity for recovery, preservation, renovation, and reformulation projects.

INDICE

1 | **Introduzione**

2 | **Sviluppo storico delle stazioni di servizio**
2.1 Documentazione fotografica delle stazioni di servizio

3 | **Le stazioni di servizio nel panorama artistico**
3.1 Elementi 'architettonici' delle gas station

4 | **La rete di distribuzione in Italia**
4.1 Parco autovetture elettrico e Sharing mobility sul territorio italiano

5 | **Futuri vuoti urbani**
5.1 Panorama interna zionale su abbandoni e riusi

6 | **Analisi territoriali della città di Torino**

7 | **Ri-pensare e Ri-progettare le stazioni di servizio urbane**
- *Stazione di servizio_ Parco della Confluenza*
- *Stazione di servizio_ Corso Regina Margherita*
- *Stazione di servizio_ Corso Moncalieri*
- *Stazione di servizio_ Corso Massimo d'Azeglio*

8 | **Conclusioni**

9 | **Bibliografia e Sitografia**

1 INTRODUZIONE

La stazione di servizio, nonostante sia un' architettura che da sempre si colloca lungo le strade delle nostre città e nonostante rappresenti un totem per gli automobilisti ed i cittadini, un punto di riferimento per tutti, passa spesso inosservata e come oggetto statico.
"*Una sosta necessaria, spesso frettolosa e distratta, lungo la strada di tutti i giorni o sulle vie di un viaggio, di un'avventura: il pieno, un'occhiata all'olio, forse un panino…Ed è già alle nostre spalle la stazione di servizio: la Gas Station, come la chiamano in America. Nella mente un ricordo sbiadito, senza importanza: come se quel luogo ci fosse del tutto indifferente; come se quei suoni, quegli odori, quei colori non fossero sottilmente capaci di ammaliarci. Eppure, fin dai primi esempi di ottant'anni fa, la Gas Station non è mai stata un semplice impianto di rifornimento, ma una scenografia tecnologica dove tutto è pensato per sedurre il cliente"*[1]. Con queste parole Giovanni Paganoni descrive l'ambiente e l'atmosfera che da sempre circonda le stazioni di servizio, le quali, sia in maniera diretta sia indiretta e inconscia, colpiscono l'automobilista in una sua giornata tipo.
Essa rappresenta, nel pensiero collettivo, un'architettura urbana 'frivola', la quale ridisegna lo sfondo delle nostre strade cittadine. Essa ci impedisce di notare la sua dinamicità spaziale e temporale, poiché racchiuse sotto forma di architettura universale, quasi iconica, rappresentata 'solo' dai suoi pilastri e dalle sue pensiline. La stazione di servizio, però, è più di un oggetto semplicemente calato in un contesto urbano qualsiasi, poiché, svela molte volte senza troppi veli, la sua funzionalità, il suo pensiero progettuale e i segni di chi l'ha vissuta.
La 'Gas Station', come viene chiamata in America, è un'architettura dinamica che ha il compito di accogliere, ospitare e condizionare, nel suo termine più positivo, tutti gli automobilisti e utenti. Essa, così come la conosciamo oggi, è un'area più o meno vasta, progettata per servire l'utente nel suo viaggio, nell' ottica di regalare un' esperienza positiva in un tempo relativamente breve. Un'architettura avente questo compito e queste funzioni, come può essere vista priva di pensiero progettuale, di studio architettonico e urbanistico, e come può essere considerata, nel pensiero collettivo, un oggetto essenzialmente frivolo, passeggero e di sfondo?
Analizzando la storia delle stazioni di servizio, si scopre come esse siano state da sempre un oggetto sviluppatosi di pari passo, oltre alla tecnologia, anche all'andamento urbano delle città. Inizialmente, laddove vi era un primo esempio di parco automobilistico e di densità stradale, esse si presentavano semplicemente come 'colonnina' di rifornimento senza assolvere a nessun'altra funzione, se non quella definita dallo stesso termine.
Ben presto, già negli anni'20 del 'Novecento, le stazioni di rifornimento passarono da semplice 'colonnina' a vero e proprio distributore; tale momento coincise esattamente con la crescita e la densificazione del parco automobilistico. Tale condizione andò ad amplificarsi negli anni a venire, comportando la veloce trasformazione da distributore a stazione di servizio. Questo rese evidente il vero potenziale di tali oggetti urbani, i quali a quel punto, subirono una nuova codifica da semplici strutture ad architetture ben più complesse.

1 *Gas Station', di Giovanni Paganoni, Decio Grassi, Enrico Castruccio, p. 5*

La complessità dell' oggetto architettonico, non fu relativa solo all'aumento spaziale dell'area in cui si poteva collocare, ma soprattutto alla definizione ed identificazione dell'area stessa prevista per la stazione di servizio. Esempio di linea guida stilata per uniformare e facilitare la progettazione di un oggetto urbano, ormai collocato sul tutto il territorio, è quello avvenuto in Italia con la Rivista del petrolio, la quale nel 1993 ha elencato diverse caratteristiche per una stazione di servizio ideale e migliore, indicando negli oggetti architettonici di cui viene composta, l'accessibilità, il nuovo concetto di visibilità (attraverso loghi, marchi pubblicitari, ecc.), ma soprattutto la miglior struttura edificabile mettendo in mostra le funzioni aggiunte alla stazione di rifornimento.[2]
Queste nuove caratteristiche, ma soprattutto funzioni, sono state quelle che dal quel momento in avanti hanno permesso di denominare questo nuovo spazio non più come stazione di rifornimento, ma come stazione di servizio, in senso più lato e ampio.
Proprio questo nuovo concetto di ospitare nuove funzioni ha aperto a molti architetti la possibilità di progettare nuove struttura, sempre più sviluppate, complesse e con un occhio di riguardo verso una nuova evoluzione della città e dell'urbanistica in generale. Le stazioni di servizio, quindi, sarebbero divenute d'ora in avanti, un elemento fondamentale per la città, svolgendo anche il ruolo di catalizzatori per unità decentralizzate.
Lo stesso architetto Frank Lloyd Wright, nella realizzazione di una stazione di servizio, a fine anni '50 , spiegò: *"the future city in embryo," which would "naturally grow into a neighborhood distribution center, meeting-place, restaurant ... or whatever else is needed."* [3]
Il pensiero ed il concetto di stazione di servizio in senso più lato, si realizzó e si concretizzó in queste parole ed in questo progetto, ma ancor più nella visione che successivamente si radicó in molti artisti e progettisti, i quali iniziarono a vedere la 'gas station' come qualcosa di più importante del semplice oggetto urbano.
Le parole dell'architetto Wright, inoltre, sono state un input per la realizzazione e la stesura di questo elaborato, poichè hanno permesso l'analisi, lo studio e lo sviluppo di pensieri e tematiche architettoniche contemporanee e future delle stazioni di servizio urbane.
Ciò ha portato ad uno studio meticoloso e dettagliato di queste architetture, partendo dalla storia e dall'evoluzione, sfiorando poi i temi del panorama artistico (arte illustrativa, fotografia, cinema e ecc...), e arrivando infine a porsi domande relative ai possibili scenari futuri.
La gas station nel suo percorso storico, soprattutto in Europa e in particolar modo in Italia, è rimasta spesso sullo sfondo della città. Le stesse tematiche urbane e architettoniche l'hanno tenuta ai margini, causando una scarsissima documentazione, nonostante vi sia stata una crescita esponenziale a livello quantitativo e qualitativo nelle realizzazioni delle stesse. In America la situazione invece è di tutt'altro tipo; l'evoluzione, il significato e di conseguenza la documentazione riguardante le gas station, hanno avuto uno sviluppo ben più complesso e ampio, toccando rami di qualsiasi professione e genere.

2 *S.Caccia, 'Tutela e restauro delle stazioni di servizio', Milano, FrancoAngeli, 2012.*
3 *DANIEL, FROMSON, 'Frank Lloyd Wright's Forgotten Gas Station of the Future', The Atlantic, JULY 20, 2011*

L' America infatti, oltre ad essere stata pioniera dello sviluppo della gas station, ha avuto un'accortezza maggiore nel tutelare e documentare queste architetture.
Grazie proprio a queste fonti ed a documentazioni simili, la ricerca storica, ma soprattutto quella artistica, ha messo in risalto il concetto di stazione come oggetto-architettura. Essa non è solo collocata nel paesaggio, ma ne diventa forma con la sua architettura e la sua collettività, contrapponendosi all'idea comune di stazione statica e marginale. Molti, infatti, sono stati gli artisti che hanno studiato la gas station secondo questa chiave di lettura: a partire dal fotografo Walk Evens che, oltre ad aver immortalato questo soggetto nel suo contesto paesaggistico, spesso vi ha rappresentato situazioni di azioni collettive; arrivando poi al pittore Ed. Hopper che, più di molti altri, si cimenta nella rappresentazione della gas station inserita nel suo contesto panoramico, dipingendo '*Gas*'[4] nel 1940 e '*Four Lane Road*'[5] nel 1956. L'artista che riesce meglio a catturare l'importanza urbana e paesaggistica delle stazioni di rifornimento, è però il pittore e fotografo statunitense Ed. Ruscha. Egli infatti rende omaggio a queste architetture presenti lungo le strade e autostrade americane, non solo attraverso la fotografia, ma anche e soprattutto attraverso l'arte iconica; il più celeberrimo esempio è proprio il dipinto in stile pienamente 'Pop Art' della gas station americana, intitolato 'Standard Station, Amarillo, Texas' del 1966. L'autore dà vita ad un concetto più ampio e trasversale della stazione di servizio, erigendola ad architettura universale e generale.
Tra le altre opere incentrate sul tema della gas station americana e sulla relazione che essa aveva con il paesaggio e con il contesto urbano, troviamo ' *Twentysix Gasoline Station*' del 1963 e '*Every Building on the Sunset Strip'* del 1966.[6]
Si può dire che sia proprio l'interesse di Ed. Ruscha ad innalzarlo a massimo esperto sul tema; egli infatti è riuscito a evidenziare e identificare sotto diverse forme la stazione di servizio, rappresentandola non più come semplice oggetto urbano, ma come vera e propria architettura.
Da li in avanti infatti, sono stati molti gli architetti che hanno deciso di intraprendere una strada progettuale e architettonica molto più complessa in materia di stazioni di servizio. Possiamo identificare come principali motivi i seguenti: si era ormai giunti ad una conoscenza maggiore e ad una riscoperta dell'oggetto in sè; si era anche reso necessario soddisfare nuove necessità spaziali e funzionali della stazione stessa; si era diffusa la sperimentazione di nuovi materiali da costruzione, come il cemento armato, utilizzato per le strutture ormai sempre più imponenti e scenografiche.

4 *Moma, Edward Hopper, 'Gas', 1940*
5 *Ed. Hopper, 'Four Lane Road', Edward Hopper – Superstrada a quattro corsie 1956, Artribune, 2012*
6 *S.Caccia, 'Tutela e restauro delle stazioni di servizio', Milano, FrancoAngeli, 2012, p.9*

In questo contesto, sono molti gli esempi che hanno dimostrato un nuovo sviluppo per la 'Gas Station', non più solo in Paesi come l'America, ma in tutto il mondo. A comprovare tale fenomeno, vi sono differenti esempi: la *'Stazione di servizio con un'iperbolica struttura in cemento. Retford, England. 1961'*[7]; '*La stazione di servizio self-service di Turnbull a Plymouth, Devon, 1963.'*[8]; '*Stazione di servizio Agip, Moncalieri, Italia, 1958'*[9]; e la '*stazione di servizio DEA' Hannover, Germania del 1956'*, avente un tetto sospeso su corde in acciaio appesi all'arco di cemento. [10]
La sperimentazione materica, architettonica e progettuale delle stazioni di servizio sta ormai raggiungendo il suo apice; infatti è anche visibile in un padiglione realizzato per 'l'expo di New york del 1964-65'.[11]
Tutti gli esempi sopracitati connotano la stazione di servizio del futuro come vera e propria entità architettonica, caratterizzata da diverse destinazioni funzionali, da maggiori ampiezze e da più spinte capacità strutturali; tale crescita esponenziale va concretizzandosi maggiormente negli anni, sfociando nelle 'Gas station' degli anni '70-'80 del Novecento, che si affermano come veri e propri catalizzatori per gli isolati, per i quartieri o per porzioni di città.
Questo situazione di ampliamento delle stazioni avvenne fino ai primi anni del XXI secolo, dove, a quel punto, entrarono in gioco nuove dinamiche: il parco automobilistico e l'assetto urbano di diverse città, si fecero molto più articolate ed esigenti ed anche da un punto di vista architettonico l'aspettativa era aumentata. Le esigenze e le necessità mutarono e, di pari passo, anche l'architettura dovette farlo; per rispondere alla domanda di un nuovo stile architettonico più idoneo e simile alle nuove città, vi fu una diversificazione soprattutto in ambito estetico e strutturale.
In generale vediamo come molte stazioni di servizio ebbero sia un' estetica più organica e moderna, caratterizzata dalla sperimentazione dei nuovi materiali, come ad esempio la Stazione di servizio disegnata da Office dA Boston e Johnston Marklee Architects, Los Angeles, costruita nel 2007 o quella disegnata dagli architetti Duilio Damilano and Alberto Pascale. Cuneo, Italia. 2011, sia un aumento e un'ottimizzazione delle funzioni come ad esempio la stazione di carburante + McDonald's, Batumi, Georgia, da Giorgi Khmaladze Architects, 2012-13.

7 *AP, Stazione di servizio nazionale a Retford, Inghilterra, 1961.*
8 *Hulton Archive, Getty Images, 'Stazione di servizio di Turnbull', Plymouth, 1963.*
9 *Stazione di servizio Agip, Moncalieri, Italia, 1958*
10 *AP, 'Stazione di servizio Dea', Hannover, Germania, 1956.*
11 *Service Station di Sinclair Fiera mondiale di New York del 1964-65.*

Oggi la situazione non cambia notevolmente, e a distanza di qualche anno, le stazioni stanno già subendo delle nuove modifiche, o meglio il parco automobilistico sta continuando a mutare, portando con sè delle riflessioni importanti sui punti di sosta e di riferimento futuri delle città.
Il contesto urbano si sta trasformando nuovamente, è sempre più smart, più tecnologico, frettoloso, e la tematica della mobilità, nel senso più ampio, inizia a toccare sempre più settori cercando di dare risposta ai continui cambiamenti, con progetti che propongono nuovi mezzi di trasporto, ad esempio le auto elettriche e lo sharing mobility, e nuovi punti di sosta e rifornimento, come le nuove colonnine elettriche.
In un scenario urbano simile, le stazioni di servizio sono ancora soggette a diversi pensieri e sviluppi architettonici, che si allontanano da quell'idea di stazione di rifornimento come oggetto fine a se stesso, visto solo come sfondo nella città che sfugge in buona parte al viaggiatore, raggiungendo un'ottica di oggetto architettonico ancora più articolato che, oltre a poter ospitare nuove funzioni, possa sostenere un'elevata interconnessione urbana, dovuta alla sua posizione strategica.
Da qui nasce il pensiero architettonico sul tema delle stazioni di servizio urbane che, nonostante siano un componente essenziale delle nostre strade, rischiano di non mutare insieme alla città a cui appartengono, portandoci a domande di vario genere: nel contesto della mobilità odierna, le stazioni di servizio che ruolo hanno? Le migliaia di stazioni di servizio, le quali non avranno la possibilità di sostenere la crescita tecnologica e gli sviluppi funzionali, che fine faranno? In caso di abbandono, quali possono essere le soluzioni per poter salvaguardare queste architetture sempre presenti nella storia automobilistica, urbana e architettonica?
Questa tesi, attraverso gli strumenti dell'architettura, si prefigge il ruolo di svelare delle architetture che altrimenti sarebbero rimaste sullo sfondo. Il tema di restauro, in questo caso, è soprattutto culturale, consiste nel ridisegno e nella riscoperta di queste strutture come architetture, così che si possano capire le diverse potenzialità di questi oggetti urbani. Non è un progetto sull'oggetto, ma una riscoperta degli oggetti in sé. La comprensione delle misure, degli spazi, delle forme e dei simboli che le diverse culture gli hanno attribuito, consente di interrogarci sul ruolo della gas station come architettura e quindi come occasione di progetto di recupero, conservazione, restauro e ripensamento.

2 SVILUPPO STORICO DELLE STAZIONI DI SERVIZIO

Si dice che la prima stazione di rifornimento sia stata la farmacia della città di Wiesloch, in Germania, dove Bertha Benz ha riempito la "*prima automobile durante il suo viaggio inaugurale da Mannheim a Pforzheim nel 1888, usando un solvente come combustibile*." [1] Quest'esperienza fu una pura dimostrazione che l'invenzione del marito Karl Benz, da li a poco sarebbe stata apprezzata da ogni singola persona, non solo in Europa , ma nel mondo intero. Da quel giorno lo sviluppo delle auto e di conseguenza lo sviluppo della distribuzione del carburante aumentò sempre di più. Da un semplice solvente utilizzato come carburante si decise di produrre il carburante simile a come lo conosciamo al giorno d'oggi e di posizionare delle piccole pompe di benzina '*a colonna*' lungo le principali strade di collegamento tra città. Negli anni a venire, con l'incremento dell'utilizzo dell'autovettura tra le diverse classi della popolazione, va formandosi all'interno dei vari assetti urbani, una costellazione ben distribuita di questi nuovi elementi di approvvigionamento. La veloce diffusione della pompa di rifornimento 'a colonna' fa si che ci si riferisca ad essa con un occhio di riguardo e analisi in più, dato il crescente interesse. Nello specifico, ad inizio Novecento, per le prime volte, viene definita e spiegata nel minimo dettaglio il suo funzionamento, e viene così descritta: " *estrae la benzina dal serbatoio, la filtra e la consegna direttamente nel serbatoio dell'auto [...] lo scarico ha luogo dall'alto a mezzo di un tubo metallico flessibile [...] terminante con un beccuccio di riempimento [...] un quadrante di scarico segna le estrazioni da 5 a 50 litri e poi si ripete. La pompa è poi munita di speciale chiusura che permette di chiudere una o entrambe le porte, sicuramente" e costruita "molto robustamente per poter resistere all'uso ed alle intemperie e viene pitturata elegantemente a smalto. Non ultimo ha una lampada elettrica "che costituisce un ottimo mezzo di réclame e dà alla pompa un aspetto elegante*"[2]. Nel panorama europeo della seconda metà dell'Ottocento, questo tipo di servizio, automobilistico in primis e di conseguenza il servizio di rifornimento, era ben poco sviluppato, poiché solo poche centinaia di auto erano vendute e utilizzate, e coloro che avevano la possibilità di sfruttarle facevano parte di una classe sociale agiata. Lo si vedeva per lo più dal fatto che chi possedeva un auto spesso non la guidava ma faceva affidamento a una nuova figura, ovvero "*lo chaffeur*"[3], personaggio che si mostrava perlopiù abbigliato come descritto: "*un pelliccione da orango, dei guantoni da esploratore polare, un berrettone a visiera incerata da ammiraglio polare, degli occhialoni da ghiacciaio, un plaid selle ginocchia a disegno scozzese*"[4] .

1 *The Car is Born – A documentary about Carl and Bertha Benz Archived 2012-09-05 at the Wayback Machine*

2 *Archivio Civico Lucca, Sistemazione di un serbatoio di sicurezza con colonna di distribuzione o di Pompa stradale*, 1924

3 *S.Caccia, 'Tutela e restauro delle stazioni di servizio', Milano, FrancoAngeli, 2012, pag.27*

4 *C.E: Gadda, Dell' automobile, in <<Pirelli>>, n.4,1995, cit. A.Brilli, La vita che corre. Mitologia dell'automobile, Bologna, il Mulino,1999,pp.88-89*

Negli stessi anni in Italia, era ancora diffuso l'utilizzo del cavallo come principale mezzo di trasporto; infatti, si faceva fatica a credere che si potesse avere un mezzo differente sia per potersi spostare in città, sia per affrontare distanze più lunghe o per raggiungere città diverse. Ancora nei primi anni del Novecento non si può parlare di edifici per la distribuzione e di rifornimento, poiché il rifornimento avveniva attraverso attività di commercio, quali: drogherie e farmacie, dove solo in alcuni casi si potevano osservare davanti all' entrate o direttamente sui marciapiedi antistanti le prime pompe di benzina, definite "*colonnine*[5]" . Come in Italia, anche in Francia e Germania, si devono aspettare gli anni venti prima di vedere una diffusione ed un aumento di "pompe di benzina" su scala territoriale. Contrariamente al panorama Europeo, in America iniziano ad intravedersi le prime strutture già nel 1907; esse sono adatte al rifornimento e sono pensate con un ottica di standardizzazione e 'globalizzazione'[6]. Proprio in quell'anno, infatti, la compagnia petrolifera Standard Oil della California, decide di aprire il suo primo distributore di benzina fuori dal territorio californiano, precisamente a Seattle[7]. Tale avvenimento consacrò un nuova tipologia di rifornimento di carburante, non più mirata solo al rifornimento del veicolo, ma intesa anche come struttura che potesse dare più servizi inerenti all'automobile e al benessere del viaggiatore. Tale avvenimento fu solo l'inizio di un più esteso meccanismo a catena in quanto Nel 1909 l'American gasoline Company di St.Louis realizza la prima stazione drive-in comprendente "*a small tin shed housing barrels of oil and two converted hot-water tanks sporting shrt lenghts of garden hose". Un anno più tardi la Central Oil Company di Flint, Michigan, realizza il primo edificio appositamente disegnato per la distribuzione di benzina, simile per caratteristiche al coevo costruito dalla Standard Oil di Ohio. Dal 1910 si susseguono i progetti delle maggiori compagnie petrolifere e già nel 1914 si assiste alla messa in opera della prima catena di "lool-alike gasoline stations" ad opera della Standard Oil californiana in competizione con la Shell"*[8] . Da qui in poi, quindi, si iniziano ad instaurare le basi per una nuova tipologia di strutture che richiede un approccio tecnico, professionistico, ma soprattutto architettonico. Infatti, sia in America che in Europa, nei primi anni 20-30 del Novecento si afferma l'importanza di questo nuovo servizio, ma data la sua versatilità e la sua recente nascita, sono molte le criticità ad esso correlate. Infatti, è ancora difficile capire come collocarlo all'interno dell'assetto urbano e tantomeno si riesce a definirlo con una terminologia adeguata: "*Service station, relais, pavillon, station de revitaillement' Comment appeler ces petites Kiosque ou faux chalets suisses où lion débite de l'essence et qui nous viennent d'Amérique"*[9] .

5 *G.Fisogni, Dalla latta al self-service, in D.Grassi,G.Fisogni,Museo Sirm,Milano, Electa 1993, pp.1-11*

6 *S.Caccia, 'Tutela e restauro delle stazioni di servizio', Milano, FrancoAngeli, 2012, pag.29*

7 *S.Caccia, 'Tutela e restauro delle stazioni di servizio', Milano, FrancoAngeli, 2012, pag.29*

8 *J.A.Jakle,K.A.Sculle, The gas station in America, Baltimore and London, Johns Hopkins University Press,1994, pp.131-132*

9 *<< Revue Pétrolifère>>, 5 ottobre 1929, in Sompairac, Stationns service, cit., p.19.*

In questo periodo di fermento, si possono vedere come venivano presentate le prime pompe di benzina, nelle quali sotto imposizione delle grandi compagnie petrolifere, iniziano ad apparire le prime forme di marketing, anche se in maniera stentata[10], tramite l'utilizzo di cartelloni pubblicitari, luci e segni grafici, tentando di 'incorniciare' il distributore con scopo propagandistico.
Attorno a questo nuovo elemento urbano si afferma un approccio all'architettura finalizzato a raggiungere due scopi: divenire uno spazio funzionale agli utenti, e veicolare messaggi pubblicitari.
Si parla di piccoli spazi formati da oggetti essenziali, quali: pompe di distribuzione, isole di sosta e cabina di servizio\espositiva di non più di 2 mq spazio progettato essenzialmente ad accogliere l'addetto e a collocare latte e contenitori per la vendita.
Negli anni '20 e '30 del Novecento, dove la città è in piena fase evolutiva, dove l'urbanismo si muove sempre di più seguendo le esigenze dei cittadini, gli edifici si sviluppano seguendo l'ispirazione dell'automobile e della frenesia della città. E' in questo panorama che iniziano a radicarsi i primi approcci stilistici pensati in maniera specifica alle nuove stazioni di rifornimento.
In tale contesto di cambiamento mondiale, l'America del Nord vince l'appellativo di pioniere in materia, in quanto, per combattere le lamentele ed il malcontento generale relativo al deturpamento dei paesaggi urbani, decide di elaborare delle stazioni di rifornimento in stile 'neoclassico' sotto i dettami del movimento *City Beatiful*.
"*Ne sono un esempio quella pensata dalla Atlantic Refining e Co. in Pennsylvania nel 1927 o il modello in serie caratterizzato da frontoni e pilastri fabbricato dalla Pure Oil e la Sicony*"[11].
Questa soluzione stilistica prende piede, da qui in avanti, anche in altri paesi Americani ed Europei, quali: Norvegia, Germania, Francia, Messico e Olanda, ovviamente adottando caratteri architettonici in base alla nazione in cui vengono edificate, ad esempio, orientato ad uno stile neoclassicista appaiono soluzioni presenti negli anni '20 del Novecento in distributori norvegesi: la serie di stazioni Mil a Oslo e Kongsvinger, i distributori Standard a Teie, quest'ultimo demolito per essere poi ricostruito nel Norsk Folkemuseum di Oslo nel 1993.[12]
L'Italia sembra invece essere immune a questo moto di cambiamento che sta contagiando il resto d'Europa, infatti, ancora negli anni '20 si cerca di rapportarsi con il "regionalismo", e le strutture di rifornimento sono perlopiù situate nei garage o in strutture ben più solide. Si rimarrà per lungo tempo fedeli alle colonnine lungo gli assi stradali e in pertinenza di spazi urbani. Tale risposta è anche conseguenza del fatto che la grande produzione di massa dei veicoli automobilistici non ha preso piede in maniera massiva come in America, grazie al sistema produttivo progettato da Ford[13]. Nel contesto italiano si assiste, a causa della bassa produzione e diffusione di automobili, ad una lenta crescita dei distributori di benzina, trasformando lentamente la colonnina, in

10 *S.Caccia, 'Tutela e restauro delle stazioni di servizio', Milano, FrancoAngeli, 2012, p. 30*
11 *S.Caccia, 'Tutela e restauro delle stazioni di servizio', Milano, FrancoAngeli, 2012, p.31*
12 *A. Skogstad Aamo, Bensin stasjonen. En visuell historie, Norsk Form, Oslo, 1995, pp.67-73*
13 *Tutela e restauro delle stazioni di servizio, p.32*

piccolo chiosco di rifornimento con pompa. Dalla risposta delle diverse Nazioni si può percepire come la crescita urbana stradale e la vendita dei veicoli sia strettamente connessa. Infatti in Italia, negli ultimi anni del 1920 e inizi del'30, le grande compagnie petrolifere, per esempio Agip, decisero di investire e organizzare molto rapidamente una veloce distribuzione di quelli che ormai potevano essere chiamati chioschi di rifornimento, proprio dovuto al fatto che in quegli anni la vendita di veicoli fu intensa, e sfruttando le realizzazioni di autostrade di prima generazione coordinate dall'ingegner Piero Puricelli[14]. Inizia quindi a crearsi e radicarsi una "sotto rete urbana" definita da elementi composti essenzialmente da vetro e ferro, elementi prodotti direttamente da aziende e società italiane, quali: Pancaldi di Modena e Nuovo Pignone di Firenze, strutture che vennero rappresentate con immagini su riviste di settore[15]. Molto interessante è il fatto che da qui in avanti, in Italia, iniziò una vera e propria documentazione archivistica, fotografica e letteraria sulle stazioni di rifornimento. Queste nuove tendenze danno vita ad un nuovo tipo di interesse urbano-architettonico e per esempio la <<*Rivista italiana del petrolio*>>[16], fondata nel 1933, decide di campionare tutti questi "nuovi" arredi urbani per tutta l'Italia.
Evento importante per la documentazione sul tema in Italia è quello avvenuto nel 1932, quando la Nafta, Società Italiana del petrolio e Affini, brevetta un modello di fabbrica per un chiosco per la distribuzione di benzina. Tutto ciò implica un notevole cambiamento sociale ed architettonico riguardo le stazioni di rifornimento; infatti da questo momento in poi vi è come una tacita accettazione ed, in un certo senso, si ha la generale presa di coscienza che questo nuovo spazio urbano fa e farà parte integrante della città.[17]
A confermare ciò è lo stesso <<Archivio Brevetti di Roma>> nel quale un numero definisce e spiega nei minimi particolari questo nuovo tipo di standardizzazione della stazione di rifornimento Nafta. " *Il modello è di forma prismatica ottagonale con quattro lati più lunghi selle quattro facce e quattro lati più corti intercalati tra i prismi sugli spigoli smussati del chiosco. L'ossatura di detto chiosco è formata con montanti di ferro sagomato di profili adatti, infissi con il loro piede in un basamento di calcestruzzo, cemento e simili, e collegati tra loro nei punti adatti con ferri sagomati trasversali o cornici. Le pareti sono fatte di lamiere metalliche opportunamente fissate sui detti montanti e cornici, e lasciano aperta, su di una delle facciate del chiosco, una grande finestra di distribuzione con doppio battente in vetro e con adatta saracinesca metallica di chiusura; sulle altre due facciate si hanno vetrate fisse o mobili con saracinesche o senza, sulla restante si ha una porta in lamiera metallica per l'entrata del chiosco.*

14 *M.Moraglio, Storia delle prime autostrade italiane(1922-1943).Modernizzazione affari propaganda,Torino,Trauben, 2007*
15 *S.Caccia, 'Tutela e restauro delle stazioni di servizio', Milano, FrancoAngeli, 2012,*
16 *La rivista assumerà dal 1935 la denominazione di <<Staffetta di informazioni petrolifere>> e nel 1937 di <<Staffetta Quotidiana Petrolifera>>*
17 *Tutela e restauro delle stazioni di servizio, p.37*

Le facce più piccole d'angolo sono munite di vetrate fisse con piccoli vetri […].
Al di sopra di dette finestre e vetrate è applicata lungo tutto il perimetro del chiosco, una pensilina a vetri sagomati con armatura in profilati di ferro come da disegno, con inclinazioni verso l'alto […].
Al di sopra della grondaia è applicato un tetto in lamierini metallico a forma di cupola quadrangolare di pagoda ed al culmine del tetto ci è un fregio in ferro battuto reggente un disco di lamierino, verticale […].
Le pareti del chiosco hanno uno zoccolo sporgente dipinto in nero intenso; tra lo zoccolo e la cornice formante davanzale delle finestre vi è una fascia a fondo giallo cromo, con riquadri in cornice metallica rilevati, essendo le dette cornici dipinte in rosso-carminio. La cornice formante davanzale pure in ferro sagomato con orli in giallo-carminio. Cosi pure le pareti verticali tra le finestre sono ornate con strisce di rilievo rosso-carminio e fondo giallo-cromo; le intelaiature dei finestrini laterali sono in rosso-carminio. Al di sopra di queste vi è una cornice analoga, ed analogamente dipinta, a quella del davanzale; e sopra detta cornice vi è una fascia a fondo giallo-cromo e riquadri in cornici sagomate rosso-carminio. Nel riquadro superiore centrale sulla facciata di distribuzione è scritta in nero ed in stampatello maiuscolo la parola NAFTA […].

L'armatura della pensilina è in rosso-carminio, mentre il disco sorretto dal fregio è a fondo unito bianco e su ciascuna delle sue facce è scritto il rosso-carminio ed in stampatello maiuscolo la parola SHELL che è il distintivo dei prodotti della Società richiedente." [18] Lo stesso marchio SHELL risulta dalla società "già ripetutamente registrato"a partire dal maggio del 1924[19].
Questo nuovo approccio alle stazione di servizio ha dato il via a nuove domande sul tema, ponendo non solo al centro di tutto la stazione di rifornimento, ma anche coloro che dovevano fronteggiare questi nuovi spazi urbani, ovvero gli automobilisti, e come questi spazi dovevano relazionarsi con il resto del tessuto urbano. Anche in questo caso è sempre <<*La Rivista italiana del petrolio*>> a porre delle basi e dei consigli nella progettazione, e precisamente, oltre a trasformare il nome da stazione di rifornimento a stazione di servizio. Con il riconoscimento di questi nuovi spazi, si inizia quindi a parlare di caratteristiche che vanno ben fuori il mero rifornimento in se ma toccano anche inevitabilmente temi come l'urbanismo, la spazialità, le regole automobilistiche, la visibilità e l'accesso. " *L'accesso alla stazione di servizio deve essere facile: la ristrettezza della strada, la cattiva pavimentazione della stessa, il congestionamento del traffico automobilistico o pedonale, l'esistenza di parcheggi troppo vicini, rappresentano quasi 'ostacoli mentali' che possono sviare la clientela. Se si aggiungono poi ostacoli naturali od artificiali, come aree fortemente alberate, colline, ponti, passaggi a livello, queste 'barriere' vere e proprie, trattengono l'automobilista e lo spingono a dirigersi verso luoghi più facilmente accessibili. La visibilità poi deve esser tale da consentire al conducente di deviare o rallentare la corsa per avvicinarsi al distributore. Per fare un esempio, ottime posizioni sono quelle a "V", sulle curve delle strade o sull'angolo delle stesse[…]*". [20]
Questo processo di riconoscimento porta ad un continuo studio architettonico ed urbanistico e chiama in causa due soggetti: da una parte la grande compagnia petrolifera e dall'altra la singola Municipalità che deve controllare e prevedere ogni tipo di stazione di servizio e la sua dislocazione all'interno della città.
Dal canto suo la Municipalità non si trovava ad adempire un facile compito in quanto ancora non vi sono regole e tecnologie tali da poter intervenire su temi come l'inquinamento olfattivo e/o visivo, causa di lamentela da parte di automobilisti e pedoni. Un esempio lampante del tipo di 'diatriba' tra società petrolifera e Municipalità, è il caso del Chiosco Agip di Piazza Balilla a Torino, quando nel 1938 la compagnia ha dovuto piegarsi al volere della Municipalità e "*allo studio eseguito dal Comune di Torino per le banchine coperte dei capilinea tranviari da erigersi nella stessa piazza*". [21]

18 Archivio Brevetti, Roma. Domanda modello di Fabbrica, registro Num.D'ordine 48 Genova 18 febbraio 1932
19 Archivio Brevetti, Roma, n.226\79-25064, 16 maggio 1924
20 F. De Mattia, L'importanza dei distributori nella vendita dei carburanti, in <<Rivista Italiana del Petrolio>>,1953, p.36.
21 Archivio Civico di Torino, Chiosco Piazza Balilla, n.1634 del 29 luglio 1938

Da questo episodio, però, si può dedurre come, nel testo sopracitato di "pensilina e coperture che possano fungere per altre funzioni", la stazione di servizio inizi a vedere l'aumento del proprio spazio, oltre al miglioramento del servizio limitrofo, come occasione per aumentare anche la disponibilità di prodotti in vendita(in primis le 'colonnine', quindi carburante) e per accogliere servizi e funzioni diverse e nuove. Si nota quindi come da questo periodo in poi in Italia sia mutato il concetto di stazione di servizio tradizionale, non solo cambia di scala, ma si declina anche come interconnessione tra funzioni e attività cittadine.
Tale nuova esperienza urbana viene ben spiegata da F. Berti: "*La gamma dei nostri 'fornitori' abituali si è arricchita di un nuovo personaggio: il benzinaio, colui che vende carburante e lubrificanti. Accanto al tabaccaio di fiducia, al droghiere, al farmacista e al fornaio, si è inserita la tuta azzurra dell'uomo che quasi ogni giorno ci vede le solite 'mille lire di normale', che filtrano attraverso il carburatore della nostra utilitaria con la stessa rapidità con la quale finiscono i biglietti da diecimila appena cambiati[…]. e questi personaggi sono migliaia, con tendenza a crescere di numero; la distribuzione 'topografica' delle loro stazioni in città è capillare; si tratta di una rete che copre la città e che con la città si identifica, in un rapporto diretto di numero, di censo, di povertà, di stasi e di dinamismo […].*"[22]
Ciò porta alla definizione, poco successiva, di stazione di rifornimento come TBA station, dove la sigla Tobacco Batteries and Accessries simboleggia il passaggio dalla sola erogazione di benzina alla più completa offerta di servizi e di vendita, dalla gasoline station alla più articolata service station.[23]
Questa nuova architettura urbana dà inizio, oltre che ad una visione nuova della città, ad un nuovo stimolo progettuale per architetti e ingegneri. Ci si trova a dover fronteggiare le diverse esigenze e funzioni che questi spazi richiedono, utilizzando una tecnologia edilizia in continuo sviluppo. Siamo di fatto nel pieno dell'epoca del calcestruzzo, un materiale adatto alla sperimentazione e soprattutto alla flessibilità ed alla complessità richiesta da questi nuovi elementi architettonici. I progettisti di questi anni non hanno avuto freni nella progettazione, hanno intrapreso delle scelte molte volte dettate dal gusto personale, allontanandosi da la standardizzazione che 'imponeva' la compagnia petrolifera. Per tale motivo queste sperimentazioni hanno fatto si che l'architettura fosse fulcro e soggetto della stazione, portando la stessa a divenire icona stradale e autostradale.
Con l'avanzamento delle tecniche del calcestruzzo, sono stati raggiunti risultati ammirevoli e sorprendenti, possono essere citati esempi da tutto il mondo: le stazioni di servizio di Milano (in viale marche) e di Torino in corso Moncalieri del progettista Carlo Agular, il quale ha realizzato delle forme ispirate al linguaggio aeronautico sviluppando delle strutte a forma di aeroplano;

22 *F.Berti, I segreti del 'benzinaio', in<< Il Gatto Selvatico>>, marzo,1956, p.10*

23 *Jakle, sculle, The gas station..., cit., p.66*

la stazione 'Fiat Tagliero' ad Asmara, progettata da G. Pettazzi nel 1938, nel quale le prorompenti pensiline a forma d'ali di oltre 15 metri di sbalzo[24], è stata d'ispirazione per future e successive stazione di servizio; la stazione di servizio Api a Cremona nel 1930, nella quale una complessa struttura ad archi e una importante copertura danno riparo a due volumi in vetro ospitanti delle pompe di rifornimento; Stazione di servizio 'Auto Palace' per Texaco, disegnato dagli architetti: B.J. Meerman and Johan van der Pijll. Nijmegen, in Olanda nel 1936; la stazione di rifornimento disegnata dall'architetto danese Arne Jacobsen a Skovshoved in Danimarca nel 1936; la stazione di servizio realizzata da Q. De Giorgio a Monselice (PD) nel 1940 per la compagnia Shell; la pensilina ricovero automobili di E.A. Griffini a Milano negli anni '40; Stazione di servizio "aquila" in stile italiano e con l'uso di cemento e travi in acciaio disegnato dall'architetto Aldo Favini a Sesto San Giovanni (MI) nel 1949 sempre di A. Favini stazione di servizio a Como nel 1950.
Progettata dal professore di architettura tedesco Walter Haemer, questa stazione di servizio "DEA" ha un tetto sospeso su corde in acciaio appesi all'arco di cemento a Hannover in Germania nel 1956 dal professore di architettura tedesco Walter Haemer, la stazione di servizio "DEA" ha un tetto sospeso su corde in acciaio appesi all'arco di cemento; la stazione di servizio con un'iperbolica struttura in cemento a Retford in Inghilterra nel 1961.
Queste sperimentazioni materiche e architettoniche, portano numerosi casi stilistici per le stazioni di servizio, e questo si incontra ulteriormente con il forte "boom" economico e con l'impetuosa crescita nell'ambito automobilistico (ad esempio nel 1953 in Italia il rapporto persona-automobile era di 1 a 51.6, ovvero un automobile ogni 51.6 abitanti). Ciò portò ad una veloce crescita e produzione di stazioni di rifornimento che ormai venivano visti come stazioni di servizio, quindi non più come luoghi di necessità ma come luoghi di desiderio. Una crescita esponenziale che portò ad ricerca di stazione tipo per la comunità automobilistica, in modo da poter velocizzare a costruzione delle stesse stazioni, ma allo stesso tempo renderle iconografiche e identificative sul tutto il territorio, sotto un unico tema: quello del marketing pubblicitario. Come riporta l'Arch. Susanna Caccia nel suo libro " Tutela e restauro delle stazioni di servizio" il primo architetto italiano a sviluppare dei progetti per una stazione di servizio-tipo è l'Arch. Mario Bacciochhi. Egli, infatti, venne incaricato da Enrico Mattei nell'eseguire dei disegni architettonici delle nuove stazioni standardizzate per l'Agip. Lo stesso Bacciocchi definisce e spiega le proprie scelte architettoniche basate sulla standardizzazione e le loro varianti: "*Progetti tipo degli impianti stradali in Italia differiscono per dimensioni e finiture: pensilina; chiosco piccolo, medio, grande con pensilina e senza pensilina"; stazioni di rifornimento piccola, media, grande; stazioni di servizio piccola, media, grande. La tipologia più semplice si configura come un piccolo manufatto che, a un'evidente praticità, unisce una notevole funzione reclamistica […]*

24 *E. Denison, Fiat Tagliero Service Station, in <<Architectural Design>>, volume 76, issue 6,2006, p. 134*

le strutture più complesse, la stazione di rifornimento e quella di servizio, si distinguono per l'aumento del numero di servizi a disposizione dei clienti, la maggiore altezza e vastità della pensilina e di conseguenza per una più articolata configurazione planimetrica. A tutto ciò l'architetto aggiunge una spiegazione per quanto riguarda il posizionamento e la scelta stilistica fatta affermando: "la varietà dei progetti previsti permette di trovare sempre una soluzione che armonizzi con l'ambiente circostante, senza turbarne le caratteristiche salienti. E' questo un aspetto che non va trascurato, perché purtroppo frequentemente avviene che una malintesa valutazione delle esigenze del progresso prevalga sulla necessità di conservare le bellezze paesistiche e l'estetica cittadina"[25]. Per completare e chiarire al meglio quello che era il concetto di "branding" dell'epoca basta vedere come anche la rivista <<Esso>> del 1949 decide di dare delle definizioni e caratteristiche uguali per tutte le proprie stazioni di servizio, non solo in chiave di vendita ma sotto diversi aspetti quali: pubblicitari, accessibilità, architettonici e funzionali.

"*È questa un'organizzazione dove si vendono al pubblico carburanti e lubrificanti, rispondente ai seguenti requisiti: 1. Deve sorgere su sede propria, 2. Il terreno deve essere sistemato in modo da avere ampie rampe di ingresso e di uscita e comodi accessi alle pompe, 3. Vi deve essere un fabbricato con spazio adatto per: l'esposizione e la vendita dei prodotti; l'immagazzinamento dei prodotti; l'esecuzione dei servizi; almeno una toilette; l'attrezzatura deve includere almeno: le pompe, un elevatore o una fossa di lubrificazione, tutti gli attrezzi necessari per poter eseguire un completo servizio di lubrificazione; quanto necessario per il servizio dell'aria e dell'acqua. Siffatta organizzazione per mette all'automobilista una sosta anche prolungata senza costringerlo a parcheggiare sulla strada; e dal piazzale comodo e lindo, dove hanno sede le pompe, egli può accedere ai vari locali della stazione*"[26].
Poste queste prime basi per la standardizzazione delle stazioni di rifornimento, da qui in avanti, si avrà la figura e l'immagine rappresentativa delle stazioni di servizio che tutt'ora abbiamo nelle nostre memorie, ricordi e molte volte nelle nostre strade. Ovviamente casi eccezionali di nuove tipologie architettoniche per le stazioni di servizio sono state pioniere di ciò, anche in questo ambito, è l'architetto Mies van der Rohe, il quale già nel '68 progetta e realizza a Montréal una stazione di rifornimento a pianta libera composta da una grande e unica pensilina in ferro, confermando il suo stile semplice e elegante. Questo tipo di brandizzazione e tipologia architettonica, prima citata, si ha fino alla fine del XX secolo, dove lo sviluppo delle stazioni avviene principalmente nei materiali di rivestimento, nei nuovi loghi di brand e in alcuni casi in forme architettoniche leggermente inusuali e atipiche rispetto agli standard posti dalle stesse aziende petrolifere, nonostante gli architetti rispettino i concetti base e gli elementi architettonici principali, esempi di questo tipo sono: Stazione di servizio "Repsol" disegnata dall'architetto Norman Foster nel 1997 in Spagna; la Futuristica e moderna stazione di servizio disegnata da Office da Boston e Johnston Marklee Architects a Los Angeles, costruita nel 2007;

25 *M.Baciocchi, AGIP, Progetti tipo degli impianti stradali in Italia, Archivio Privato Baciocchi, Milano*
26 *Rivista <<Esso>>,4, 1949.*

e la Stazione di servizio disegnata dagli architetti Duilio Damilano and Alberto Pascale a Cuneo, Italia nel 2011.
Per trovare un altro punto di svolta nell'evoluzione delle stazioni di servizio, dobbiamo aspettare l'inizio del secondo decennio del XXI secolo, dove ancora una volta l'evoluzione delle stazioni di rifornimento cambia e varia di pari passo con l'evoluzione dell'ambito automobilistico. Questo cambio generazionale si spiega e viene sviluppato tutt'ora con l'avanzamento tecnologico e nello specifico del progresso elettrico.
Da premettere che i primi sviluppi delle auto elettriche si hanno già nella seconda metà dell' 800, con la Flocken Elektrowagen del 1888, del tedesco Andreas Flocken, ma esse vennero sempre poco sviluppate per mancato supporto e sviluppo tecnologico[27]. Nella seconda metà del '900, sempre in America, si prova a sviluppare delle nuove metodologie, ma per vedere i primi e veri effetti di questa innovazione, come detto prima, dobbiamo aspettare i giorni nostri, dove producono i primi modelli con un'elevata autonomia e potenza elettrica.
In questo ambito il pioniere della moderna mobilità è l'azienda automobilistica 'Tesla', la quale ha permesso di rendere a portata di tutti il possesso e la guida di questi autoveicoli. Il crescere continuo delle vendite di macchine elettriche ha fatto si che in qualche modo anche le stazioni di servizio assumessero delle modifiche. Qui, una nota importante da fare, è come lo sviluppo delle 'stazioni di rifornimento' elettriche si siano sviluppate in maniera quasi analoga alle 'stazioni di rifornimento di carburante', ovvero esse sono partite da piccole 'colonne' di ricarica (paragonabili alle vecchie 'pompe' di benzina), fino ad arrivare alle attuali stazioni di servizio le quali notevoli metrature di suolo e numerosi servizi.
Su questo tema, infatti, gli accorgimenti presi dalle grandi aziende e\o dalle municipalità, hanno portato una leggera modifica degli spazi delle stazioni, in quanto, i tempi di ricarica delle auto sono decisamente più elevati, ciò ha portato ad uno sviluppo spaziale delle stazioni di rifornimento in modo da poter ospitare contemporaneamente più autoveicoli e intasare il meno possibile il traffico e la sosta. Oggi queste stazioni di servizio, sia nel territorio italiano, sia e soprattutto nel panorama mondiale, stanno assumendo dei forti mutamenti, in quanto oltre ai numerosi spazi, essi si stanno confrontando con la tecnologia digitale, la quale permette dei servizi decisamente più veloci e ampi ai clienti. Tutto ciò trova soluzioni e risposte in ampie strutture, 'complessi' architettonici, molto avanzati nelle quali vengono ospitate funzioni non più prettamente commerciali ma anche funzioni diverse adatte all'esigenza moderna del cliente: quali punti deposito per spese in e-commerce, supermercati, attività commerciali e le continue funzione della stazione di servizio.

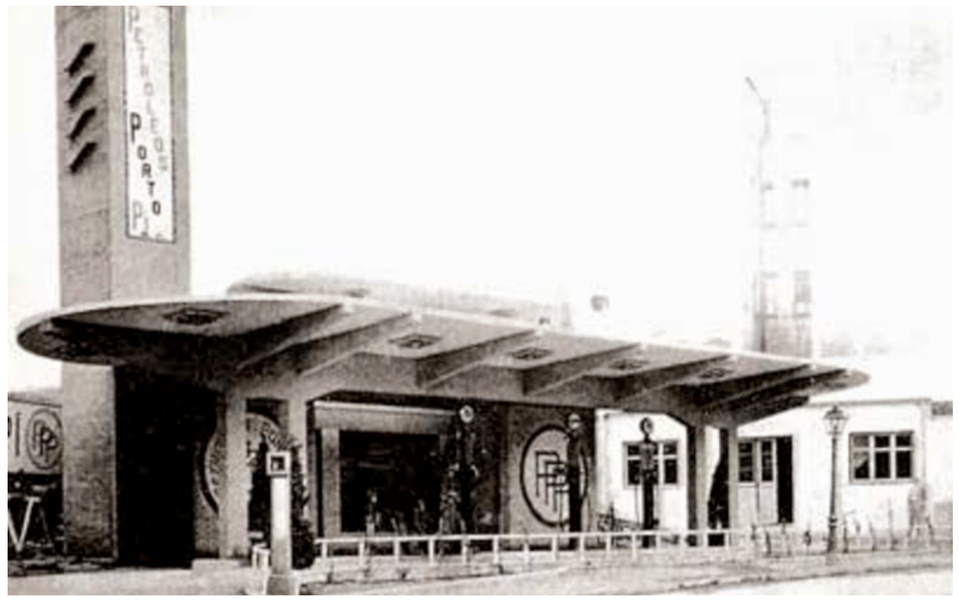
27 *Neue Presse Coburg: Elektroauto in Coburg erfunden (German)*

Manufactured in 1911, an S.F. Bowser Model 102 “Chief Sentry” pumped gas on North Capitol Street in Washington D.C.

Dri Ragsdale and Hansen’s Station No. 1., con un primo esempio stilistico di Art Deco. Los Angeles, California, 1920

Stazione di rifornimento. Colnbrook, England, 1927

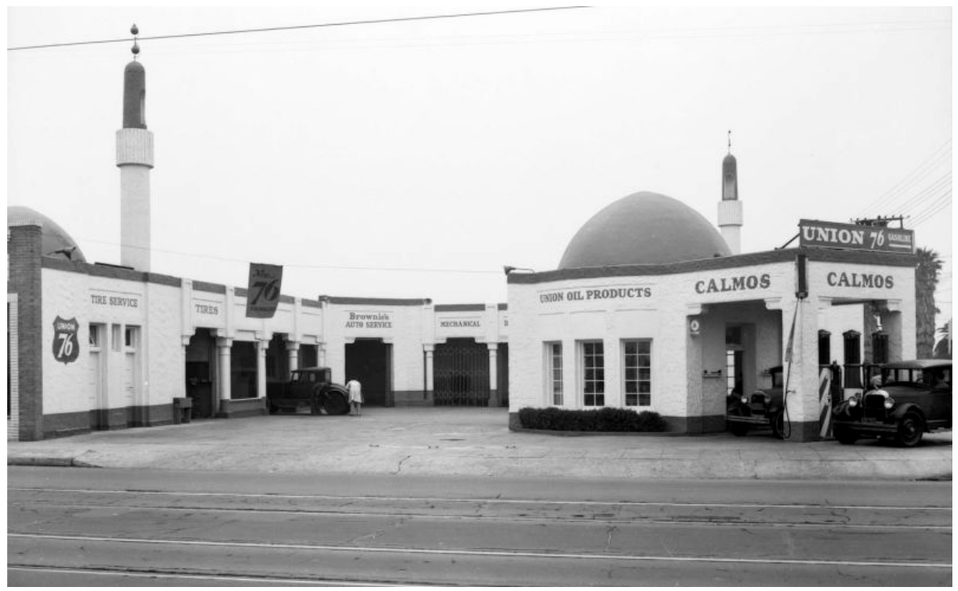
Gilmore Oil Company's Blu-Green petrol station. Los Angeles, California, ca.1920-1929



Gasolinera de Porto Pi. Madrid. Progetto di Casto Fernández Shaw, 1927. Olio su tela, 54x65 cm, opera di Damian Flores.

Un autista che rifornisce la sua auto Renault in una stazione di riempimento bucolica Shell a Blashford, Hampshire, Inghilterra, 1930.

Oil Gas Station con un nuovo stile architettonico enfatizzato da luci. Southern California, 1932



Moschea di benzina: una stazione di servizio dell'Unione petrolifera con forte influenza islamica. Avenue Alexandra Avenue e Hollywood Boulevard, Los Angeles, 1932.

Stazione di rifornimento disegnata dall'architetto danese Arne Jacobsen, .Skovshoved, Denmark. 1936

Stazione di servizio 'Auto Palace' perTexaco, disegnato dagli architetti: B.J. Meerman and Johan van der Pijll. Nijmegen, Netherlands, 1936

Una stazione di benzina di Art Deco Conoco a Shamrock, Texas. Costruito nel 1936

La leggendaria Fiat Tagliero, esempio di stazione di servizio in stile futuristico disegnato e progettato dall'architetto Giuseppe Pettazzi. Asmara, Eritrea. 1938

Stazione di gas Shell a Winston-Salem, Carolina del Nord, costruita alla fine degli anni Trenta dalla Quality Oil Company.

Stazione di servizio in piccolo stile Bauhaus. Purkersdorf, Austria.1940

Stazione di petrolio Union Art Deco, c1940.

Stazione di riempimento Firestone, Tulsa, Oklahoma, 1942.

Un autista che rifornisce il suo Standard Vanguard in una stazione di benzina Shell a Eastbourne, East Sussex, nel 1949.

Stazione di servizio “aquila” in stile italiano e con l’uso di cemento. Disegnato dall’architetto Aldo Favini.Sesto San Giovanni (MI), Italia.1949.

Un'altra moderna bellezza moderna: una stazione di riempimento Guul, Stati Uniti,1950

Stazione di servizio Cif petroli, c. 1950

Stazione di servizio YPF (Yacimientos Petrolíferos Fiscales). Chacarita, Buenos Aires. 1951

Stazione di servizio in stile Futuristico, disegnato dall'architetto . Piazzale Accursio, Milano, Italia. 1954

Progettata dal professore di architettura tedesco Walter Haemer, questa stazione di servizio "DEA" ha un tetto sospeso su corde in acciaio appesi all'arco di cemento. Hannover, Germania. 1956

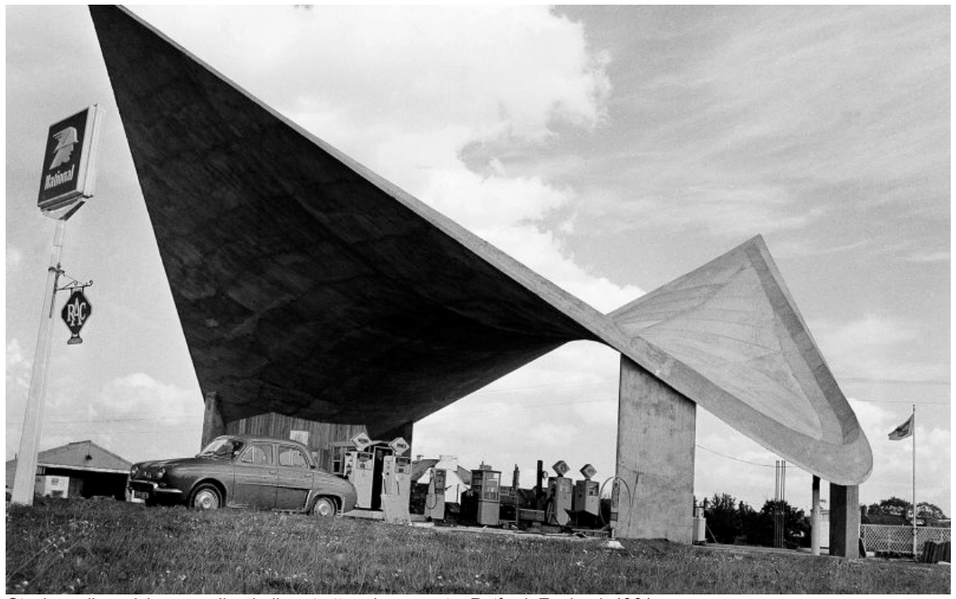
Stazione di servizio "AGIP". Cerignola, Italia. 1958

Stazione di servizio Agip, Moncalieri, Italia, 1958

Stazione di servizio Agip, San Donato Milanese, Italia, 1958

Frank Lloyd Wright progettò una stazione di servizio nel 1958, Cloquet, nel Minnesota

Stazione di servizio Agip sulla strada statale 16, Barletta, Italia, 1959



Stazione di servizio con un'iperbolica struttura in cemento. Retford, England. 1961

La stazione di servizio self-service di Turnbull a Plymouth, Devon, 1963.

Stazione di servizio con una struttura in acciaio. In primo piano la vendita di prodotti e servizi. Serape Belt, East Los Angeles. 1964

La Sinclair Super Service Station è stata costruita esclusivamente per la Fiera del Mondo di New York del 1964-65.

Stazione di servizio progettata da Mies van der Rohe, Montréal, 1967\68

Il disco volante modernista di Council Plaza, St. Louis. Architetti: Schwarz & Van Hoefen. Fu in origine una stazione di servizio Phillips 66

Una colorata stazione di servizio “AGIP” con i suo famoso logo “cane a 6 zampe”. Italia. 1972

Stazione di servizio “Repsol” disegnata dall’architetto Norman Foster. 1997

Futuristica e moderna stazione di servizio disegnata da Office dA Boston e Johnston Marklee Architects. Los Angeles, built in 2007

Stazione di servizio disegnata dagli architetti Duilio Damilano and Alberto Pascale. Cuneo, Italia. 2011

Stazione di carburante + McDonald's, Batumi, Georgia, da Giorgi Khmaladze Architects, 2012-13.

Esempio di stazione moderna con impianto e sistema di ricarica elettrica. Aosta, Italia

3 *LE STAZIONI DI SERVIZIO NEL PANORAMA ARTISTICO*

Le due tematiche, quella stradale\automobilistica e conseguentemente quella delle stazioni di rifornimento, si sono evolute nel passato sempre di pari passo, e se non è stata sviluppata una non è cresciuta l'altra.
Proprio per questo motivo, nel periodo poco prima della seconda guerra mondiale vi è stata una crescita esponenziale di stazioni di servizio, sia nelle dimensioni, che nelle funzioni ma anche nel numero, poiché, appunto, nei diversi Paesi si era sviluppata notevolmente la rete stradale e automobilistica. Nel periodo tra le due guerre, la situazione italiana però, era ancora labile, o per lo meno modesta e poco sviluppata, ma a cambiare questa realtà è stato l'ingresso del movimento politico fascista, il quale attraverso le sue numerose operazioni urbane, decise di finanziare e sviluppare chilometri e chilometri di percorsi stradali e autostradali nell'ottica di un collegamento nazionale ben funzionante. Ciò ha portato, negli anni'40 del Novecento, l'Italia a una seconda posizione in Europa, solo dietro alla Germania, per quanto riguarda la rete infrastrutturale e autostradale, con ben 482 km.[1] Questo, di conseguenza, ha aumentato i veicoli e gli spostamenti su tutto il territorio in maniera decisa e forte, portando il viaggiatore ad avere nuove esigenze e abitudini. Queste, infatti, erano aumentate, e a soddisfare ciò, lungo i viaggi percorsi, erano, appunto, le stazioni di servizio, che apparivano lungo le strade con pensiline ben più ampie, progettate proprio per una sosta, per una quantità di servizi e funzioni maggiori e per una migliore qualità i viaggio. Tutto ciò, come si può ben immaginare, ha cambiato e mutato il panorama urbano in maniera netta, aumentando le dimensioni della città e dei collegamenti tra di esse, ci si doveva abituare ad una città diversa più veloce, più dinamica, più larga, e adatta ad un 'nuovo' tipo di mobilità, sempre più accessibile a tutti. Questo tipo di pensiero e approccio progettuale, se cosi possiamo definirlo, ovviamente prima di essersi sviluppato in Italia ed Europa, ha avuto una crescita maggiormente in America, con le sue enormi e imponenti città. Questo nuovo approccio, sviluppo e interesse, ha portato, conseguentemente, anche ad una vista diversa da parte degli automobilisti-clienti sulle stazioni di servizio. L'attenzione e l'attrazione erano ormai rivolti, lungo i kilomentri stradali e i brevi-lunghi viaggi, a queste nuove tipologie architettoniche che incuriosivano e ingolosivano sempre di più il guidatore. Il forte interesse su queste strutture ha fatto sì che numerosi artisti, fotografi e pittori potessero iniziare ad usare la stazione di rifornimento\servizio come soggetto delle proprie opere, provocando dei movimenti artistici in tutto il mondo.
Se dovessimo identificare un artista influente per questa nuova attrattiva ovviamente non possiamo non pensare e citare Edward Ruscha[2]. Ruscha viene definito dal '*Museum of Modern Art*' come "*Un influente pittore, incisore e fotografo di Los Angeles, associato al movimento pop art.*" il quale "*sviluppò un vivace stile distintivo che combinava parole, immagini, oggetti e paesaggi in modi impassibili - a volte umoristici, a volte sinistri - che lo associava prima alla Pop art negli anni '60 e poi con l'arte concettuale negli anni '70*"[3].

1 *S.Caccia, 'Tutela e restauro delle stazioni di servizio', Milano, FrancoAngeli, 2012, p. 44*

2 *S.Caccia, 'Tutela e restauro delle stazioni di servizio', Milano, FrancoAngeli, 2012, p. 7*

3 *https://www.moma.org/collection/works/76637?sov_referrer=artist&artist_id=5086&page=1*

Egli fu un artista che viveva e osservava la città e il mondo attorno a lui "*dalla strada, sulla strada, per la strada*"[4], apprezzando anche quella che ormai era diventato il primo e insostituibile mezzo di trasporto, la macchina. Queste sue visioni e modi di osservare le cose, hanno portato a definire meglio quelli che erano per lui i soggetti e gli spazi adatti e giusti per le sue opere, e come si può leggere nel "Conversation with Ed Rusch, in Edward Ruscha" egli stesso spiega: " *The automobile and space[…] these have a lot to do with my work. If I didn't drive, if I lived in a place where there were no cars, I'm sure I would think about things entirely differently*"[5]. Con questa passione per l'osservazione e anche per i mezzi di trasporto, come l'automobile, Ruscha è riuscito a unire e realizzare, nel suo viaggio fatto attraverso la Route 66 tra Los Angeles e la sua città natale di Oklahoma City, un progetto nel quale decise di immortalare e dipingere le architetture urbane come le '*Gas Station*' e, successivamente, pubblicare il libro nel 1963 intitolato '*Twentysix Gasoline Stations*'. In questo volume ,Ruscha, ritrae le diverse architetture per la mobilità che spuntavano dal nulla come strutture moderne circondate da paesaggi molte volte desertiche[6]. Queste però, nonostante si trovassero li già da tempo, sono sempre state molto isolate sia dal punto di vista fisico sia intellettuale e rappresentativo, e fu proprio l'artista, con la pubblicazione del 'Twentysix Gasoline Stations', a dare una 'nuova vita' a queste stazioni di rifornimento, le quali fino ad allora erano viste come elementi autostradali e stradali effimeri.
Ovviamente Ed Ruscha, non fu il primo artista a porre l'attenzione su queste tipologie di stazioni, prima di lui ci furono altri fotografi e pittori, ma fu lui il primo a saperne identificare l'unicità e un metodo rappresentativo efficiente e d'impatto, attraverso la fotografia con le sue vedute in movimento, e attraverso la 'pittura' "*Using the medium of screenprint, Ruscha was able to achieve areas of solid, flat color, as well as sinuously blended colors made with the "split fountain" technique, one of the first fine-art applications of this commercial process that combines differently colored inks*"[7].

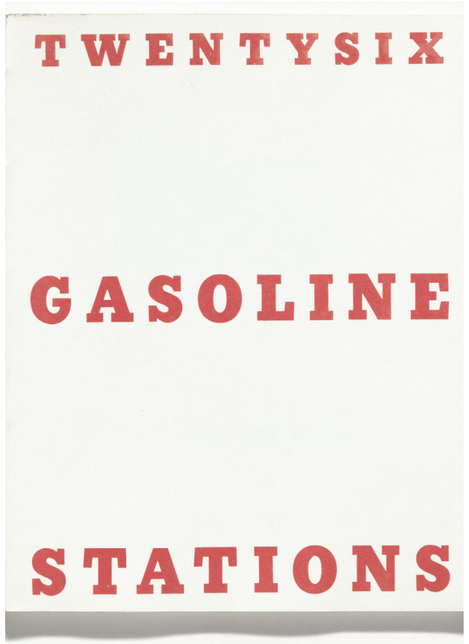
4 *S.Caccia, 'Tutela e restauro delle stazioni di servizio', Milano, FrancoAngeli, 2012, p. 8*

5 *B. Blistène, Conversation with Ed Ruscha, in Edward ruscha, catalogo della mostra, Museum Boymans-van Beuningen, Eelbirg de Groot, utitgever: Museum Boymans- van Beuningen, 1990, p.134*

6 *https://www.moma.org/collection/works/76637?sov_referrer=artist&artist_id=5086&page=1*

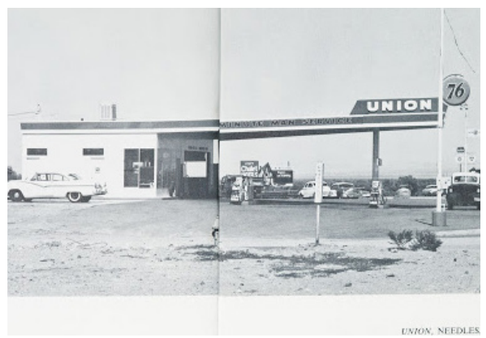
7 *https://www.moma.org/collection/works/76637?sov_referrer=artist&artist_id=5086&page=1*

Questo nuovo ed efficace oggetto preso in esame da Ruscha, non ebbe solo esiti e commenti positivi ma ovviamente ebbe anche riscontri negativi e forti critiche, infatti, ad esempio, Leider (caporedattore di 'Artforum') si scontra con l'artista affermando che "*l'approccio di Ruscha, non è niente di più che 'pop art' e per certi versi vicinissimo a quello di Duchamp*"[8].
L'artista però non si fa abbattere dalle critiche e dai riscontri positivi, spesso altalenanti, e nel 1966 decide di pubblicare un secondo libro, '*Every Building on the Sunset Strip*', riguardante le strade e le costruzioni che esse ospitavano. La raccolta fotografica si sviluppa in "*un libro di otto metri da srotolare come una cartina stradale, registra la monotona sequenza di edifici stradali attestati sulla lunga "strisciata" della Sunset Strip di Los Angeles*", avendo come obiettivo quello di "*offrire una ricognizione della vorticosa trasformazione dello spazio sociale*"[9].



Twentysix gasoline stations, 1963

Every building on the sunset strip, 1966

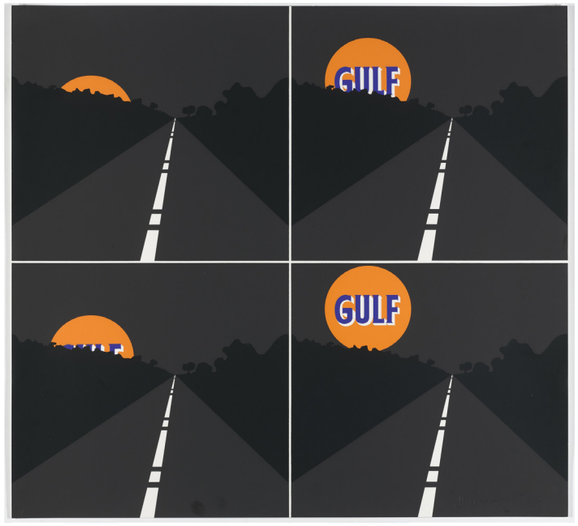


Every building on the sunset strip, 1966

8 *P.Leider, Books, in <<Artforum>>, settembre 1963*
9 *S.Caccia, 'Tutela e restauro delle stazioni di servizio', Milano, FrancoAngeli, 2012, p.9*

L'artista americano, come si è visto, non fu il solo e il primo a prendere in esame le '*Gas Station*', infatti , artisti e fotografi come lo statunitense Walker Evens, ebbero, già negli anni '30 del '900, l'interesse riguardo le stazioni di rifornimento e gli spazi sociali, tanto da definire la sua una fotografia sociale, documentaria e di denuncia. Tutto ciò viene rappresentato in scatti quali: *Gas Station*, Reedsville, West Virginia June 1935[10]; *Highway Corner, Reedsville*, West Virginia, 1935[11]; *Country Store and Gas Station*, Alabama 1936[12]; *Close-up of U.S. Post Office, store, & gas station at Sprott*, Alabama crossroads (1935-36)[13]. Parallelamente all' interesse suscitato da Ed. Ruscha per le strutture della mobilità, si presenta un altro artista americano, con uno stile molto simile a quello del connazionale Ruscha, Allan D'arcangelo. Egli, infatti, rappresenta e raffigura, insieme ad altri pittori, lo stile 'Pop Art' che negli anni '60 del novecento suscitava tanti apprezzamenti quante critiche per il loro genere rappresentativo fatto di piani piatti. D'Arcangelo è meglio conosciuto per la sua forte attenzione riguardante il paesaggio americano, per le sue immagini di autostrade, blocchi stradali e stazioni di servizio, ma soprattutto per il suo modo di rappresentare profondi panorami prospettici, rasentando la pop art e il minimalismo, con precisione, pittura dura, e anche surrealismo[14]. Tutto ciò veniva raffigurato con una vista dal sedile del conducente di una macchina, mentre si percorre l'autostrada americana. In questi dipinti, l'artista tratta ogni singolo oggetto con la stessa qualità, ma allo stesso tempo con la stessa mancanza di dettagli, che possono esserci durante un reale viaggio in macchina, ovvero, una sequenza di immagini esterne veloci, d'impatto e in movimento. Lo stesso D'arcangelo infatti spiega come: "*tutto ha avuto origine in un piccolo quadro, avevo in mente di fare cinque quadri. Dovevano essere concepiti come un gruppo monotematico, come una sorta di commento sull'idea del viaggiare. In un certo senso, ciascuna immagine era come uno spezzone cinematografico. Cosi si parte con il cartello stradale di una stazione di benzina, visto da una grande distanza. Nell'immagine successiva, il quadro successivo, il cartello veniva ritratto più da vicino. Nel quadro seguente esso viene ritratto in una vista periferica da entrambi lati. Nel quarto quadro il cartello stradale scompare e si vede solo l'indicazione della strada principale. E il quinto quadro era identico al primo, con un altro cartello visto da lontano*"[15]. Quadri relativi a questa tipologia di rappresentazione sono molti, il più famoso e rappresentativo è ovviamente '*June Moon*' from the portfolio 69 del 1969. Altri dipinti dello stesso D'arcangelo relativi alle stazioni di servizio e ai percorsi stradali sono: '*Smoke Dreams*',1980; '*U.S. Highway 1*', Number 5 1962; e 'Minnesota Morning'.

10 *https://www.moma.org/collection/works/187261*
11 *http://www.getty.edu/art/collection/objects/34746/walker-evans-highway-corner-reedsville-west-virginia-american-1935/*
12 *https://www.moma.org/collection/works/130458*
13 *http://www.marvhamm.com/my_family_page2.html*
14 *https://www.moma.org/artists/1349?=undefined&page=&direction=*
15 *W. Guadagnini, Allan d'arcangelo. retrospettiva, Milano, Silvana, 2005.*



‘June Moon’ from the portfolio 69 del 1969

‘U.S. Highway 1’, Number 5 1962

‘Minnesota Morning’

‘Smoke Dreams’,1980

Rimanendo sul tema iconografico, o per meglio dire pittorico, bisogna aggiungere all'elenco artistico un altro personaggio americano, il quale è riuscito a percepire e rappresentare le stazioni di rifornimento in un'atmosfera muta e immobile ma allo stesso tempo forte ed emblematica. Il pittore Edward Hopper, esponente del realismo americano, si ricorda per i suoi ritratti della solitudine nell'American way contemporanea, nel quale si possono tranquillamente inserire quadri, quali: '*Ritratto di Orleans*'[16] del 1950; 'F*our lane road*'[17] del 1956; e uno dei suoi dipinti più famosi '*Gas*'[18] del 1940.

'Four lane road' del 1956

'Gas' del 1940

16 *https://www.artandobject.com/articles/edward-hoppers-intimate-paintings-american-landscape*
17 *https://www.art.com/products/p38997496514-sa-i9850019/edward-hopper-four-lane-road-1956.htm*
18 *https://www.moma.org/collection/works/80000?sov_referrer=artist&artist_id=2726&page=1*

Con la stessa filosofia del pittore statunitense, è da ricordare l'italiano Giuseppe Bartolini che nei suoi scatti e nelle sue rappresentazioni, riproduce sempre questo senso di "*immobilità senza suono*"[19], come possiamo vedere nelle opere: '*Garage serrato*' del 1983; '*Garage con vespa e mare',* del 1984; '*Stazione di rifornimento*' del 1986. Questa tipologia rappresentativa viene spesso raffigurata non solo nei suoi scatti ma anche e soprattutto nei suoi dipinti ad olio su tela, come ad esempio: '*MO Service*' del 2010; '*Stazione di rifornimento*' del 1983; '*Shell*' del 1990; e sempre '*Stazione di rifornimento'* del 1987.[20]
Bartolini, quindi, nella sua raccolta artistica ha sempre attenzionato il panorama stradale e di conseguenza le sue strutture per la mobilità in relazione anche al paesaggio circostante, e come riporta anche l' Architetto Susanna Caccia, nel suo libro '*Tutela e restauro delle stazioni di servizio*', molte volte sono stati raffigurati panorami presenti nei pressi delle cinta murarie lucchesi[21]. Ritornando agli anni '60 e principalmente allo stile pittorico-artistico della 'Pop Art', bisogna citare anche autori come Renato Mambor, il quale è stato un pittore e attore italiano. Egli come cita il testo di Barbara Martusciello fu "*Protagonista di spicco del fenomeno artistico sperimentale noto come 'Giovane Scuola di Roma'* "[22].
Comincia a dedicarsi alla pittura verso la fine degli anni '50, quando in Italia l'arte tendeva verso l'informale. Noi lo ricordiamo anche per una tematica e quadro relativo alle stazioni di servizio, e precisamente al dipinto '*Memorie di un benzinaio*' quadro fatto in Olio e smalto su tela grezza, di dimensioni cm. 100 x 150, realizzato nel 2010[23], nel quale rappresenta una sequenza di pompe di rifornimento isolate con alle spalle una figura abbandonata, il quale guarda quasi incredulo il panorama di abbandono davanti a sé come se la figura del benzinaio, come appunto il titolo stesso del dipinto suggerisce, è stato abbandonato o paradossalmente la stazione stessa è stata vittima di un abbandono\isolamento\incuria.

19 *Tutela e restaruo delle stazioni di servizio, p. 11*
20 *https://giuseppebartolini.com/paesaggi-urbani/*
21 *S.Caccia, 'Tutela e restauro delle stazioni di servizio', Milano, FrancoAngeli, 2012, p. 11*
22 *B. Martusciello, Diario creativo del testimone «Mambor», in Inserto Alias de Il manifesto, 13 dicembre 2014, p. 4.*
23 *https://www.mymi.it/roma-oltre-la-pop-art-gruppo-uno/*

Stazione di rifornimento 1983, 80×80, Olio su tela

Stazione di rifornimento 1987, 92×97, Olio su tela

Garage serrato 1983, 105×140, Olio su tela

Tanti sono stati, quindi, gli artisti, fotografi e pittori, che si sono interessati e hanno partecipato attivamente al tema delle 'Gas station'. Essi sono stati fondamentali nel documentare e raffigurare quello che nel tempo sono stati i pensieri, i ricordi, l'emozioni e i sentimenti di clienti quotidiani di qualsiasi parte del mondo, ed ognuno, utilizzando le proprie tecniche, i propri metodi, unificando in qualche modo la struttura per la mobilità in un oggetto iconografico e illustrativo, ha raffigurato elementi simili delle stesse stazioni ma con un occhio e un'attenzione diversa. Nel calderone degli artisti attratti dalla tematica sono da ricordare, per importanza e valore storico ,anche: Thomas Hussung con '*Acapulco Gas Station*'[24] e '*Havana Gas Station*'[25]; Mario Schifano il quale ha trattato molto il tema ma soprattutto l'argomento e l importanza di oggetti ed elementi stradali; e Richard D. Burton con '*The old woody*'[26].

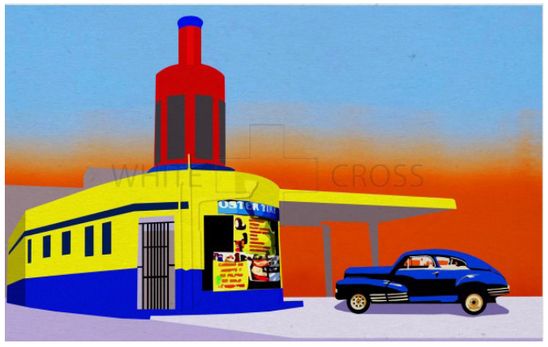
Nel concludere il quasi 'infinito' repertorio di artisti, non possiamo non nominare quelli che sono i fotografi indipendenti che negli anni, anche quelli contemporanei, immortalano le stazioni di servizio dando una importanza storica, architettonica e documentaristica, con diverse sfaccettature alla stazione di rifornimento urbana. Questo criterio e approccio, è per gli altri artisti il filo conduttore che bisogna seguire nel rappresentare un oggetto per la mobilità cosi quotidiano ma complesso allo stesso tempo, che in un'epoca di forte mutazione e cambiamento, come quella che stiamo vivendo, forse non trova un giusto spazio.

Ed è cosi, infatti, che attualmente, forse anche più di altri decenni, le stazioni di servizio stanno attraversando una fase critica nel loro sviluppo evolutivo, quasi non riuscendo a dare una figura rappresentativa nel ormai complesso paesaggio stradale, dove essi stessi si perdono tra mille pubblicità, illustrazioni, palazzi e autoveicoli. Proprio su questo tema, non posso non nominare un giovane artista e architetto cileno, Hernan Pitto Bellocchio, nato nel 1984 a Santiago del Cile, il quale in numerose sue illustrazioni pone come soggetto principale l'attuale stazione di rifornimento, con diverse, utopiche e divertenti scenari.

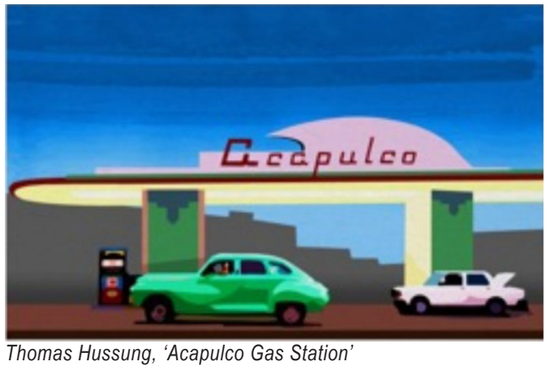
Queste illustrazioni-rappresentazioni sono sviluppate, alcune volte se non sempre, con trasformazione grafiche esagerate, ma con un intento provocatorio, che pone nuovamente un forte interesse per le stazioni di rifornimento cittadine, innescando nel pubblico, il dubbio reale di quello che possono e potranno essere le future 'Gas station' urbane.[27]

24 *https://www.charitystars.com/product/acapulco-gas-station-di-thomas-hussung*
25 *https://www.whitecrossart.com/havana-gas-station-490*
26 *http://www.artcenterinformation.com/2013/08/tip-building-an-art-career/*
27 *https://pittobellocchio.com/*

'Memorie di un benzinaio', Olio e smalto su tela grezza, di dimensioni cm. 100 x 150, 2010



Thomas Hussung, 'Havana Gas Station'



Thomas Hussung, 'Acapulco Gas Station'

Hernan Pitto Bellocchio, stazione di servizio

Hernan Pitto Bellocchio, stazione di servizio

Hernan Pitto Bellocchio, stazione di servizio

Le stazioni di servizio non sono mai state dei soli punti di rifornimento, tolte ovviamente le primissime pompe di benzina formate unicamente dall'elemento in sé posto nel luogo solo per la funzionalità, ma da subito vi è stato uno sviluppo collaterale riguardante la pubblicità, l'iconografia e la struttura stessa. La 'Gas Station' ha da sempre esercitato una forte attrazione e seduzione verso i clienti, attraverso quelli che sono gli elementi principali di cui è composta e non solo, con l'obiettivo di attirare l'automobilista alla sosta e all'utilizzo del servizio.
Si è osservato un forte sviluppo e cambiamento nella storia delle stazioni di rifornimento, da architetture per la mobilità di esigua metratura ed architettura, a una più grande futuristica e complessa struttura urbana, da architetture semplici a forme complesse, da piccoli chioschi a una sequenza quasi infinita di stazioni e pompe di rifornimento.
L'evoluzione della stazione di servizio, però, si concentra non solo su una scala urbana e architettonica, ma anche sullo sviluppo e sulla crescita di elementi di arredo che, senza ombra di dubbio hanno sempre attirato il nostro sguardo. E' un insieme di elementi e di oggetti che composti e progettati ad hoc, hanno reso la struttura in sé con un'immagine forte e iconica, che tutti noi ora ricordiamo, immaginiamo e veniamo affascinati.
Come scrive lo stesso Enrico Castruccio, nel suo libro '*Gas Stations*': "*una seduzione che la Gas Station esercita con tutto l'insieme dei suoi elementi. Le pompe dalla forma accattivante, le divise degli addetti, le pensiline, le placche e i cartelloni pubblicitari, gli oggetti promozionali grandi e piccoli, le stesse confezioni dei prodotti di consumo <<devono>> essere scattanti, allegri, aggressivi quanto basta […]*".[1]
Sono anche questi, infatti, gli elementi che debbono essere citati, elogiati e molte volte riportati alla memoria, elementi d'arredo che spesso possediamo non solo nei nostri ricordi, ma anche nelle case, rappresentati da piccoli oggetti da souvenir o sotto forma di oggetti d'arredo interno.
Partendo dall'elemento principale della stazione di rifornimento, la pompa di distribuzione, possiamo identificare e specificare un' ulteriore evoluzione storica rispetto a quella della stazione di servizio in sé. La benzina per il rifornimento, veniva inizialmente acquistata nelle drogherie o farmacie del paese, ma solo nei primi anni del '900 si iniziano a vedere delle prime 'pompe' sui lati stradali, chiamate cosi proprio per la presenza di pompe a pistone azionate da una leva che permetteva la fuoriuscita del carburante. Successivamente, essendo un sistema efficace ma non preciso nel litraggio, si decise, intorno al 1915, di sviluppare la '*Visible pumps*' un oggetto totalmente diverso in design e in precisione, che mostrava il preciso litraggio al cliente, testimonianza che si legge anche nel libro '*Gas Station*' di E. Castruccio "*qui il cliente poteva controllare coi propri occhi che cosa gli veniva fornito e in quale quantità. La pompa serviva solo a sollevare il carburante dalla cisterna fino a uno o due vasi trasparenti e graduati messi in alto*"[2]. La prima vera evoluzione, però, per la pompa di rifornimento avvenne nel 1928, ovvero quando le due precedenti pompe vennero concettualmente unite e migliorate in un unico oggetto, il quale presentava la prima 'camera di misurazione' interna, sviluppato in

1 *'Gas Station', di Giovanni Paganoni, Decio Grassi, Enrico Castruccio, p. 5*
2 *'Gas Station', di Giovanni Paganoni, Decio Grassi, Enrico Castruccio, p. 6*

un sistema più complesso e preciso. L'oggetto poi venne nuovamente aggiornato e sviluppato nella seconda metà degli anni Trenta con l'aggiunta di un indicatore a rulli 'sempre azionato dallo stesso alberino'.[3]
Questo sviluppo si ebbe anche in Italia, ma semplicemente con qualche anno in ritardo, dove le pompe fino a quel momento erano semplici e pratiche, quasi non tenevano conto dell'estetica e del design.
L'oggetto 'pompa' inizia a modificarsi concettualmente, come spesso capita, da un bisogno pratico o meglio da una soluzione funzionale di un problema. All' epoca vi era una notevole confusione nell' identificare il carburante giusto, quindi si decise di uniformare, catalogare ed etichettare al meglio la pompa, in modo da rendere più facile e accattivante la pompa, e avere una migliore gestione. Questo tipo di catalogazione e identificazione si sviluppò in una lotta tra 'compagnie', le quali pretendevano la pompa di rifornimento più bella e più accattivante, facendo in modo di sviluppare quello che poi potrà essere definito il 'Design' della pompa di rifornimento. Queste ebbero uno sviluppo stilistico per tutti gli anni Trenta e Quaranta del Novecento, con un piccolo 'vuoto' durante la seconda guerra mondiale, ma che non fermò gli spunti progettuali dei disegnatori, i quali ,ad esempio, presero spunto da oggetti più svariati per la progettazione della pompa.
Dopo quegli anni si inizio a standardizzare il tutto, e come nelle stazioni in sé, anche nelle singole pompe di rifornimento si ebbe una maggiore uguaglianza e semplicità stilistica, " *poi la spinta allo styling si fece meno pressante, prevalendo i dettami più rigorosi dell' industria design. […] presero quell'aspetto efficiente cui siamo abitati*"[4].
Un altro elemento rappresentativo e significativo delle stazioni di servizio sono i 'Globi'. I globi da sempre, sin dai primi anni del '900, sono stati elementi pubblicitari e d'arredo legati alla pompa di distribuzione fondamentali nell' attirare gli automobilisti. Questi inizialmente non erano dei veri e proprio globi di forme strane e particolari , ma si presentavano come "*una sfera schiacciata, con due superfici quasi piane su cui figurava il marchio*" e presentavano all'interno anche delle luci che si illuminavano elettricamente, proprio per essere visibili in tutte le ore del giorno, anche la notte. Anche in questo caso, vi fu un forte sviluppo artistico sui globi, e fino agli anni venti del Novecento venivano realizzati con le forme più estroverse ma sempre con un concetto materico alla base, che era quello di unire due lenti di vetro insieme, poiché materie plastiche del tempo non erano in grado di supportare il calore emanato dalla fonte luminosa interna.
Il vero cambiamento, anche qui, avvenne con la tecnologia e precisamente con le 'luci al Neon', che hanno reso possibile un'illuminazione totalmente rivoluzionaria e diversa, soprattutto per quanto riguarda la visibilità della stazione di rifornimento.[5] È proprio in questo momento che apparvero le le insegne luminose, cosi come le conosciamo tutt'ora, le quali hanno reso,

3 *'Gas Station', di Giovanni Paganoni, Decio Grassi, Enrico Castruccio, p. 6*
4 *'Gas Station', di Giovanni Paganoni, Decio Grassi, Enrico Castruccio, p. 17*
5 *'Gas Station', di Giovanni Paganoni, Decio Grassi, Enrico Castruccio, p. 18*

con il tempo, poco efficienti i vecchi globi delle pompe di rifornimento, arrivando quasi alla rimozione totale di essi. Altro elemento identificativo delle stazioni di servizi, sono le 'Placche', elementi reclamistici poste quasi sempre agli ingressi della stazione per identificare l'area e il marchio della stazione stessa. Come scrive lo stesso Castruccio: "*Servivano a movimentare l'ambiente con vivaci apparizioni, facendo <<vivere>> un marchio o l'idea di un prodotto*"[6]. Solitamente, quindi, raffiguravano il marchio della 'Gas station', i quali rappresentavano il più delle volte "*personaggi brillanti e simpatici*" e " *animali mitici, possenti e scattanti*"[7], in grandi placche spesso fatte di smalto porcellanato. Anche queste, successivamente hanno subito un cambiamento, sia materico sia dimensionale, avendo una svalutazione concettuale forte, a tal punto di vedere ai giorni nostri dei semplici cartonati umani con riportati sopra semplicemente i prezzi del carburante. Solo in alcuni casi riusciamo a vedere delle placche illuminate internamente ma con forme più semplici e standardizzate. Molti, quindi, sono gli elementi e gli oggetti iconografici e reclamistici delle stazioni che hanno reso importanti e significativi questi spazi urbani, ma a rendere le 'Gas Station' come delle vere e proprie 'vetrine urbane', sono stati elementi anche più minuziosi quali, le prime latte dell'olio, i carburanti messi in esposizione, e oggetti promozionali di svariato tipo e genere. Questi oggetti, con le loro funzioni, con le proprie dimensioni ma soprattutto con i loro colori accesi e decisi, hanno fatto si che tutti gli automobilisti da sempre siano stati attratti e sorpresi da quello che era un mondo tecnologico e futuristico come le stazioni di servizio.

6 *'Gas Station', di Giovanni Paganoni, Decio Grassi, Enrico Castruccio, p. 34*
7 *'Gas Station', di Giovanni Paganoni, Decio Grassi, Enrico Castruccio, p. 34*

Bowser Kerosene Pump
Approx 1885

Gilbert & Barker Self Measuring Gas Pump
Approx 1911

Gilbarco Previsible Curbside Handcrank Pump
Approx 1920

American Oil Visible Handcrank Gas Pump
Approx 1930

Wayne Clock Meter Gas Station Pump
Approx 1932

Waynes Gas Station Pump
Approx 1940-50

Globo- 1925

Globo-1926

Globo- 1930

Globo- 1935

Globo-1939

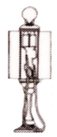
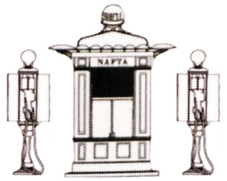
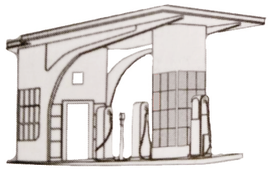
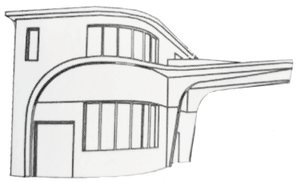
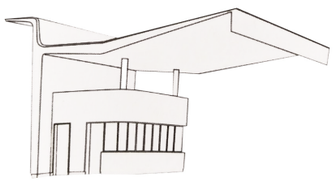
Globo- 1950

Placca- Mobioil

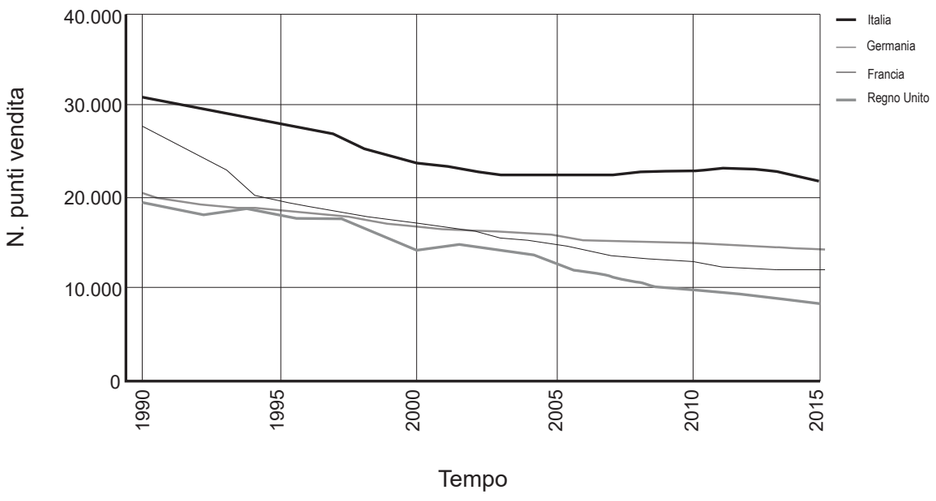
4 *LA RETE DI DISTRIBUZIONE IN ITALIA*

Le stazioni di servizio, nel tempo hanno avuto diverse fasi e diversi cambiamenti, dovuti alle molteplici necessità urbane e reclamistiche. Si è visto come oltre a queste motivazioni, le stazioni di rifornimento hanno mutato le loro posizioni, i loro spazi e le loro funzioni anche in base al settore automobilistico, il quale si è sempre mosso di pari passo all'andamento e allo sviluppo dei benzinai, e viceversa.
Il parco autovettura, infatti, è stato e sarà sempre una chiave fondamentale nella lettura dei numeri della rete delle stazioni di servizio urbane e extra-urbane, ma anche per quanto riguarda la spazialità e la funzionalità di esse. Un'ondata inarrestabile, così si può identificare lo sviluppo e la diffusione dell'auto in Italia.
Una storia che incrocia non solo la ricerca tecnologica, ma anche la conformazione dei centri abitati, degli spazi aperti, gli usi e le abitudini della gente, e ovviamente, delle stazioni di servizio stesse. Nei cenni storici si è visto l'evolversi del numero di autovetture, partendo da un numero limitato di esse, utilizzate da persone più agiate e benestanti, fino ad arrivare a un uso collettivo da parte della popolazione.
Come si legge, nel libro '*Tutela e restauro delle stazioni di servizio*', il parco delle autovetture muta in maniera più che proporzionale nel susseguirsi degli '900, partendo da 34.138 auto nel 1920, 159.936 negli anni '30, toccando quasi 300.000 auto nel 1940, sforando i 400.000 negli anni '50 fino ad arrivare a 2.449.123 auto negli anni '60. [1]

1 *S.Caccia, 'Tutela e restauro delle stazioni di servizio', Milano, FrancoAngeli, 2012, p.251*

Stazione di servizio	Anno	Parco autovetture
	1920	34.138
	1930	159.936
	1940	298.174
	1950	405.283
	1960	2.449.123

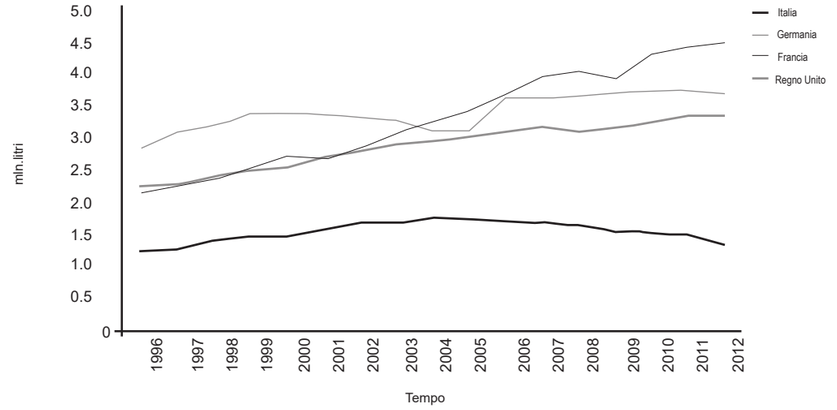
Questi numeri, ovviamente, derivano da diversi fattori, in primis dal fattore economico crescente che l'Italia stava vivendo negli anni '60 del Novecento, ricordando quel periodo con la nascita di nuove autovetture, indimenticabili per la memoria degli italiani, come ad esempio la 'Fiat 600' e la 'nuova Fiat 500'. Fondamentale e molto interessante è il dato relativo al numero di auto per abitanti, infatti, l'Italia nel 1965 raggiunge la soglia della vettura ogni dieci abitanti raggiungendo una proporzione che gli Usa avevano toccato quarant'anni prima (1924) grazie alla Ford T.[2] Questa crescita ha toccato non solo gli anni '60, ma si è evoluta anche negli anni successivi, data la continua crescita urbana delle città italiane che hanno portato gli abitanti a vivere sempre più nelle periferie, quindi costretti all'utilizzo dell' auto. Questo tema, ha portato con sè anche lo sviluppo delle stazioni di rifornimento, le quali si sono dovute adattare ai diversi e nuovi aspetti richiesti dagli automobilisti. Si nota come i benzinai iniziarono a inserirsi anche in strade secondarie, a occupare sul tessuto urbano una sempre più ampia area e, in questa, aggiungere maggiori funzioni e possibilità di accoglienza e servizio. In un' epoca, quindi, di continuo sviluppo e crescita, l'Italia si ritrovava ad affrontare un forte traffico carrabile, e la gestione di nuove migliaia di strutture specifiche al rifornimento automobilistico. Come i dati elaborati da 'NE Nomisma Energia su dati UP' fanno notare, la presenza della rete di carburanti in Italia è ben che densa, anche in relazione a Paesi europei simili a noi. Notiamo come al nascere degli anni '90 il nostro Paese presentava ben più di 30.000 punti vendita principali sul territorio, a confronto di Paesi come la Germania, la Francia e Regno Unito, nei quali si contavano poco più di 25.000 punti vendita in Francia, quasi 20.000 stazioni di rifornimento in Germania e poco meno di 20.000 nel Regno Unito.



2 *Dati istat*

Negli anni successivi il forte 'gap' continua ad essere presente, anche se con qualche differenza, fino ad arrivare al 2014 dove l'Italia mostra ben 25.000 punti vendita al contrario degli altri Paesi prima citati i quali riescono tutti a stare sotto i 20.000 punti vendita.[3]
Questo farebbe pensare, inizialmente, come in Italia per motivare una cosi forte presenza di stazioni di servizio, ci sia un maggiore erogato del carburante, ma andando a comparare i dati con un altro grafico, ovvero quello dell' Erogato medio dei PV in Europa, notiamo come anche qui il nostro Paese sia in completa controtendenza e precisamente vediamo come, analizzando gli stessi anni prima evidenziati, nel 1990 l'Italia presenta un erogato medio (mln.litri/pv) pari a 1,2 mentre la Francia 2,3; il Regno Unito 2,4 e la Germania riesce a toccare il 2,8. Anche questa volta la differenza tra il nostro Paese e gli altri, con il tempo rimane costante, anzi aumenta notevolmente, e sempre nel 2014 si registrano erogati (mln.litri/pv) pari a: in Italia poco più 1,5; in Francia poco più di 3,0; nel Regno Unito 4,5; e in Germania 3,8. [4]
Questo incrocio di informazioni e di dati ci porta a confermare l'idea che in Italia i punti vendita dedicati alla distribuzione dei diversi tipi di carburante è molto più fitta e distribuita a paragone degli altri Paesi europei, e che la stessa rete di carburanti è formata da punti vendita molto più piccoli e di dimensioni ben al di sotto di Paesi come la Francia la Germania e il Regno Unito.

Erogato medio dei PV in Europa (mln.litri\pv)



3 *NE Nomisma Energia su dati UP, http://www.unionepetrolifera.it/wp-content/uploads/2014/06/04_NE_rete-per-italia_sintesi.pdf*

4 *NE Nomisma Energia su dati UP, http://www.unionepetrolifera.it/wp-content/uploads/2014/06/04_NE_rete-per-italia_sintesi.pdf*

I dati presi in analisi sono in relazione ad anni passati, e precisamente si fermano al 2014, ma queste informazioni successivamente sono cambiate cosi come sono cambiate il parco vetture italiano, le distribuzioni dell'erogazione del carburante e cosi come le stazioni di servizio. Dal 2014 ad oggi infatti il parco dell'autovettura ha raggiunto numeri mai toccati prima e precisamente l'Italia registra, informazioni preso dai dati Istat, 52.401.299 veicoli (+1,4% rispetto 2018) di cui 39.545.232 auto (+1,35%), 5.775.006 veicoli commerciali ed industriali (+1,3%) e 6.896.048 motocicli (+1,7%). Per quanto riguarda l'erogazione, invece, i dati sono modificati ma rispettano verosimilmente i rapporti degli anni precedenti, infatti l'erogazione media dei carburanti è pari a 1.444 mc/anno. Ancora una volta è utile, in questo caso, un raffronto con le altre nazioni europee: in Francia (dati 2017) la media erogata da ogni punto vendita è stata di 3.912 mc/anno, in Germania di 3.460, in Spagna di 2.338, con il top rappresentato dalla Gran Bretagna, dove la media di carburante erogato si attesta a ben 4.155 mc/anno.

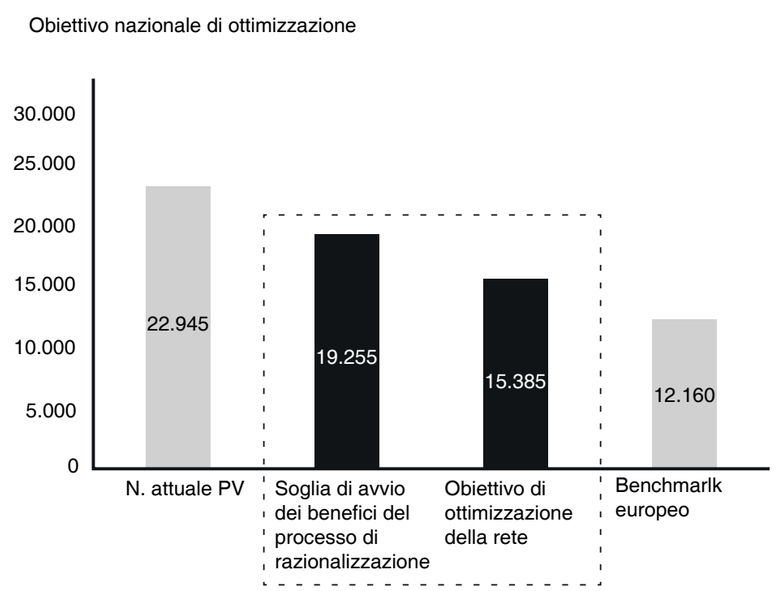
Anche per la rete dei punti vendita dei carburanti la situazione ha subito un cambiamento, ma anche questa volta , il 'gap' tra l'Italia e gli altri Paesi europei è rimasto fedele, anzi è aumentato. Notiamo, infatti, come si legge nelle tabelle 'dell'Unione petrolifera nel Preconsutivo 2019' che la rete di punti vendita dei carburanti in Italia resta un caso unico in Europa, con 21.700, erogando 28,7 miliardi di litri di carburante, tanti quanti ne sono stati venduti in Spagna, dove però gli impianti sono appena 11.650.

Ancora più scoraggiante è il paragone con la Germania, dove sono stati erogati quasi 50 miliardi di litri in una rete che conta appena 14.459 distributori, ma anche quello con la Francia e il Regno Unito (rispettivamente 11.050 e 8.400 punti vendita, per un erogato di 43 e 34,8 miliardi di litri). [5]

In relazione a questi dati, quindi, percepiamo come l'Italia sia uno dei Paesi, se non il primo Paese europeo, ad avere un numero di stazioni di rifornimento primarie e secondarie molto elevato in relazione alle vendite di carburante, ciò porta a pensare che la rete di distribuzione dei carburanti deve o dovrà essere limata in proporzione ai fattori precedentemente analizzati.

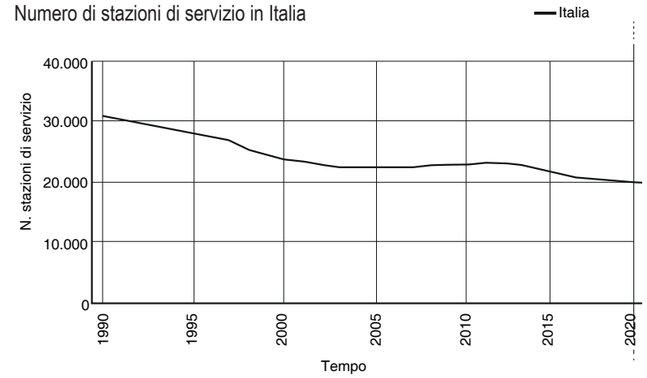
5 *https://www.automoto.it/news/carburanti-italia-fanalino-di-coda-in-europa.html*

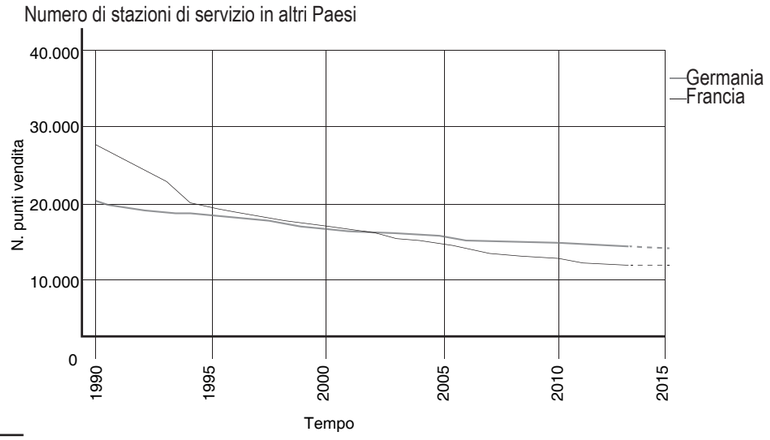
Studi fatti da 'NE Nomisma Energia su dati UP', dimostrano quali potrebbero essere, o meglio dovranno essere, gli scenari che il Paese Italia deve e dovrà affrontare. In un diagramma ben rappresentato infatti, si evidenzia come il trend della rete di punti di rifornimento italiano deve scendere per raggiungere in maniera graduale degli obiettivi, per rimanere o per lo meno avvicinarsi al benchmark europeo. Precisamente l'ottimizzazione della rete carburanti in Italia si suddivide in due fasi : la prima è la soglia di avvio dei benefici del processo di razionalizzazione; la seconda è l'obiettivo di ottimizzazione della rete nazionale. Infatti si evidenzia come dagli attuali numeri di punti vendita , esattamente 21.700, bisognerebbe raggiungere la prima fase, toccando 19.255 punti vendita in scala nazionale, mentre per raggiungere l'obiettivo di ottimizzazione bisognerebbe arrivare ad un una rete di punti vendita nazionale pari a 15.385, ricordando sempre che il Benchmark europeo si avvicina ai 12.160 punti vendita.[6]



6 *NE Nomisma Energia su dati UP, http://www.unionepetrolifera.it/wp-content/uploads/2014/06/04_NE_rete-per-italia_sintesi.pdf*

Questo studio ovviamente si basa in relazione anche a quelle che sono le autovetture presenti in Italia, o meglio, la densità di autovetture per abitante, dove in questo, l' Italia, si posizione in una fascia non sufficientemente alta per sostenere una rete di punti vendita cosi elevata, come dichiara l'ente '*ANFIA associazione nazionale fliera industria automobilistica*'[7]. Il fattore automobilistico, come abbiamo sempre evidenziato è una chiave di lettura fondamentale per l'andamento della rete delle stazioni di servizio e per la loro evoluzione, quindi è fondamentale capire come si stia sviluppando anche il parco autovetture europeo ma soprattutto italiano, per questo non possiamo non evidenziare ed entrare nel dettaglio di una tematica ormai primaria del settore, ovvero quello del parco autovetture elettrico e del parco car-sharing, i quali condizionano fortemente il cambiamento e lo sviluppo delle stazioni di servizio, evidenziando come anche questi fattori possano aiutare a raggiungere gli obiettivi nazionali, prima citati, della rete di rifornimento di carburanti.





7 *'ANFIA associazione nazionale fliera industria automobilistica*

4.1 *Parco autovetture elettrico e Sharing mobility sul territorio italiano*

"*La commercializzazione dell'auto elettrica iniziò prima di quella della sua controparte con motore a combustione interna; Charles Jeantaud, costruttore di carrozze a Parigi, fu probabilmente il primo a dedicarsi seriamente a questo settore produttivo dal 1881, cinque anni prima di Karl Benz con la sua Patent Motorwagen*."(Lorenzo Morello, Presidente della commissione Cultura di Asi)[1].

Da quel momento però, come si è visto, lo sviluppo automobilistico è andato in una direzione diversa, ovvero ha portato avanti la crescita delle automobili a combustione aumentando sempre più gli autoveicoli con questo tipo di fornitura e tecnologia.

Solo negli ultimi anni abbiamo percepito e letto come le grandi industrie, motiviate da forti cause ambientali, economiche e di avanzamento tecnologico, spinte inoltre da grandi blocchi imposti da comunità scientifiche e politiche di tutto il mondo, hanno ripreso una grande produzione di autovetture elettriche, iniziando pian piano ad entrare in un mercato non più locale ma mondiale.

L'Italia, su questo tema si presenta leggermente debole e poco forte a confronto con Paesi europei o Americani, i quali hanno, per diversi fattori, sfruttato e iniziato a utilizzare sempre più velocemente questa tecnologia. Il motivo per il quale l'Italia si presenta cosi indietro rispetto ad altre nazionalità è certamente causato dal numero di popolazione, numero di autovetture, crisi economica, sviluppo tecnologico, e crescita industriale. Per il nostro Paese l'inizio di questo avvenimento, infatti, avviene attorno agli anni '10 del XXI secolo, con le prime vendite di auto elettriche, con i primi finanziamenti e gli sviluppi di quelle che sono le infrastrutture relative alle ricariche di esse. Gli anni successivi hanno permesso di ampliare questa rete nel tessuto italiano, principalmente nelle regioni del Nord Italia, affiancando alle stazioni di rifornimento delle nuove stazioni di ricarica adatte alla fornitura elettrica delle auto e\o degli autoveicoli in genere.

L'Italia attualmente presenta un basso livello del numero di parco autoveicolo elettrico, e come riporta la tabella sviluppata da "EV Readiness Index 2020" , l'Italia si posiziona, in ambito europeo, solo al 17° posto, solo prima della Rep. Ceca, Grecia, Romania, Polonia e Slovacchia. Nella tabella si mettono in relazione non solo solo i punteggi relativi alle autovetture al tema ma anche quelli delle infrastrutture e degli incentivi governativi.[2]

1 *Lorenzo Morello, Presidente della commissione Cultura di Asi, motori.ilgiornale.it/*

2 *EV country readiness index 2020*

EV country readiness index 2020

Paese	Punteggio totale	Maturità relativa ai veicoli elettrici	Maturità relativa alle infrastrutture di ricarica	Incentivi governativi	Ordini LeasePlan
Netherlands	34	11	8	7	8
Norway	34	12	9	6	7
United Kingdom	30	7	7	10	6
Ireland	29	8	5	9	7
Sweden	28	10	5	8	5
Austria	27	8	4	10	5
Luxembourg	26	9	6	5	6
Finland	24	8	6	6	4
Germany	24	8	5	7	4
Belgium	23	8	5	5	5
Portugal	23	7	4	7	5
Denmark	22	8	5	4	5
France	22	5	5	7	5
Hungary	22	5	4	8	5
Switzerland	21	9	6	2	4
Spain	20	5	5	6	4
Italy	17	5	5	4	3
Czech Republic	16	4	5	4	3
Greece	15	3	2	8	2
Romania	12	4	3	2	3
Poland	11	3	2	5	1
Slovakia	11	3	4	3	1

Questo cambiamento automobilistico, che tocca temi tecnologici ma anche culturali, non lascia da parte la rete di forniture, il quale evidentemente e conseguentemente si ritrova a rispettare queste nuove richieste ed esigenze. Sempre più spesso infatti, notiamo l'inserimento nel tessuto urbano di nuove stazioni elettriche presentate con strutture architettoniche e spazi simili a quelle a noi conosciute tradizionalmente ma anche, e spesso, sotto forma di colonnine urbane situate agli angoli delle strade, in piazzole organizzate o limitrofe ai marciapiedi.
Queste diverse tipologie, mostrano due aspetti diversi dello sviluppo delle stazioni di servizio, nel quale si vede, appunto, o la rimozione funzionale dei 'vecchi' benzinai con un conseguente abbandono nel peggiore dei casi, o l'ampliamento di quest'ultime a favore di un ulteriore servizio automobilistico, il quale però comporta uno spazio di servizio maggiore.
Posti di fronte a una situazione simile, come vengono affrontate e supportate quelle migliaia di centinaia di stazioni di servizio posizionati nel tessuto urbano, i quali, invece, presentano una dimensione, una spazialità, un'architettura non idonea nel supportare questo cambiamento?
In aggiunta a questa riflessione, vi è una tematica ulteriore da affrontare e considerare, ovvero quella che sta vivendo il mondo, l'Europa, e ovviamente anche l'Italia , cioè la '*Sharing Mobility*'. "*La sharing mobility, che rientra nell'ambito della sharing economy o economia della condivisione, è il fenomeno in base al quale i trasferimenti da un luogo ad un altro, ovvero la mobilità, avvengono con mezzi e veicoli condivisi: car sharing, bike sharing, scooter sharing, ma anche car pooling e analoghe modalità di condivisione. La mobilità condivisa e sostenibile contribuisce alla smart mobility di una città*"[3]. Questa è la definizione che riporta 'economyup' nel spiegare come il settore automobilistico stia cambiando in tutti i suoi aspetti.
Da qui nasce anche l'ente nazionale sulla sharing mobility, la quale dal 2015 raccoglie informazioni e dati sul tema nel territorio italiano e le riporta pubblicamente anno dopo anno, identificando quali sono le crescite e gli sviluppi della nazione.
Proprio come riportano le informazioni date dall'ente, si nota come vi sia una crescita importante ma ancora non significativa sul territorio italiano riguardo al tema, e come riportano le stesse relazioni relative all'anno 2018 : "*Nel 2018 la sharing mobility italiana si conferma come un settore in crescita nelle sue grandezze fondamentali, in trasformazione per alcuni suoi segmenti e in evoluzione per i servizi ancora poco affermati oggi ma che ne arricchiranno l'offerta nel prossimo futuro. Secondo i dati raccolti dall'Osservatorio, a livello nazionale cresce di 14 unità il numero di servizi di mobilità condivisa innovativi, arrivando a un totale di 363 nel 2018, oltre 100 servizi in più di quelli presenti nel 2015 e un tasso di crescita medio del 12% all'anno. Una crescita dovuta in particolare all'aumento di servizi di carsharing e scootersharing, oltre che al numero maggiore di città in cui è possibile accedere ai servizi digitali di pianificazione dei propri spostamenti.*
Dal punto di vista geografico si conferma una prevalenza del nord sul centro-sud, dove è disponibile quasi il 60% di tutta l'offerta della sharing mobility italiana, per un totale di 271 Comuni italiani con almeno un servizio accessibile. Sale invece molto più velocemente il numero di utenti della sharing Mobility che al 31 dicembre 2018 sono arrivati secondo le stime dell'Osservatorio a 5,2 milioni. Un delta positivo rispetto all'anno precedente pari al 24%, cioè un milione di italiani in più che nel 2018 hanno scelto un servizio di mobilità condivisa di tipo innovativo per soddisfare le proprie esigenze di spostamento." [4]

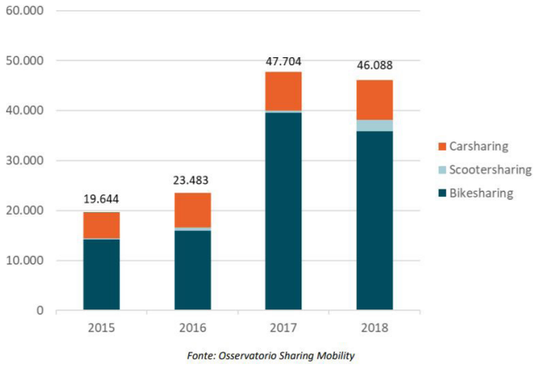
3 Economyup, https://www.economyup.it/mobilita/sharing-mobility/
4 *Sharing mobility italiana, http://osservatoriosharingmobility.it/wp-content/uploads/2019/07/come-sta-la-sharing-mobility_III-Rapporto-SM_13-e-FRONT.pdf*

I dati, quindi, confermano quelli che sono gli utilizzi del cittadino italiano e come questi iniziano a formare una base per una maggiore intensità di sviluppo sul territorio, con l'ottica di raggiungimento di una rete simile molto più ampia , con uno sharing mobility più vasto ma soprattutto con una rete infrastrutturale basata sull'elettrico ancora più forte.
Tutte queste informazioni, analisi e considerazioni ci riportano a domande del tipo: in una situazione di mobilità simili, le stazioni di servizio che ruolo occupano ormai nella società urbana italiana, come possono affrontare realtà sempre più concrete, ma soprattutto, le migliaia di stazioni di servizio, le quali non hanno la possibilità di sostenere avanzamenti e sviluppi simili, che fine avranno? e in caso di abbandono quali possono essere le soluzioni per poter salvaguardare queste architetture, sempre presenti nella storia urbana e automobilistica, con valenze più o meno forti e concrete nell'ambito architettonico?

Imm.1 - Numero dei servizi in Italia per area geografica

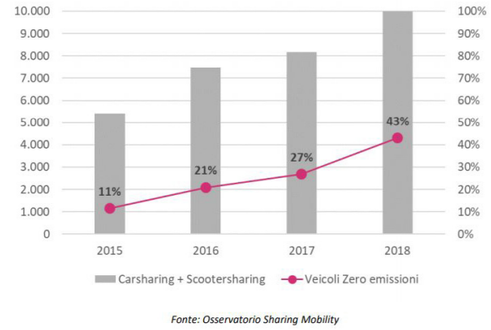
Fonte: Osservatorio Sharing Mobility

Imm.2 - Numero dei veicoli condivisi



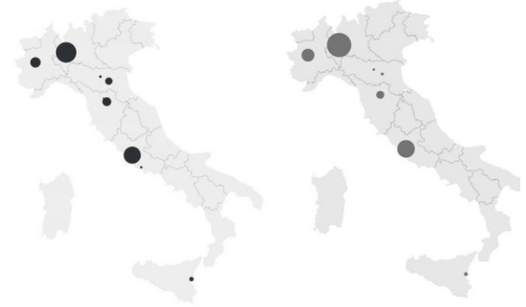
Fonte: Osservatorio Sharing Mobility

Imm.3 - Quota dei veicoli a zero emissioni sul totale



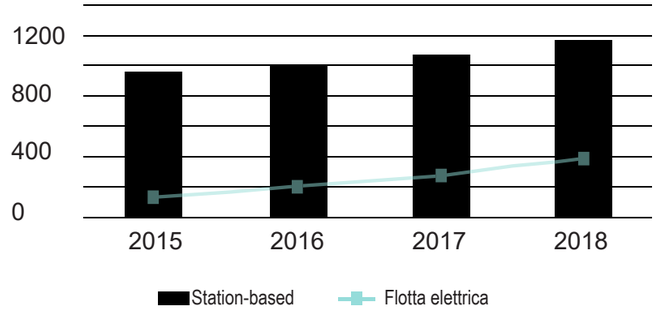
Fonte: Osservatorio Sharing Mobility

Imm.2 - Flotta e noleggi carsharing free-floating sul terriotrio italiano

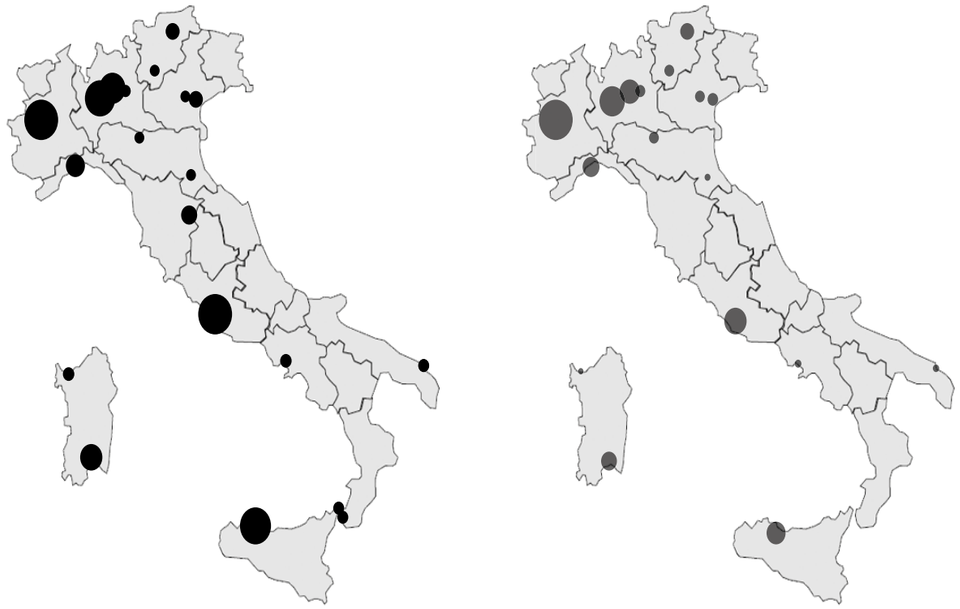


Fonte: Osservatorio Sharing Mobility

Imm.5 - Numero di auto del carsharing station-based e quota di auto elettriche



Imm.6 - Flotta noleggi del car sharing station-based sul territorio italiano



5 FUTURI VUOTI URBANI E IL LORO POTENZIALE

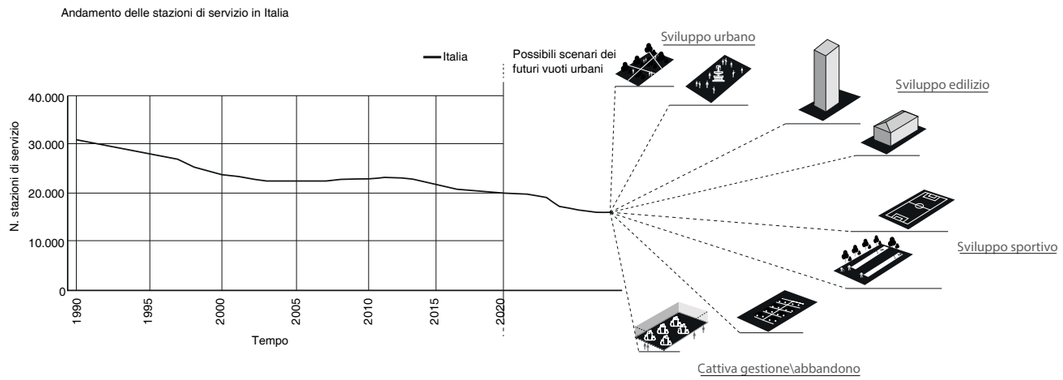
Le stazioni di servizio, stazioni di rifornimento, benzinai, gas station, o in qualunque modo questi oggetti architettonici possano essere catalogati e chiamati, hanno avuto una storia evolutiva e architettonica di un certo spessore, i quali hanno avuto in paesi come l'America una forte documentazione, in altri meno, ma in ogni caso hanno condizionato,anche se in maniera inconscia, l'automobilista medio e il panorama urbano.
Ad oggi la situazione di queste strutture è in netto mutamento, attraversando un difficile periodo storico nella loro evoluzione. Come si è notato precedentemente, la stazione di servizio è in stretta connessione con lo sviluppo automobilistico, e in un'epoca nel quale si ha un forte cambiamento di vetture (da carburante ad elettrico), la stazione di rifornimento che funzione e che posizione occupa oggi nelle nostre strade, nelle nostre vite?
La domanda porta ad una risposta molto complessa e articolata, poiché i fattori di cambiamento e in molti casi di chiusa dei benzinai di tutto il mondo non dipende solo dal parco automobilistico, ma da una serie di fattori economici e politici in continuo cambiamento. Queste scelte nell'arco degli ultimi anni hanno portato a notevoli chiusure e abbandoni delle stazioni, causando perdite ai proprietari, ai cittadini ma soprattutto al panorama urbano.
Come riportato da un articolo del quotidiano 'Linkiesta' su una tematica strettamente connessa alle stazioni di rifornimento bastato sul libro dell' Arch. Susanna Caccia, queste sono definite e catalogate come: " *microarchitetture, ormai parte integrante del contesto che le ha generate, vanno a formare un piccolo sistema che meriterebbe indubbiamente un'attenta strategia di tutela e valorizzazione"[...] "Indubbiamente rappresentando "esemplari unici" di una produzione seriale, sarebbe auspicabile che gli organi di tutela incentivassero la loro conservazione e sensibilizzassero in questo modo l'opinione pubblica al mantenimento di questi documenti.*"[1]
Queste parole, oltre a dare un'idea del movimento stilistico e architettonico che si vuole seguire, danno un forte stimolo nel affrontare in modo serio e forse veloce, la situazione di degrado e abbandono che le stazioni stanno subendo.
Ovviamente, l'Italia non è l'unico paese che vive questa situazione (anzi come vedremo successivamente sarà uno dei paesi che al momento vive meno questa situazione), vi sono problematiche ben più elevate in paesi esteri come in America. Il problema di abbandono e disuso di queste microarchitetture ha portato, principalmente in luoghi dove la documentazione storica è ben riportata, a un pensiero di recupero e conservazione architettonica, in modo da valorizzare l'oggetto in sé, cercando di trasformare un disagio-problema in un valore. Tutto ciò viene anche testimoniato in molti articoli e testi americani i quali riportano, oltre ai motivi dell'abbandono anche i primi spunti su un concetti come il riuso e la documentazione.

1 *https://www.linkiesta.it/2013/04/pompe-di-benzina-patrimonio-architettonico-a-rischio/*

Come riporta '*The University of Texas at Austin*' in un testo dal titolo '*Preservation probabbilities: a qauntitative analysis of Austin's historic gas station stock*' : " *Though former gas stations are often environmentally challenged, they are frequently reused by small and local businesses because they are common and inexpensive. For this reason, many structures continue being maintained past their expected expiration date. This type of small scale, do-it-yourself preservation of former gas stations (despite strong incentives for their demolition) occurs regularly, and is important to document for several reasons. The first is that this particular type of building is rapidly disappearing from the American landscape; the second is that it occurs without any explicit preservation incentives for gas stations at the city level, which cannot be said of many other types of historic preservation; the third is that there are simply not enough studies on the successful adaptive reuse and continued maintenance of existing buildings, let alone categories of mass-produced buildings, through time*."[2]
Ciò ebbe uno sviluppo e una crescita essenziale, già negli anni 70, precisamente nel 1974, qando A. Kerth, pubblicò un libro dal titotlo '*A new life for the abandoned service station*' , il quale si sviluppa attraverso una sequenza di esempi realizzati e ben descritti di oggetti architettonici dopo aver subito una riconversione. Da quel momento in poi, quindi, il restaurare con nuove destinazioni le stazioni di servizio iniziò ad avere un certo interesse e rilievo nel panorama mondiale, che ebbe un forte incremento dagli anni '90 nel XX secolo in poi, soprattutto per personaggi come A.Jakle e Sculle, i quali sono stati autori di numerosi scritti aventi come tema principale questo argomento. [3]

2 *https://repositories.lib.utexas.edu/handle/2152/47258*
3 *Tutela e restauro delle stazioni di servizio, p.210-211*

Nonostante, quindi, si iniziano a sviluppare numerosi esempi di attenzione e conversione delle stazioni di rifornimento, molte stazioni di servizio sono state trascurate per la riabilitazione perché soggetti a problemi di diverso tipo, come si descrive in una tesi americana dell'università della Georgia, nel quale si elencano le diverse problematiche affrontate in America, come in questo caso, ma anche in altri Paesi: "*First, gas stations are believed to be a particularly difficult building type to rehabilitate for a new use due to environmental concerns. Many gas stations have been overlooked for rehabilitation because of the perceived difficulty and expense of environmental contamination. While these are valid concerns and need to be addressed, the expense and difficulty can be much less trouble than anticipated. Second, the price of rehabilitation is often cited as a reason for the demolition of gas stations. Even though environmental remediation and considerable cleaning must be undertaken, the process is much more economical than many people believe. The third major problem with rehabilitating a gas station is a lack of adequate on-site parking. Through creative cooperation this potential problem can easily be avoided.*"[4]
Queste parole evidenziano delle problematiche di svariato tipo, da quelle economiche a quelle ambientali, fino a quelle spaziali, che giustamente sono da considerare e tener conto, ma che posso e devono essere affrontate con criterio, con giuste osservazioni e buone pratiche progettuali, al fine di poter sviluppare al meglio un progetto in grado di conservare gli elementi architettonici, strutturali e valorizzare l'oggetto preso in esame.



4 *FILL 'ER UP: THE REHABILITATION OF EARLY TWENTIETH CENTURY GAS STATIONS,EVAN CHRISTOPHER CRAMER,B.A., Washington and Lee University, 2001 https://getd.libs.uga.edu/pdfs/cramer_evan_c_200512_mhp.pdf*

Questa tipologia di risoluzione architettonica e metodologia, è stata applicata, infatti, più di una volta, avendo come risultati dei responsi positivi, interessanti e ben accetti. Esempi di questo tipo esistono in tutto il mondo, come ad esempio il caso Londinese di una ex stazione di rifornimento ormai in disuso, riprogettata da 'Craig & karl', i quali hanno mutato in maniera divertente e giocosa una stazione di rifornimento in disuso nel quartiere bianco della città di Londra in uno spazio allego e multicolore. Gli stessi progettisti, in questo luogo, hanno deciso di far rinascere un luogo abbandonato con semplici elementi e tecniche, ispirandosi al sito della stazione, poiché situata in mezzo a i quartieri generali di programmi televisivi, evocando cosi i colori e le atmosfere tipiche di un canale e programma televisivo 'vintage'. Gi stessi progettisti definiscono questo loro progetto: "*we view this project as the petrol station's second life, or 'wonder years', which led us to use the words 'here after' as a reference to heaven or utopia. Now that the petrol station has fulfilled its duty, so to speak, it's free to enjoy itself.*"
5

Craig & Karl turn disused petrol station in london into bold + bright venue for pop-up events

5 *https://thespaces.com/derelict-petrol-station-becomes-dazzling-artwork-london/*

Craig & Karl turn disused petrol station in london into bold + bright venue for pop-up events

Craig & Karl turn disused petrol station in london into bold + bright venue for pop-up events

Un simile caso studio è quello presente in America, i Arkansas, dove, la progettista e artista Camille Walala, ha deciso di rifunzionalizzare una vecchia stazione di servizio ormai trascurata nel e dal tempo in uno spazio idoneo, allegro e stravagante per tutto il quartiere, trasformando il tutto in una vera e propria arte pubblica. In pieno stile '*Pop Art*', in un periodo lungo 5 anni ,l'artista ha deciso di rivitalizzare l' ex edificio per la mobilità in una spazio sociale, sia per funzioni sia per realizzazione, infatti l'artista ha deciso di farsi aiutare dagli abitanti del quartiere, lungo il periodo di studio e restauro, in modo da instaurare sin da subito nei cittadini uno stretto legame con l'edificio, e inoltre sensibilizzandoli ad un idea di restauro e conservazione architettonica.[6]
Altro caso di rifunzionalizzazione di un ex gas station, è quello situato in Texas e precisamente ad Austin. In questo caso il riuso è stato serve di tipo funzionale per quanto riguarda la mobilità ma con una lettura diversa. Infatti, la stazione di servizio la quale è stata abbandonata negli anni '40 è stata rivitalizzata in una fermata dell'autobus dallo studio di edifici Derrington con sede negli Stati Uniti. Come riporta il sito '*Designboom*', nel quale tratta il caso studio, si legge: "*for derrington building studio, the mains concerns have been to maintain visibility and accessibility within the transit stop designed for megabus. during the process, few elements have been completely altered ; red borders and wooden façades have been replaced by white and blue paints with bright yellow lettering — offering the bus station a neat and uniform look that sits well within the urban context of texas. in the end, this light touch in restoration uncovers a stylistic time capsule and architectural gem that reflects contemporary use*".[7]

Camille Walala, vintage gas station into a colorful landmark in Arkansas

6 *https://www.designboom.com/tag/camille-walala/*
7 *https://www.designboom.com/architecture/derrington-building-studio-megabus-transit-stop-texas-02-06-2017/*

Camille Walala, vintage gas station into a colorful landmark in Arkansas

Camille Walala, vintage gas station into a colorful landmark in Arkansas

Derrington building studio restores 1940s gas station to bus stop in austin, Texas

Derrington building studio restores 1940s gas station to bus stop in austin, Texas

Parlando di riusi di ex stazioni di servizio non possiamo non citare un caso di un'architettura di rilievo quale quella della '*Gas Station*' progettata e realizzata dall'architetto Mies van der Rohe. L'architettura situata a Montréal è stata progettata tra il 1967 e il 1968 per la compagnia petrolifera 'Imperial Oil Limited', basandosi su elementi semplici, strutture d'acciaio e ampie facciate vetrate. La stazione di servizio, nonostante numerose attenzioni e proposte di conservazione, è stata piano piano trascurata fino ad un' ufficiale abbandono. Solo intorno agli '10 del 2000, sono state riprese ulteriori intenzioni di restauro, conservazione e rifunzionalizzazione della stazione. Ciò ha reso possibile negli anni successivi ad una riconversione dell'ex gas station, come si legge in un articolo del '*Giornale dell'architettura*', in "*centro ricreativo culturale per giovani e anziani*". Il progetto proposto dallo studio canadese '*Fabg'*, e scelto anche tramite un referendum, ha seguito uno stile tipicamente neutro e adattandosi allo stile miesiano già imposto, ricoprendo anche, come si continua a leggere nell'articolo, "*soluzioni per il contenimento energetico, compatibili con i caratteri dell'organismo architettonico*"[8].

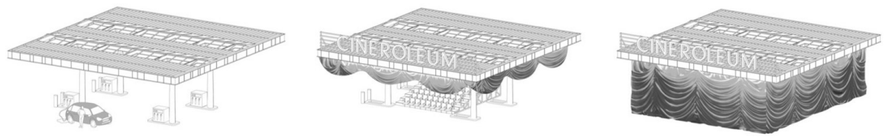
Les Architectes FABG, Ludwig Mies van der Rohe

8 https://ilgiornaledellarchitettura.com/web/2012/10/29/la-seconda-vita-della-stazione-di-benzina-di-mies-van-der-rohe/

Les Architectes FABG, Ludwig Mies van der Rohe

Les Architectes FABG, Ludwig Mies van der Rohe

Un ultimo esempio di rivitalizzazione di ex stazioni di rifornimento è il caso studio presente a Londra, completato nel 2010 dallo studio di architettura '*Assemble*'. L'oggetto preso in esame anche questa volta era in una situazione e stato di abbandono e degrado, ma con semplici accorgimenti e costi di realizzazione bassi si è riuscito a trasformare il tutto in uno spazio pubblico ospitante un' auditorium. Questo caso è molto importante, oltre al fatto che ha dato una nuova vita ad un edificio in abbandono, per l'impatto visivo e sociale che ha avuto sul quartiere e suoi cittadini, poiché la stazione di servizio, o l'attuale auditorium, è collocata in prossimità di un strada carrabile a senso unico, (come riporta il la rivista online Archidaily "strada a senso unico più trafficata d'Europa), il quale rende scettica la soluzione, ma contrariamente ha riportato numerosi aspetti e critiche positive. Inoltre ha sostenere la tesi di una continua attenzione riguardo a tipologie di abbandono simili nelle nostre città, sono le parole stesse degli architetti progettisti del '*Cineroleum*': "*The Cineroleum was a self-initiated project that transformed a petrol station on Clerkenwell Road into a cinema. The project was an experiment in the the potential for the wider re-use of the UK's 4,000 empty petrol stations.*"[9]

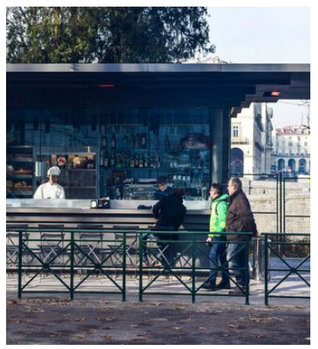


The Cineroleum / Assemble

9 *https://www.archdaily.com/777156/the-cineroleum-assemble*

Non mancano anche esempi, nel panorama italiano, anche se questi possono essere pochi e avari, ma allo stesso tempo sono e sono stati buoni esempi di conversione funzionale di vecchie stazioni di servizio ormai in disuso. Come riporta il libro di Susanna Caccia "*Tutela e restauro delle stazioni di servizio*", diversi e articolati sono gli esempi di riconversione delle 'gas Station', e precisamente : "*Singolare l'episodio della stazione di Trieste del gruppo BBPR, cui può aggiungersi la trasformazione del distributore Agip di Ivrea, progettato negli anni Cinquanta da Mario Bacciocchi, in punto informativo e di incontro. Progettata nel 1953 sulle rive di Trieste dallo Studio Banfi Belgiojoso Peressutti e Rogers per l'Aquila, nel 2008, dopo un lungo periodo di abbandono, è diventata un luogo di aggregazione e spazio espositivo. Il contenitore dopo un accurato restauro è stato trasformato in 'distributore di cultura' dallo Studio Semarani e Tamaro Architetti Associati, vincitore del concorso di idee indetto dal Comune di Trieste. Nel maggio 2009 la Triennale di Milano ha conferito al manufatto una menzione d'onore per il 'restauro sobrio e rispettoso e la funzione del piccolo edificio: una zona d'accoglienza completata da uno 'Spritz-point' e uno spazio per proiezioni, conferenze, mostre e postazioni internet. A meno di un anno fa risale invece la trasformazione di un vecchio chiosco per la distribuzione di carburanti a Foiano (Arezzo) in distributore d'acqua.[...] L'opera è stata realizzata convertendo il vecchio chiosco di via della resistenza in Foiano, dove per molti anni ha operato un distributore di carburante, un recupero architettonico costato circa 18mila euro, che porterà grandi benefici. [...]Al 2011 risale invece il recupero del distributore di Lido di Camaiore (Lucca), trasformato in un punto informativo per turisti. Grazie alla posizione, nelle immediate vicinanze del lungomare, il piccolo chiosco di proprietà della Municipalità locale si presentava perfettamente al nuovo uso e nonostante l'impegno finanziario richiesto la pubblica amministrazione ha optato per la rifunzionalizzazione della struttura.*"[10]

Stazione Rogers, Trieste



Lumen, torino

Ex stazione di servizio Agip, Milano

Questi sono alcuni esempi che l'Architetto Caccia ha evidenziato nel suo testo, nella quale

10 *Tutela e restauro delle stazioni di servizio, p.241-242*

vanno ad aggiungersi anche: la rifunzionalizzazione, avvenuta nel 2018 a Torino nei pressi della Grand Madre. Il progetto, realizzato da Vittorio Jacomussi, Osvaldo Laurini, Agostino De Ferrari (Studio De Ferrari Architetti), Marco Tobaldini, Lorenzo Rolle, Domenico Turrini e Dario Zanon, ha suscitato un forte scalpore e interesse, arrivando ad attribuirgli anche la Targa di '*Architettura Rivelata*'[11]. Lo stesso ordine degli Architetti di Torino, definisce questo progetto "*Funzionalità, ottimo inserimento paesaggistico ambientale, garbato uso di colori, forme e materiali, fanno di questo piccolo oggetto urbano un esempio di architettura riuscita che si fa guardare e usare. La sua presenza notturna è tale da evocare le atmosfere e le ambientazioni crepuscolari dei quadri di Edward Hopper*." ; e la rifunzionalizzazione avvenuta della ex stazione di servizio Agip, concepita dal grande architetto Mario Bacciocchi nel 1952 su incarico dell'Eni guidata da Enrico Mattei. La forma è quella di una nave futuristica e allora lasciò a bocca aperta non solo i bambini. Ma i tempi gloriosi, gli automobilisti che correvano a rifornirsi di carburante in quel luogo, che accanto alle pompe spalancava una sala d'attesa con bar, officina, lavaggio, uffici e persino un'abitazione, sono solo un ricordo. Oggi questa stazione grazie all'intervento dell' Arch. Michele De Lucchi, nel 2017, è stata adibita a laboratorio creativo\officina e lussuoso ristorante.[12]

Queste soluzioni sono solo alcune delle tante che posso essere sviluppate, ma ciò da la forza e la fiducia nel credere che vi siano possibilità nello sviluppo e nella rifunzonalizzazione di strutture simili e in abbandono, cercando allo stesso tempo di ampliare la documentazione storica e l'importanza che hanno avuto e avranno le stazioni di servizio.

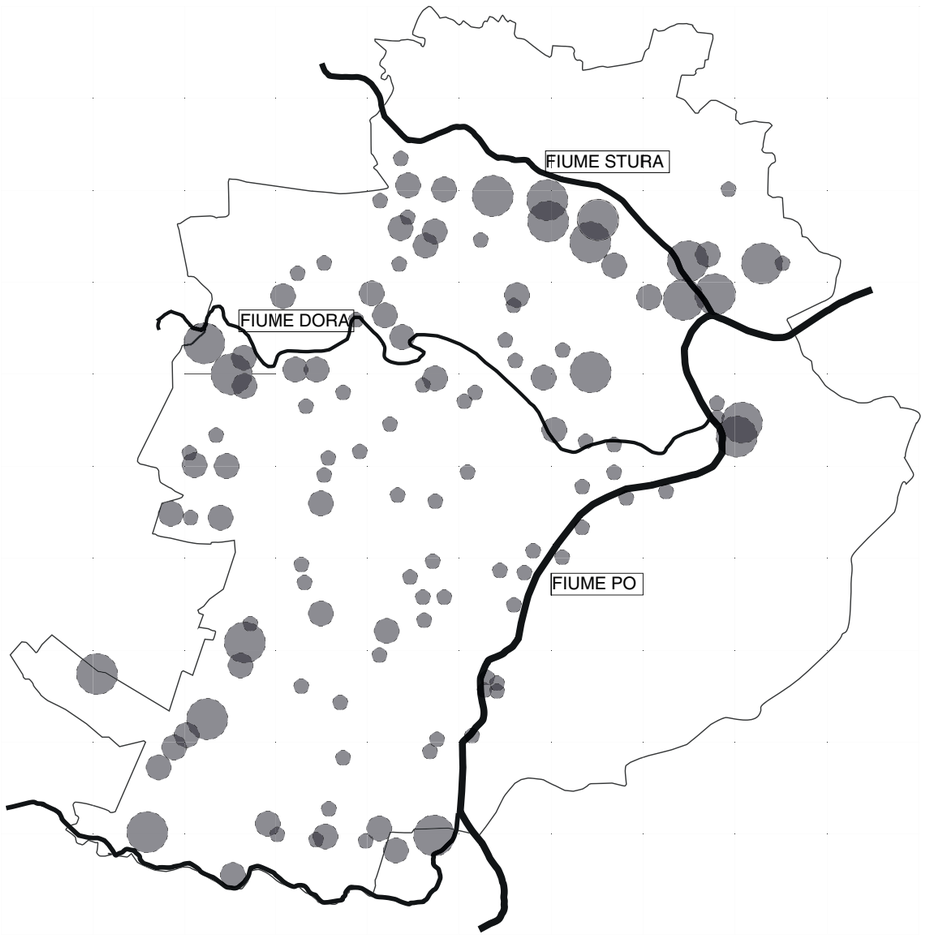
11 *https://www.oato.it/iniziative/premio-architetture-rivelate/*

12 *https://www.artribune.com/progettazione/architettura/2017/12/milano-stazione-agip-bacciocchi-michele-de-lucchi/*

6 *ANALISI URBANE DELLA CITTÀ DI TORINO*

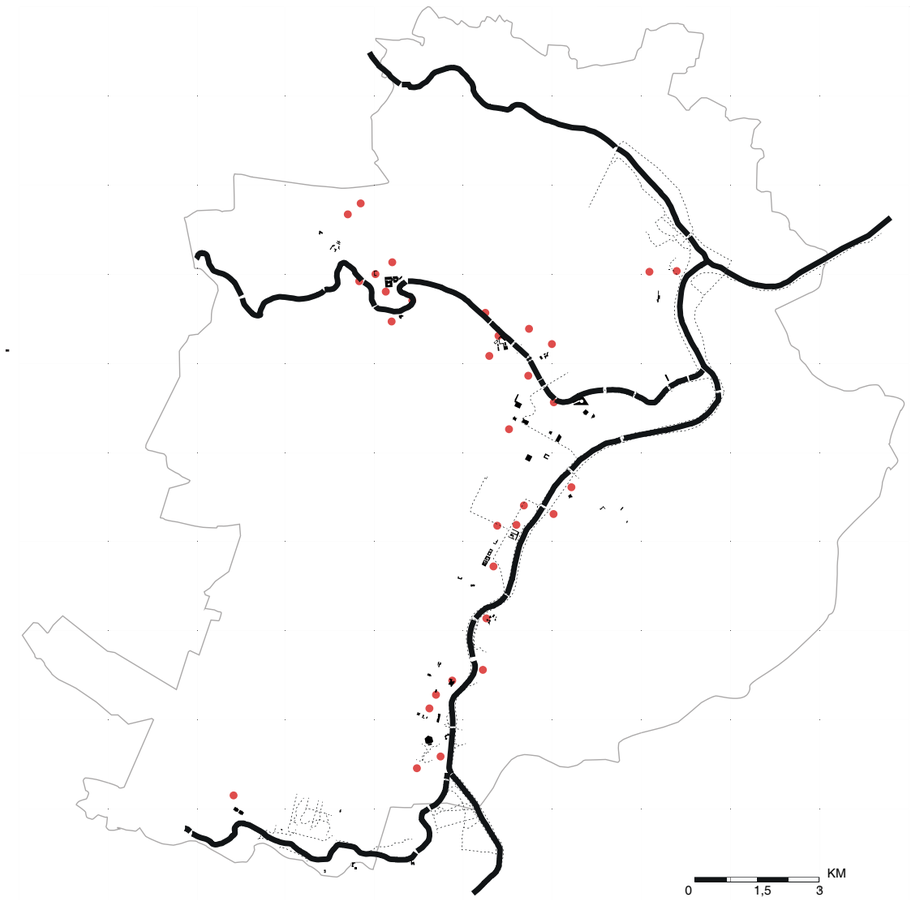
L'elaborato si prefigge l'obiettivo di ampliare la documentazione relativa alle stazioni di servizio urbane, attraverso studi e strumentazioni architettoniche, con l'ottica di svelare architetture che fino ad ora sono rimaste spesso come sfondo urbano.
L'area scelta per la catalogazione e identificazione delle 'Gas Station' urbane, si incentra sul territorio Torinese.
Il motivo e la scelta della macro-area, è dovuta al fatto che la città di Torino, presenta caratteristiche generali qualitative e quantitative, medie e ponderate, per avere una conoscenza di elementi che possano racchiudere al meglio la tematica, avendo una visione generale, e non estrema, che può essere ritrovata in città o molto grandi o molto piccole.
In aggiunta, e non per ordine di importanza, a queste tematiche urbane e territoriali si somma un ulteriore motivo, ovvero quello conseguente alla storia e alla cultura della città. La città di Torino, infatti, è da sempre simbolo dello sviluppo industriale e tecnologico automobilistico, il quale ha permesso nel corso dei diversi anni un ampliamento urbano e cittadino, basato proprio sul mezzo di trasporto automobilistico e di conseguenza concentrandosi su le aree di servizio e rifornimento.
Le analisi fatte e successivamente riportate, evidenziano le stazioni di servizio sul tessuto urbano torinese. Nell'immagine 1 sono mappate singolarmente ogni stazione di rifornimento presente nel territorio urbano, identificando le loro dimensioni e posizioni. Successivamente per evidenziare e capire meglio le aree d'interesse più interessanti si sono studiati gli ingressi e le uscite automobilistiche della città per comprendere meglio quale erano le zone con più connessioni, visibilità e possibilità di aggregazioni. In seguito, per evidenziare, collocare e capire meglio le stazioni di rifornimento nella città, si è deciso di elaborare dei layer basati su tematiche generali utili al ripensamento e alla rifunzionalizzazione delle gas station, essi sono: Punti d'interesse culturali e turistici principali, Verde urbano e Tessuto urbano (assi principali e nodi stradali).
Infine si sono incrociati le diverse analisi, dal posizionamento delle stazioni di servizio, a quelle riguardanti la mobilità cittadina e I risultato ottenuto ha mostrato come aree fortemente interessanti sono quelle limitrofe ai fiumi, presentando una forte densità di stazione di servizio, sia di grande dimensione nei punti di ingresso e uscita dalla città, sia di dimensioni leggermente ridotte in aree più 'centrali'.

SITUAZIONE ATTUALE DELLE STAZIONI DI SERVIZIO URBANE NELLA CITTÀ DI TORINO



NUMERO DI USCITE E INGRESSI MEDIO DI AUTOVEICOLI NELLA CITTÀ DI TORINO

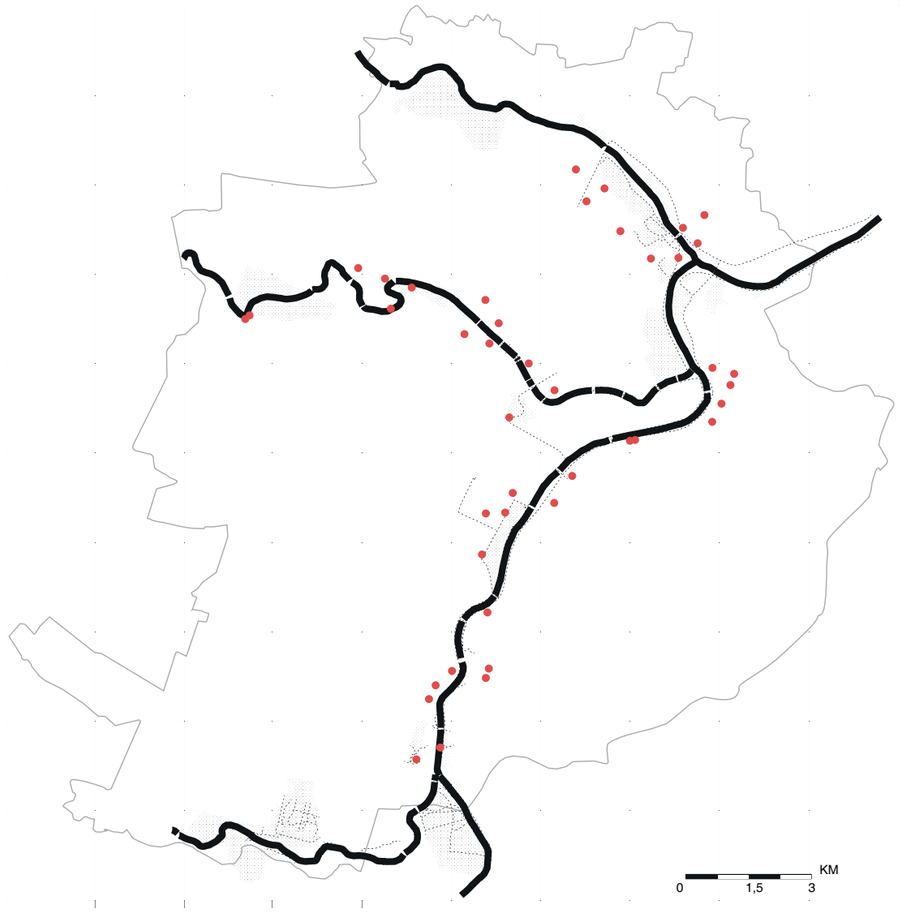
PUNTI D'INTERESSE- Analisi dei punti d'interesse della città di Torino



LEGENDA

- *Stazioni di servizio*
- *Percorsi ciclopedonali*
- *Punti d'interesse*

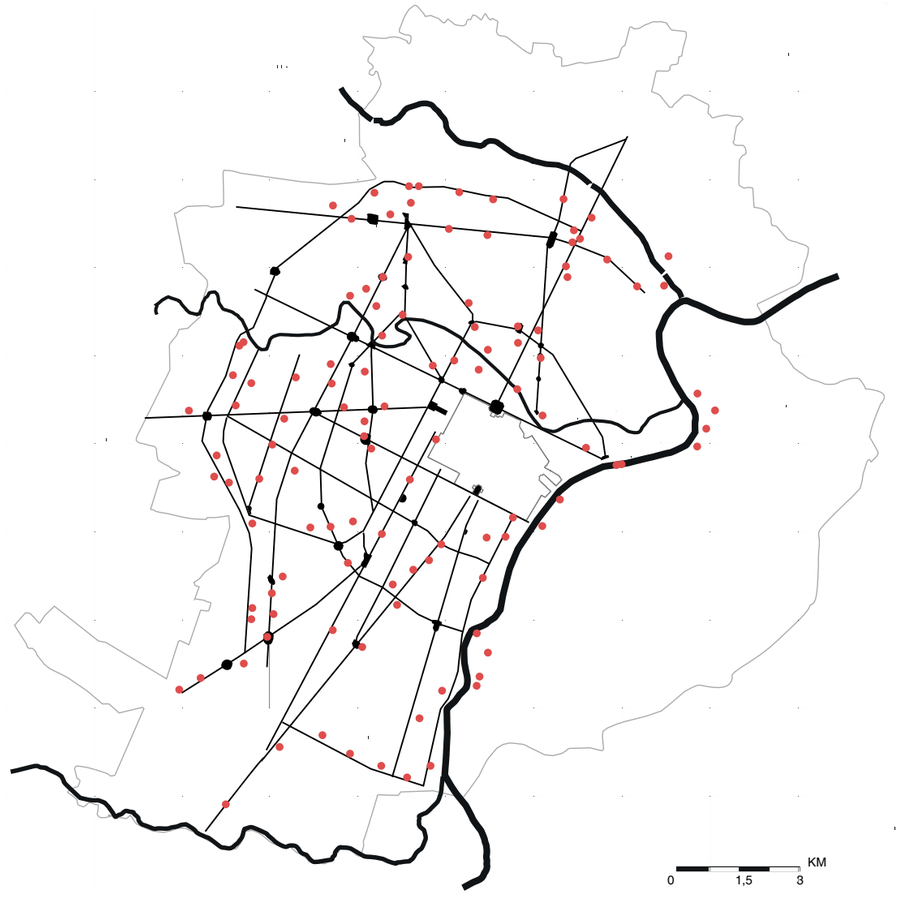
VERDE URBANO- Inquadramento del lungo fiume e del verde della città di Torino



LEGENDA

- *Stazioni di servizio*
- *Percorsi ciclopedonali*
- *Punti d'interesse*

SEDIME URBANO- Analisi degli assi principali della città di Torino



LEGENDA

- *Assi stradali*
- *Nodi stradali*

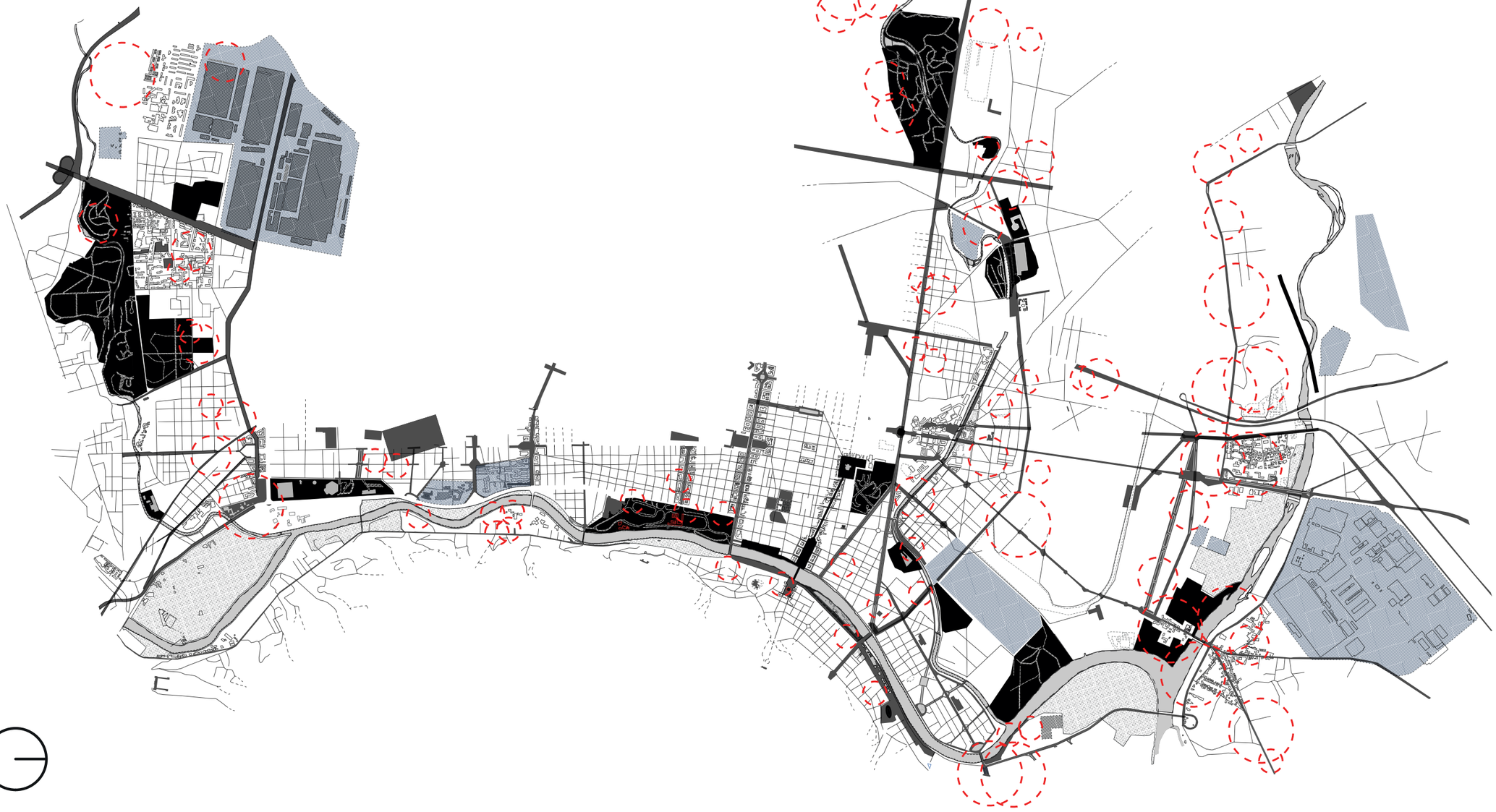
LEGENDA

stazioni di servizio
- Stazione di servizio - size S
- Stazione di servizio - size M
- Stazione di servizio - size L

superfici
- spazi collettivi
- grandi recinti
- verde collettivo non progettato
- vuoti esistenti e potenziali

argini
- pendenza massima
- pendenza media
- pendenza minima

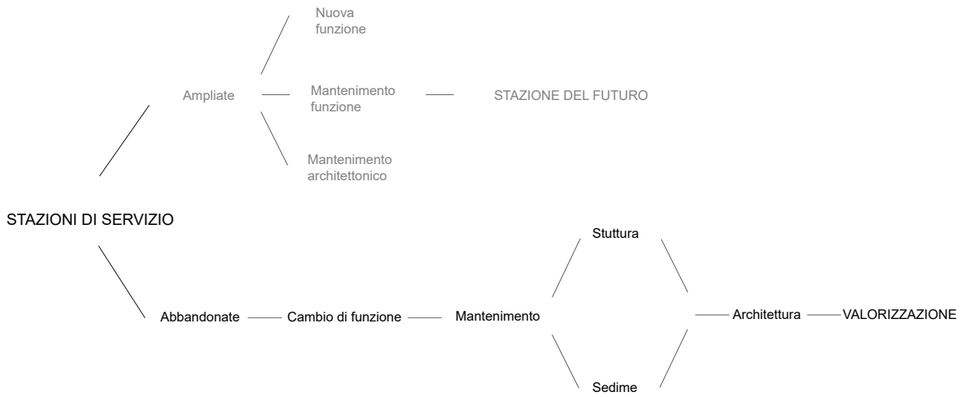
strade
- pertinenze
- strade principali
- continuazione nel territorio



7 *RI-PENSARE E RI-PROGETTARE LE STAZIONI DI SERVIZIO URBANE*

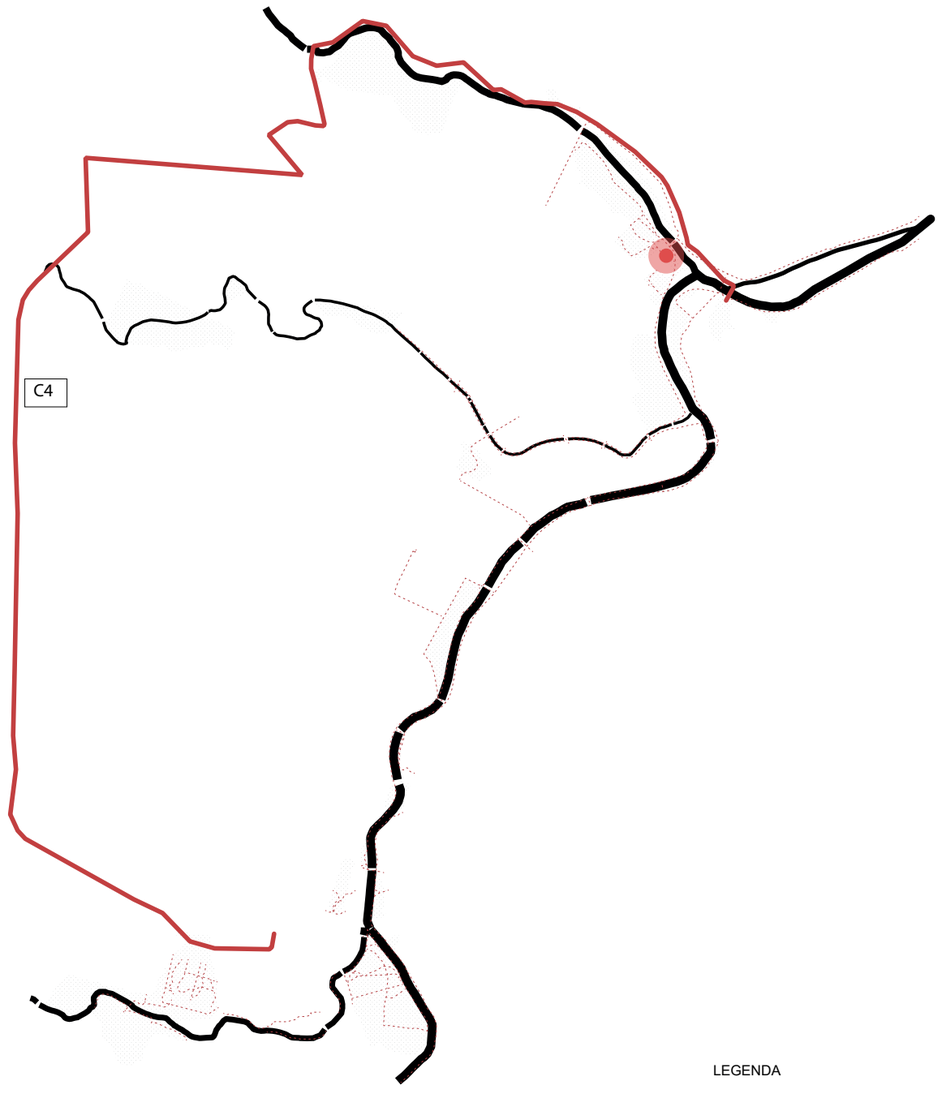
Le analisi territoriali precedentemente fatte hanno portato, all'individuazione di alcune stazioni di servizio presenti sul tessuto urbano torinese, precisamente in aree limitrofe alle sponde dei fiumi della città. In particolar modo, sono state identificate quattro stazioni di rifornimento, le quali presentano, ognuna a loro modo, diverse carrieristiche, ritenute interessanti per un occasione di ripensamento e riprogetto.
Esse, nonostante abbiano caratteristiche urbane e territoriali diverse, racchiudono in loro elementi unici e ripetuti, permettendo quindi, di poter sviluppare culturalmente delle analisi e delle ipotesi per una riconversione. L'intero elaborato ha tratto la stazione di servizio su due fronti, la prima in un ottica di stazione di servizio in continuo cambiamento e sviluppo tecnologico, i quali portano ad un 'idea di stazione di rifornimento del futuro con diverse funzioni e maggiori spazi; la seconda tematica, trattata inevitabilmente come conseguenza della prima, elabora un pensiero di abbandono di alcune di queste stazioni, nell'ottica che esse non possano rispettare ed essere idonee per nuove funzioni o meglio per essere le 'Gas Station' del futuro.
In questo secondo caso, si è cercato di capire quali fossero le caratteristiche principali e universali delle stazioni di servizio destinate all'abbandono, e come queste lette in chiave diversa, potessero essere identificate come architetture, con l'obiettivo di mantenere l'identità e la spazialità stessa delle stazioni di rifornimento, portando il tutto ad una conservazione, ad un mantenimento culturale.
I pensieri sviluppati vengono qui riportati in un diagramma uticle alla comprensione del tema elaborato, cercando di fare chiarezza in un processo progettuale, che possa allo stesso tempo essere generico e universale per qualsiasi stazione di servizio urbana.

IPOTESI DI SVILUPPO DELLE STAZIONI DI SERVIZIO



La prima stazione di servizio identificata, si colloca in un'area di forte interesse per e nella città di Torino. Essa presenta innumerevoli qualità spaziali e logistiche, e per questo è stata individuata come area d'intervento per una riconversione e rifunzionalizzazione. La stazione scelta si trova nell'area Nord della città di Torino e precisamente nei pressi del Parco della Confluenza, ovvero area nella quale i due fiumi, il Po e la Stura, si incontrano.
La stazione di servizio presenta due 'facciate', due prospetti nelle quali si presentano situazioni, atmosfere di nature diverse. Da una parte la città con il tuo tessuto urbano sviluppato attraverso la 'Strada di Settimo' e dall'altra parte un'area fortemente naturalistica , la quale oltre a rivolgersi alla Stura e al Po, gode di una vista diretta verso le colline torinesi e la Basilica di Superga. In aggiunta a queste caratteristiche, l'area oltre ad essere collegata da strade urbane carrabili, si trova contemporaneamente all'interno di un percorso ciclo-pedonale, sia di piccola scala sia di grande scala. Essa, infatti, può essere identificata come uno dei tanti punti nodali dei percorsi ciclo-pedonali dell'area limitrofa , ma e soprattutto, per l'anello ciclo-pedonale C4 della città di Torino, il quale circonda la stessa città.
La struttura, quindi, sembra adatta ad ospitare nei suoi 500 mc e nella sua area più limitrofa, formata da più di 3000 m, almeno due funzioni. Data la logistica della struttura, si è deciso di sviluppare un servizio adatto ad una funzione naturalistica\sportiva da una parte, e un servizio più commerciale \ sportivo dall'altra, in modo da poter collegare tra loro i due ambienti di per sé diversi, unendo per di più due atmosfere disomogenee ma allo stesso tempo vicine.

SISTEMA DI VERDE URBANO - Identificazione dell'area fluviale e dei percorsi ciclopedonali

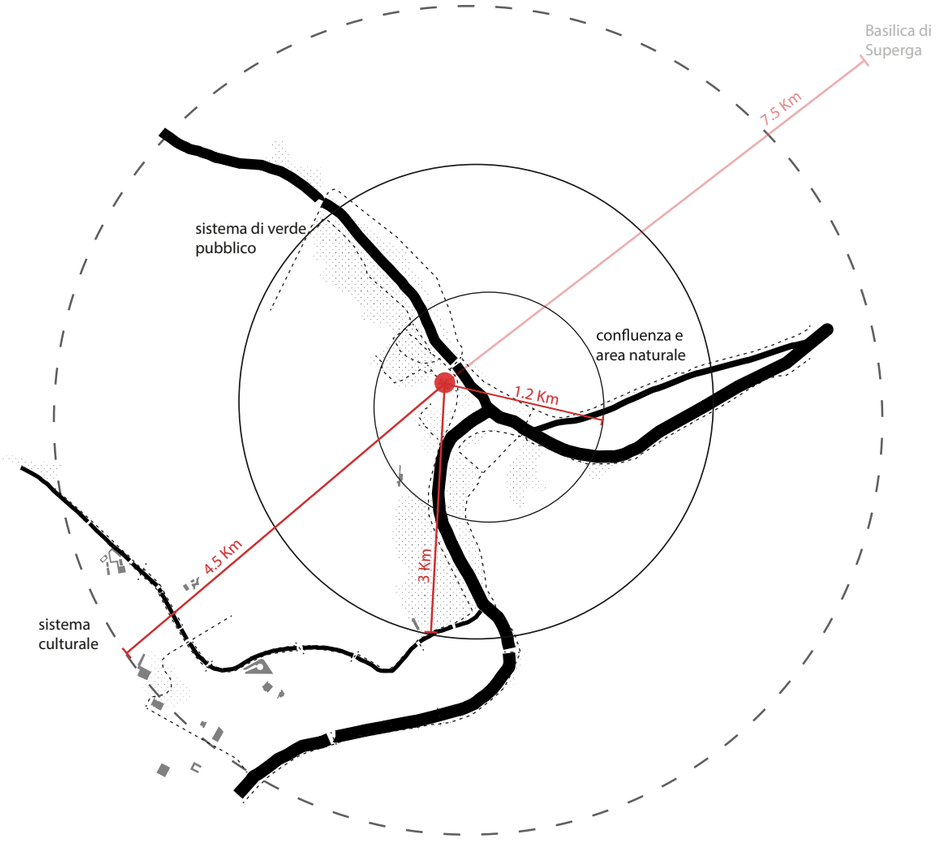


LEGENDA

- *stazione di servizio*
- *corona ciclabile C4*
- *percorsi ciclopedonali*
- *parchi*

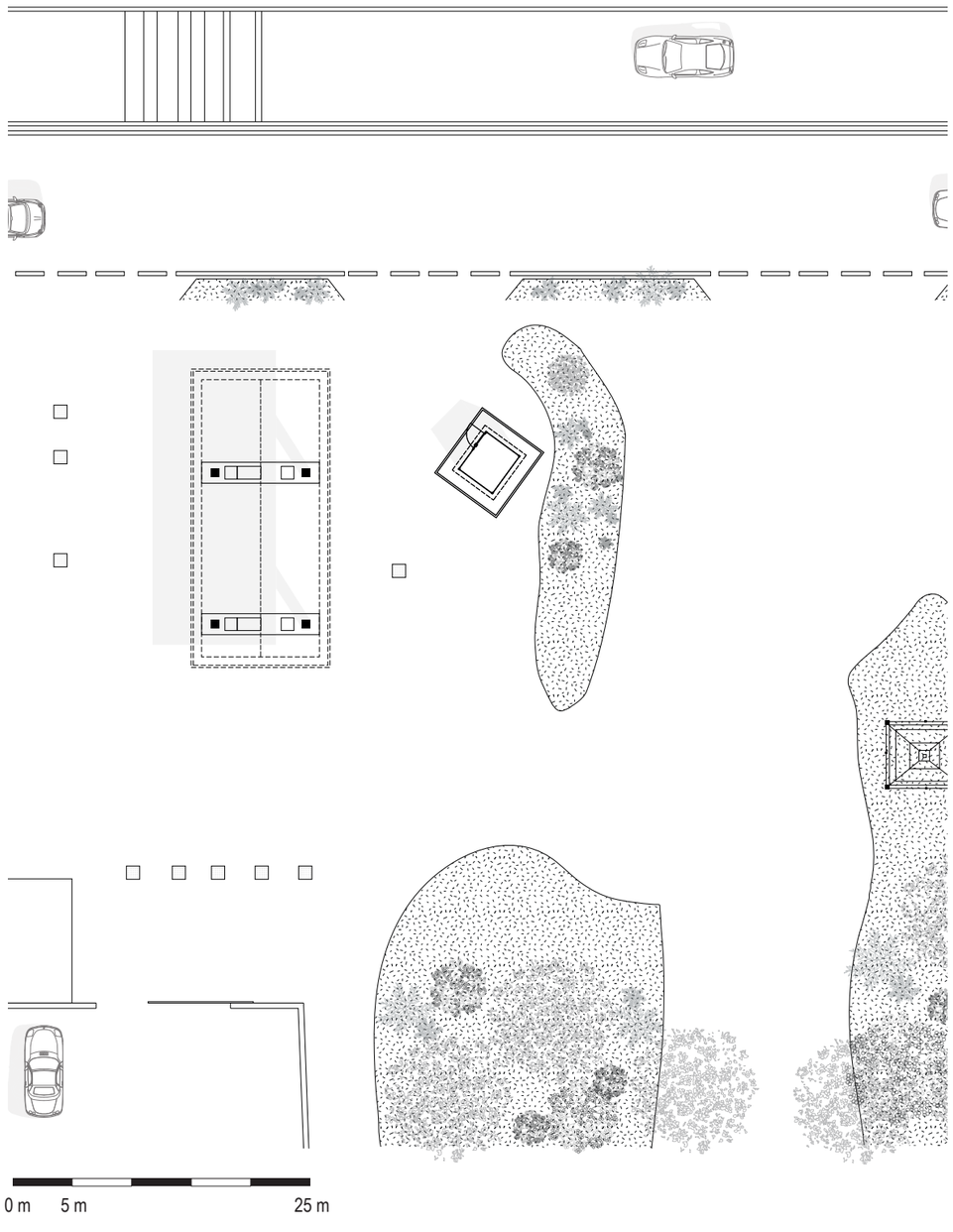
TESSUTO URBANO - Analisi del sistema pieno \ vuoto

PUNTI D'INTERESSE E ATTRAZIONI LIMITROFE

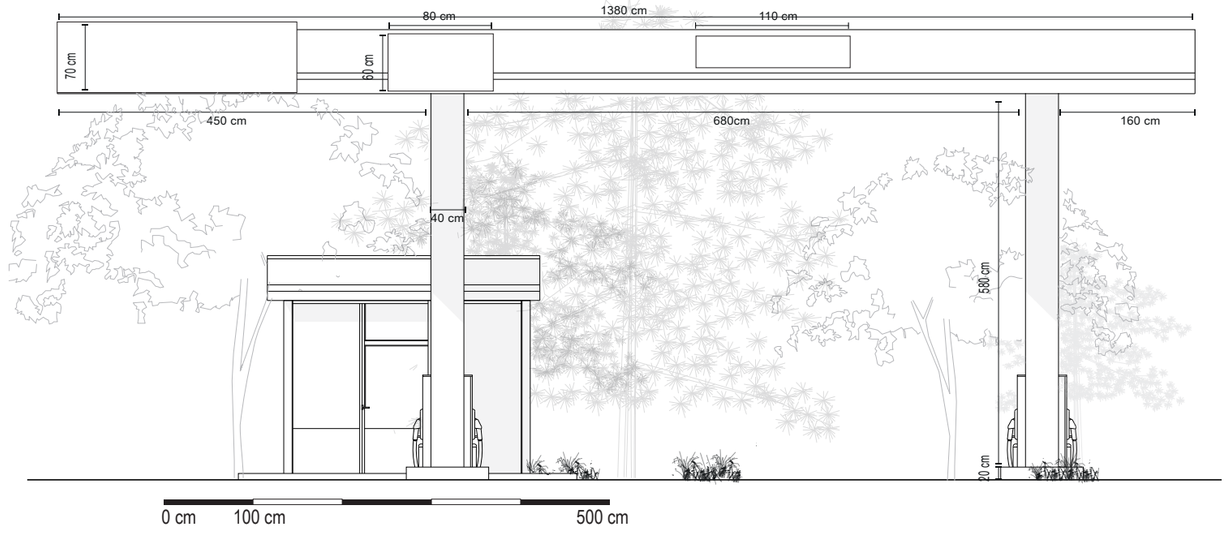


GIODA
LAVAGGIO A MANO COMPLETO

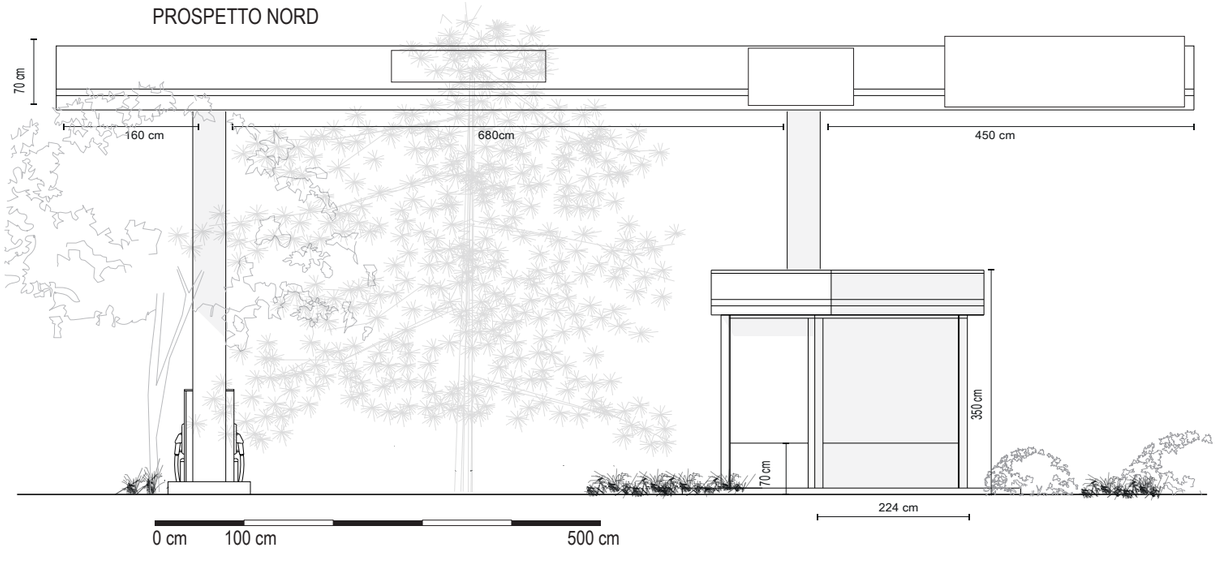
MASTERPLAN DI RILIEVO



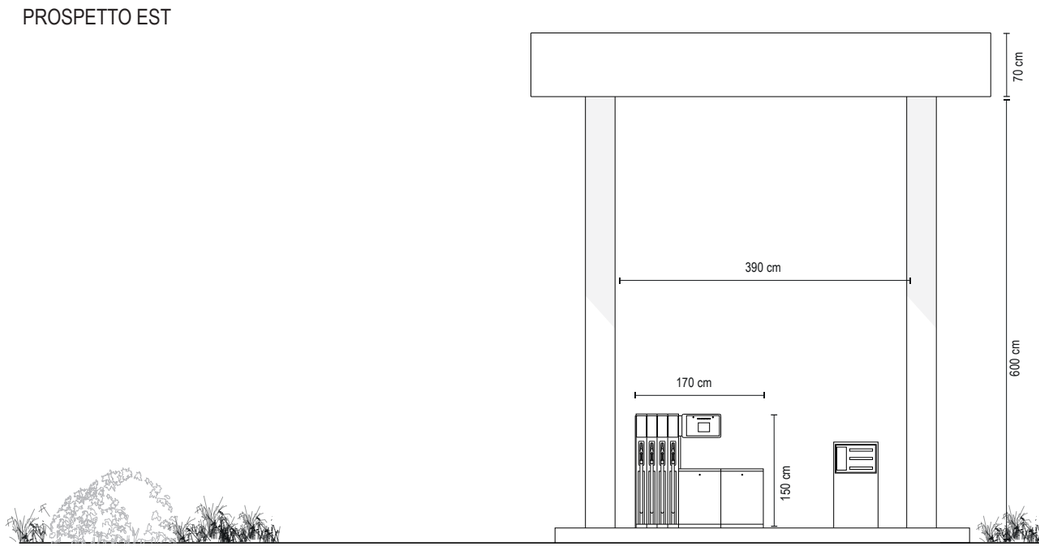
PROSPETTO SUD



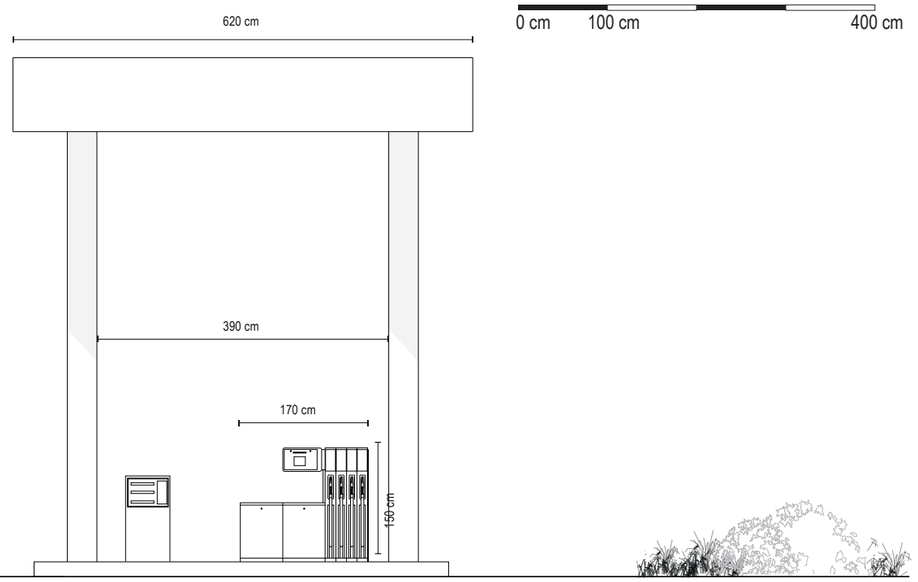
PROSPETTO NORD



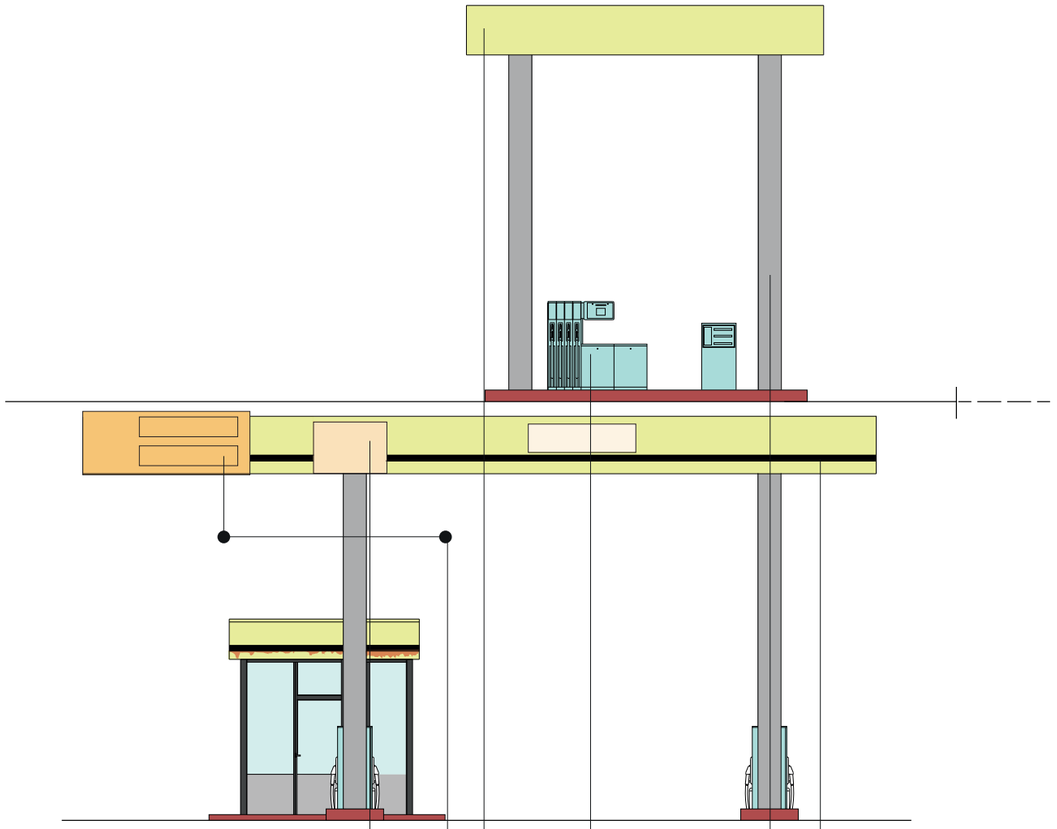
PROSPETTO EST



PROSPETTO OVEST



ANALISI DEI MATERIALI E DEI COMPONENTI



1) **Rivestimento pensilina**
Materiale : Alluminio con finitura gialla

2) **Pilastri**
Materiale : Cemento armato
Dimensioni: H.500cm x 40 x 40 cm

3) **Pompe di distribuzione**
Materiale : alluminio
Dimensioni: 150 cm x 100 cm

4) **Rivestimento pensilina**
Materiale : alluminio con finitura nera

5) **Segnaletica**
Materiale : allunimio
Dimensioni: 60 cm x 80 cm

6) **Tabellone**
Materiale : allunimio
Dimensioni: 70 xm x 180 cm

Banchina di sosta (7
Materiale : Cemento

Telaio serramento (8
Materiale : alluminio

Serramento (9
Materiale : vetro

Segnaletica pubblicitaria (10
Materiale : alluminio con finitura gialla

Serramento (11
Materiale : vetro satinato

Degrado_sverniciatura (12
Materiale : su allunimio

RILIEVO FOTOGRAFICO

1) Rivestimento pensilina_ gialla

2) Pilastri

3) Pompe di distribuzione

4) Rivestimento pensilina_ nero

5) Segnaletica

6) Tabellone

RILIEVO FOTOGRAFICO

7) Basamento

8) Telaio gabbiotto

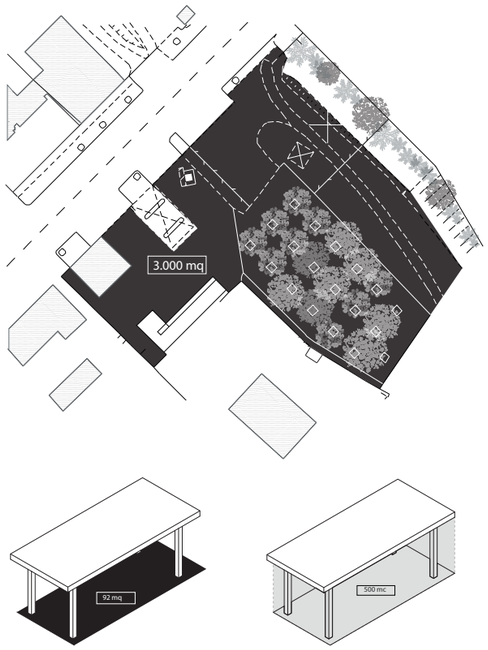
9) Vetro

10) Segnaletica pubblicitaria

11)Vetro satinato

12) Degrado_ sverniciatura

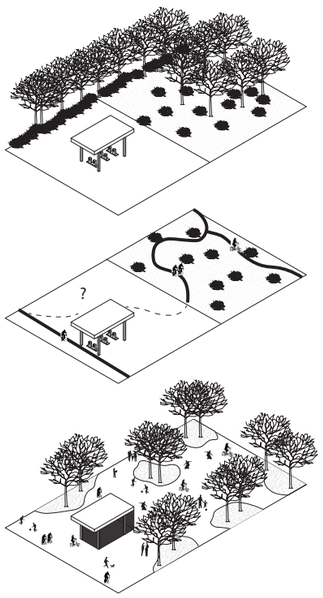
STATO ATTUALE- Potenzialità spaziale



STATO ATTULE

L'attuale stazione di servizio si colloca in un'area di forte interesse. Essa presenta numerevoli qualità spaziali e logistiche, per questo è stata individuata come area d'intervento.
La stazione di servizio si rivolge da una parte alla città con il tuo tessuto urbano e dall'altra parte su un'area fortemente naturalistica , la quale oltre a rivolgersi alla Stura e al Po, gode di una vista diretta verso le colline torinesi e la Basilica di Superga.
La struttura sembra quindi adatta ad ospitare nei suoi 500 mc almeno due funzioni. Oltre alla spazialità della struttura, l'architettura scelta si colloca in un area più ampia e non ben progettata la quale, rifunzionalizzata, potrebbe ospitare un progetto più ampio e ben definito .

CONCEPT



STATO ATTULE

l'area si presenta fortemente divisa in due ambienti, 'disconnessi'tra loro

ANALISI

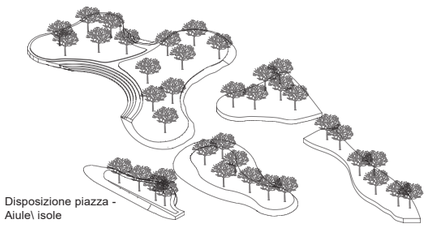
I due ambienti presentano una scarsa manutenzione ed è presente una scarsa connessione di pieste ciclopedonali

PIAZZA DELLO SPORT

l'area si presenta perfettamente idonea nel sviluppare un'attrattiva sportiva,andando a riprogettare i singoli elementi urbani e architetto-ni del sito

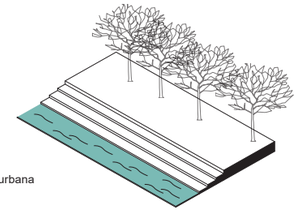
ELEMENTI PROGETTUALI

PARCO



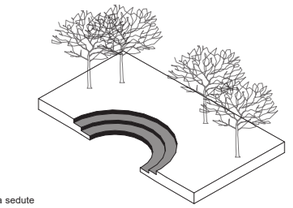
Disposizione piazza - Aiule\ isole

Il parco progettato si basa su isole \aiuole verdi le quali ospitano diverse funzioni sportive e ricreative . Esse richiamano le isole di terra che si presentano nel fiume limitrofo quando, lo stesso fiume si trova in situazione di secca.



Intergrazione urbana Waterfront

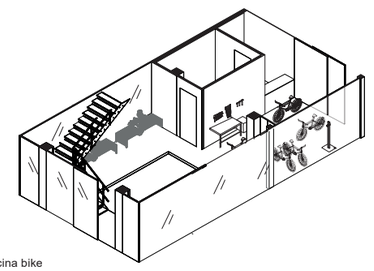
la piazza presenta un dislivello progetta-to al fine di realizzare un parco naturalistico con un affaccio al fiume ed un contatto diretto prodotto dal proseguimento del verde fino agli argini.
Il parco si presenta con un percorso ciclo-pedonale in modo da poter collegare i diversi spazi



Gradoni- Area sedute

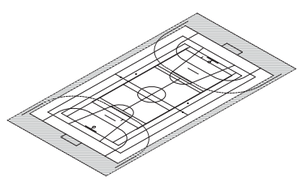
La piazza in una delle suoe 'isole' presenta dei gradoni progettati per ospitare diverse funzioni si ricrative che sportive, lasciando inoltre la possibilità di svariate attività non progettate e libere di flessibilità

SPORT

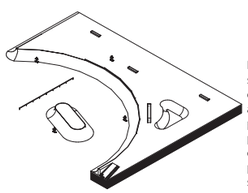


Ciclo-officina bike

Il progetto trova come fulcro progettua-le il suo tema sportivo e ricreativo , nel quale , quindi, viene inserito una ciclofficina adatta e pensata a tutti gli sportivi, collegata ad un area di filtro aperta, proprio nel l'intento di rendere più uniforme e unita la piazza e la struttura



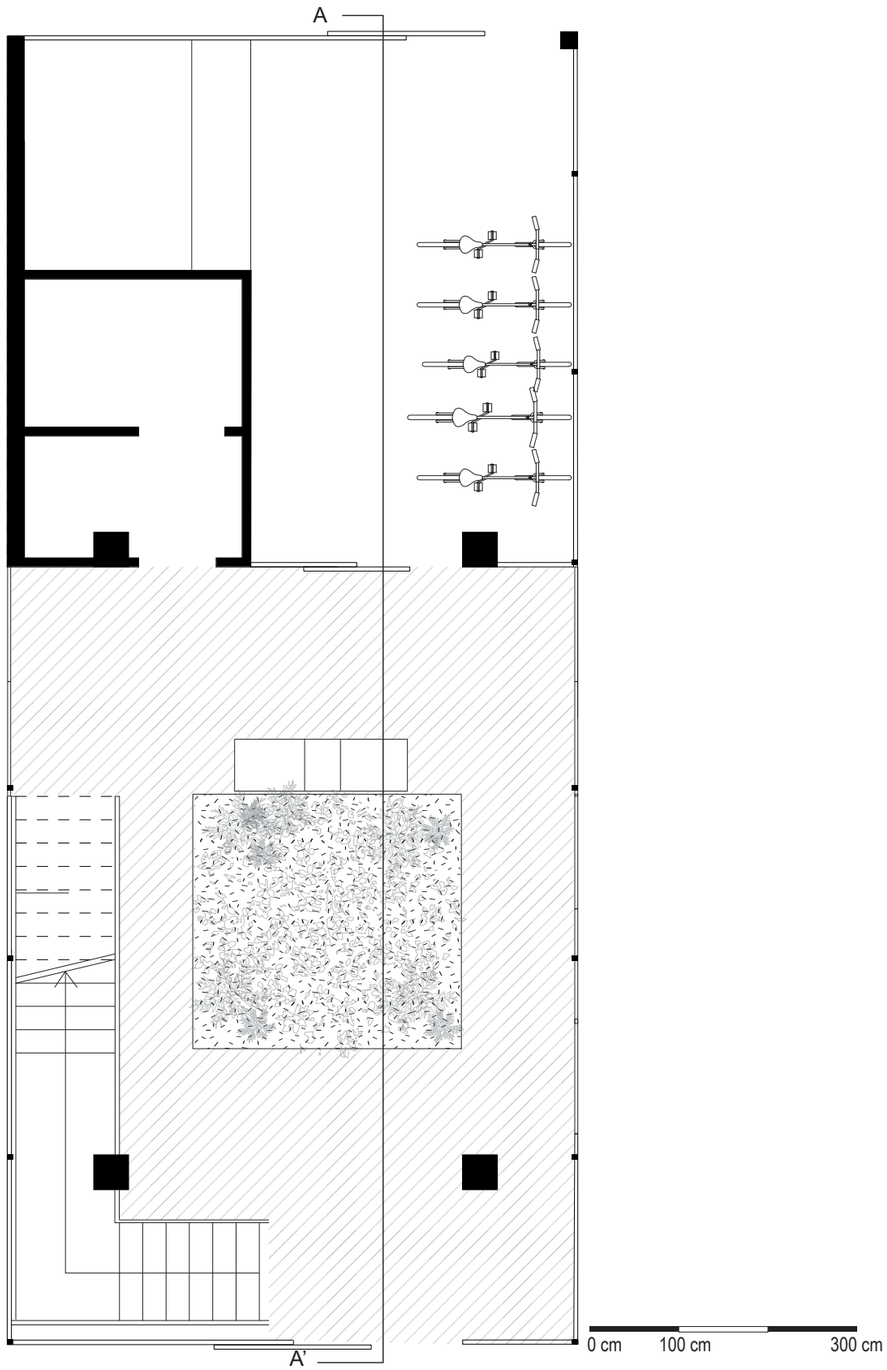
Campo sportivo basket



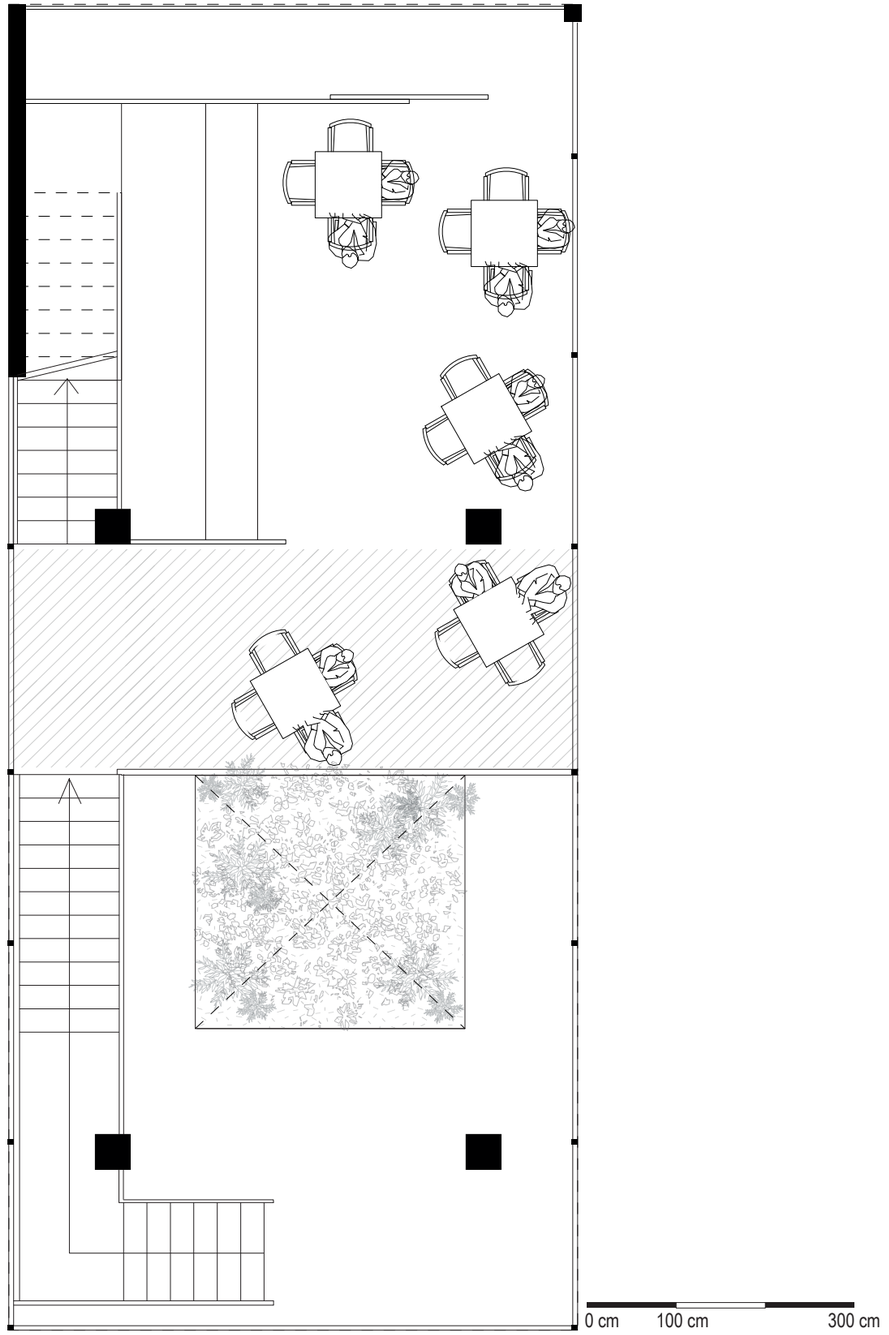
Aree skate park

La piazza ospita un'area adibita a campo sportivo , già progettatain modo da ospitare più attivita sportive in base all'uso e alla necissità. In più le isole presenti nello spazio progettato si presentano con una curvatura tale da colmare il dislivello e rendere tutta la piazza 'skate park' in maniera velata e sobria

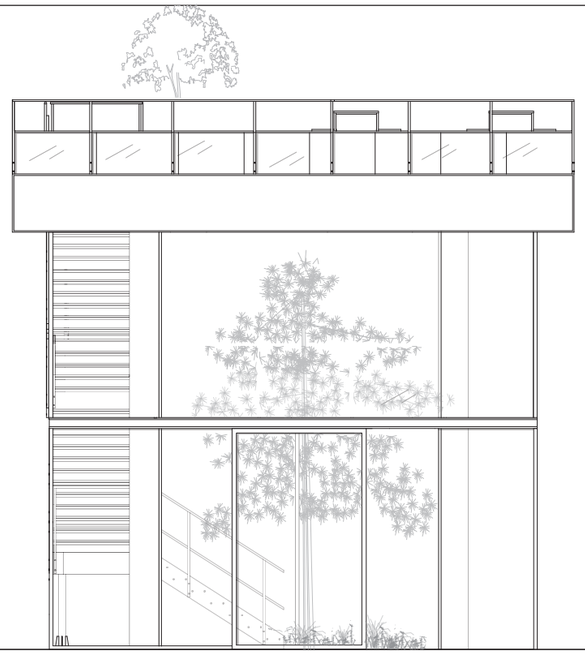
PIANTA PIANO TERRA



PIANTA PIANO PRIMO

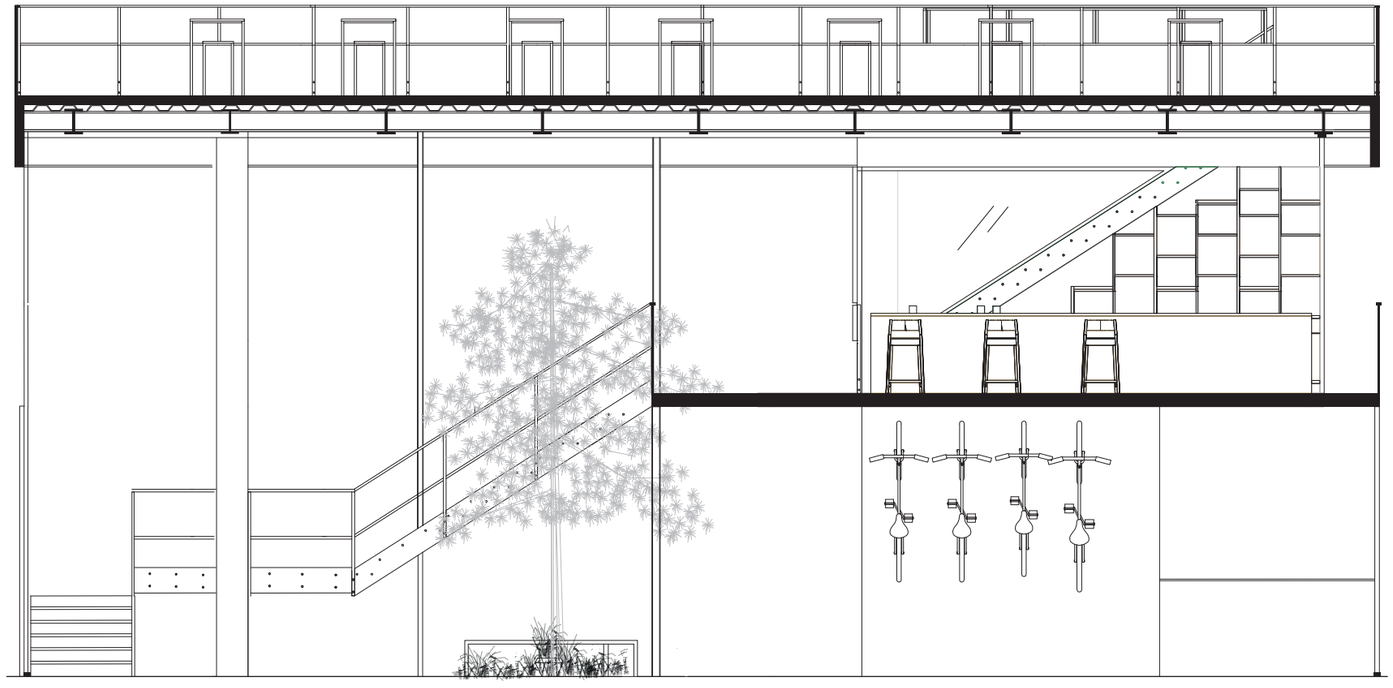


PROSPETTO EST



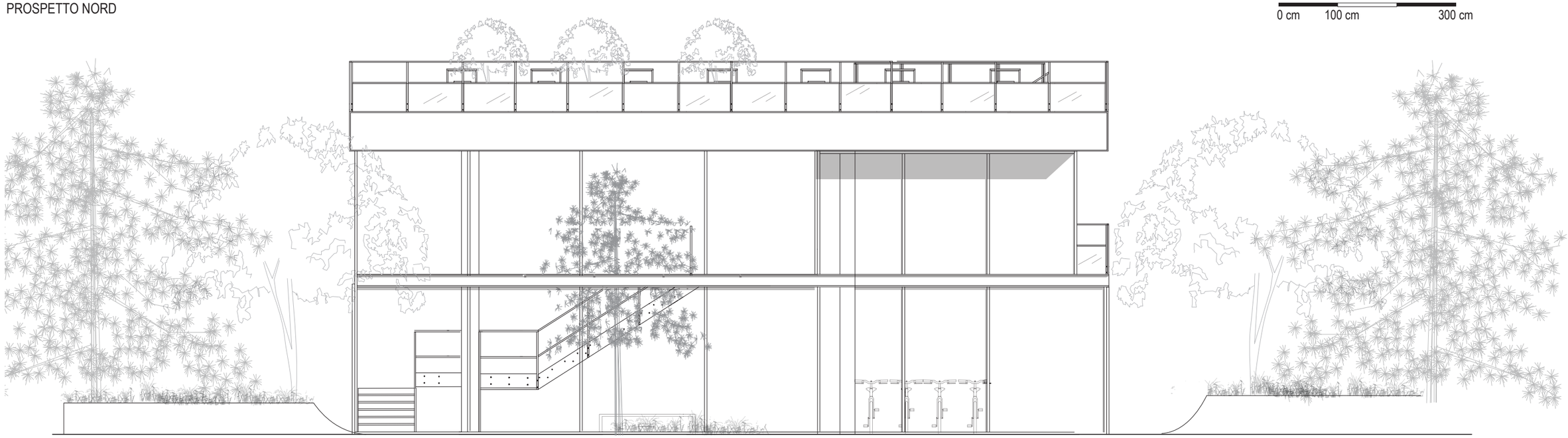
PROSPETTO OVEST

SEZIONE A-A'

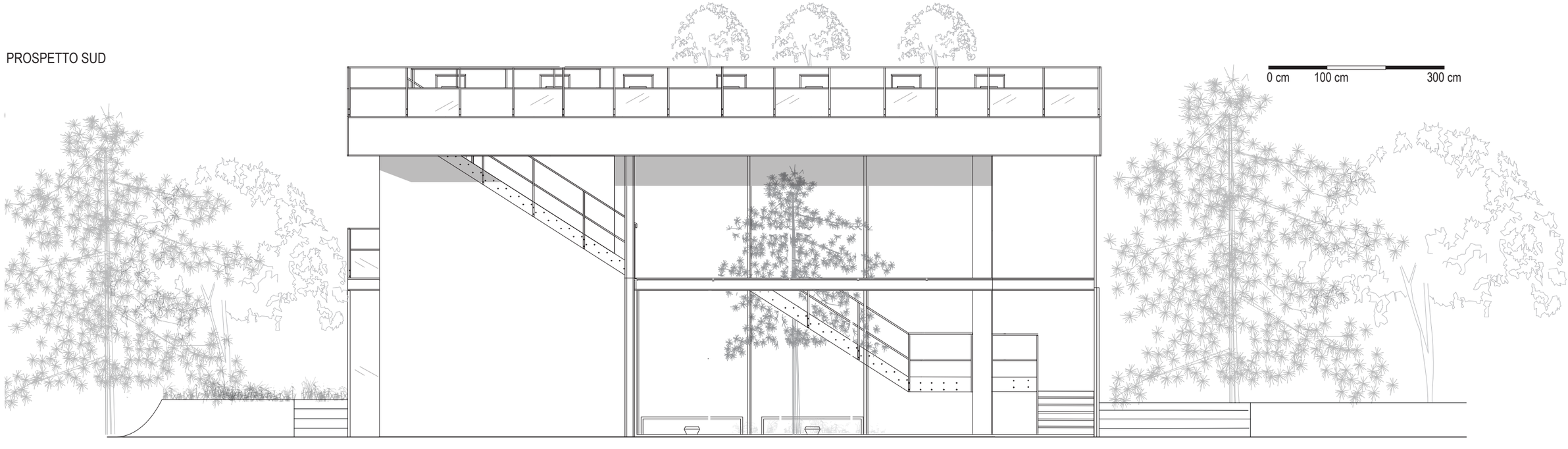


0 cm 100 cm 300 cm

PROSPETTO NORD



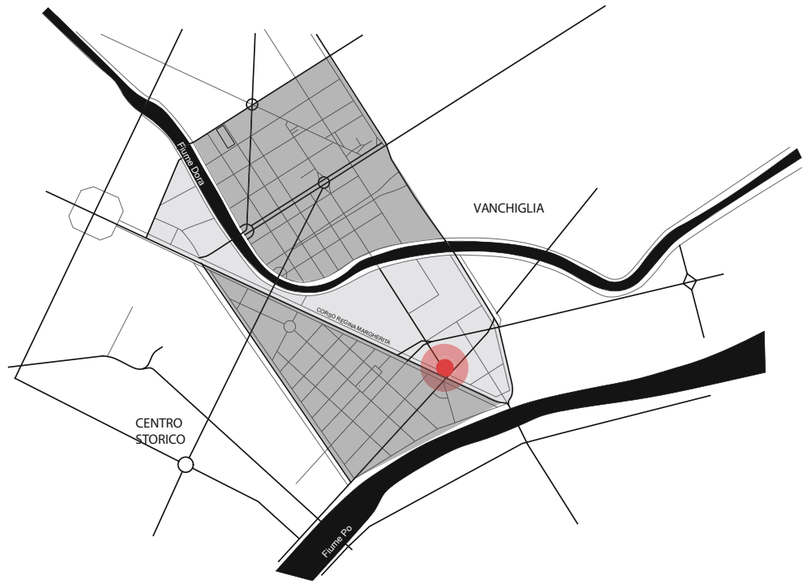
PROSPETTO SUD



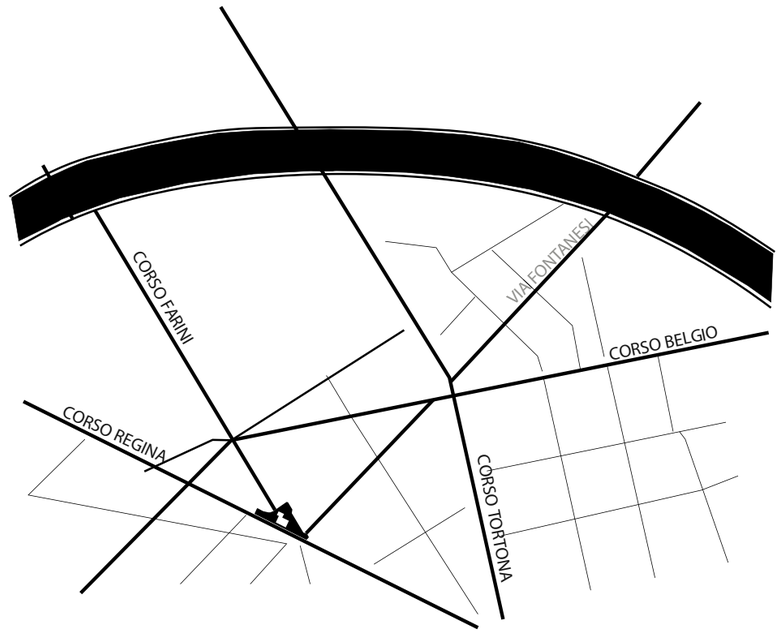
MASTERPLAN DI PROGETTO

La seconda stazione di servizio analizzata e scelta, è collocata in un punto del tessuto urbano della città di Torino, caratterizzata da forti potenzialità di sedime e di assetto.
La stazione di servizio si colloca su una delle strade principali della città, fortemente densa e utilizzata, ovvero Corso regina Margherita. Essa, in più, si trova al centro di ben quattro assi stradali: Corso regina Margherita, Corso Farini, Via Antonio Fontanesi e Via Giovanni Francesco Napione. Tra questi assi il più interessante è Corso Farini, il quale ospita un forte asse carrabile e ciclo-pedonale pedonale verde. In questo modo la stazione di servizio funziona come fulcro di un sistema ben più complesso. Il sedime stesso ci fa capire come questo fulcro ospiti e invoglia in sé più strade e più funzioni, supportata dai suoi notevoli allacci e ingressi stradali.
Il sedime in questione, inoltre, funge da fulcro anche per un sistema funzionale il quale vede protagonisti gli universitari o la vita universitaria in sé per sé. L'area d'interesse è ricca di attività ricreative e di movida per gli studenti, si presentano nell'area limitrofa, infatti, molte aule studio, Bar, locali e molte funzioni adatte alla vita universitaria, e non solo.
Questo è stato spunto progettuale per capire come il sedime possa essere idoneo a ospitare una funzione aperta alle persone e fungere da "piazza nella città", in modo tale da poter accogliere sempre gli utenti nelle diverse ore.
Da qui l'idea di riconversione e ripensamento con base una funzione pubblica, che potesse richiamare, di fatto, il concetto di piazza coperta, ampliando quelli che sono attualmente i pochi spazi pubblici nell'area studiata, e dando al quartiere un più ampio respiro, rispettando sempre il sedime e l'architettura stessa della stazione di servizio.

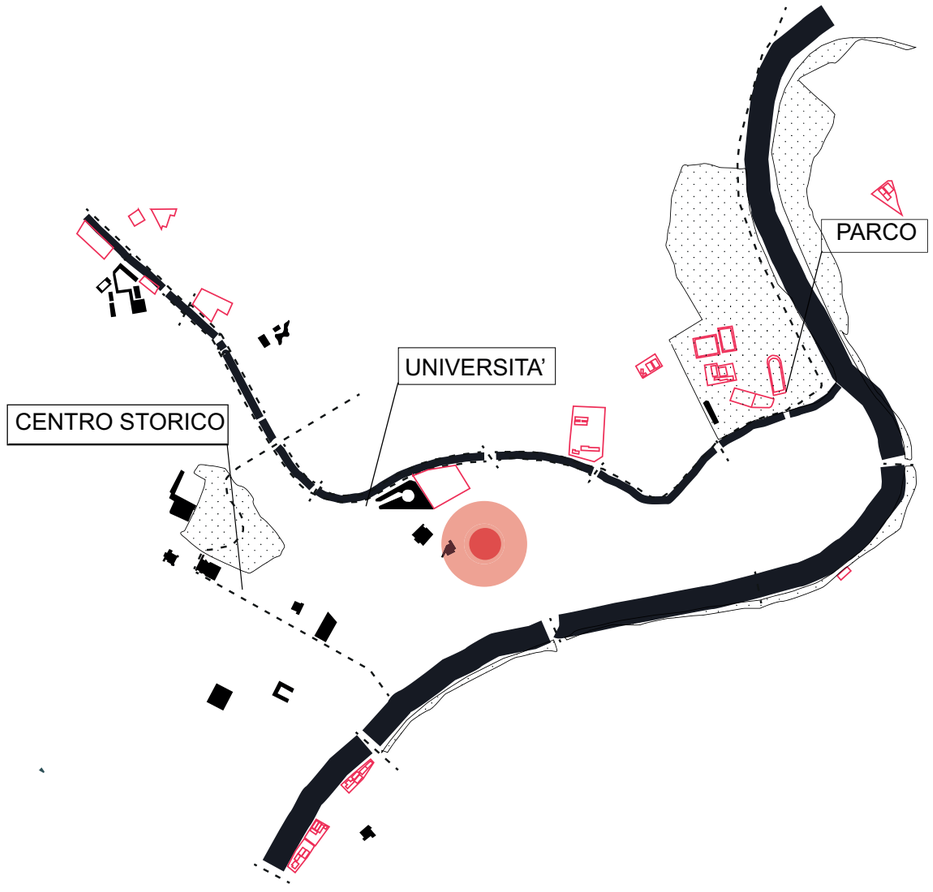
MACRO ANALISI TERRITORIALE



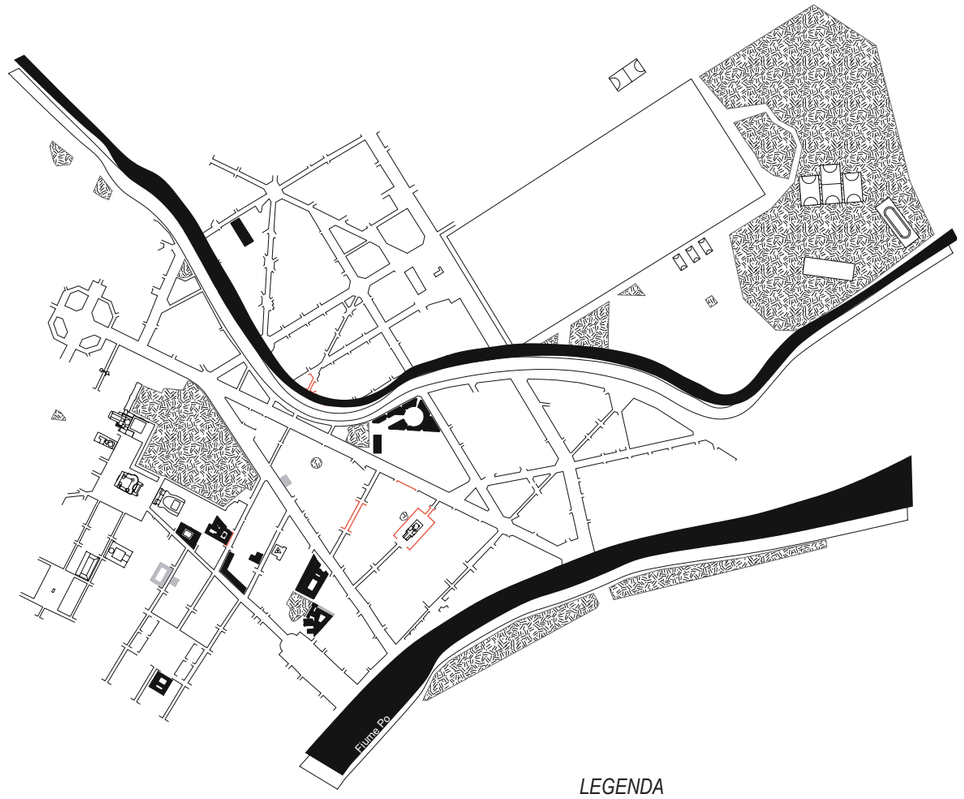
COLLEGAMENTO URBANO



FUNZIONI ED ATTRAZIONI LIMITROFE



LA CITTÀ DELI STUDENTI



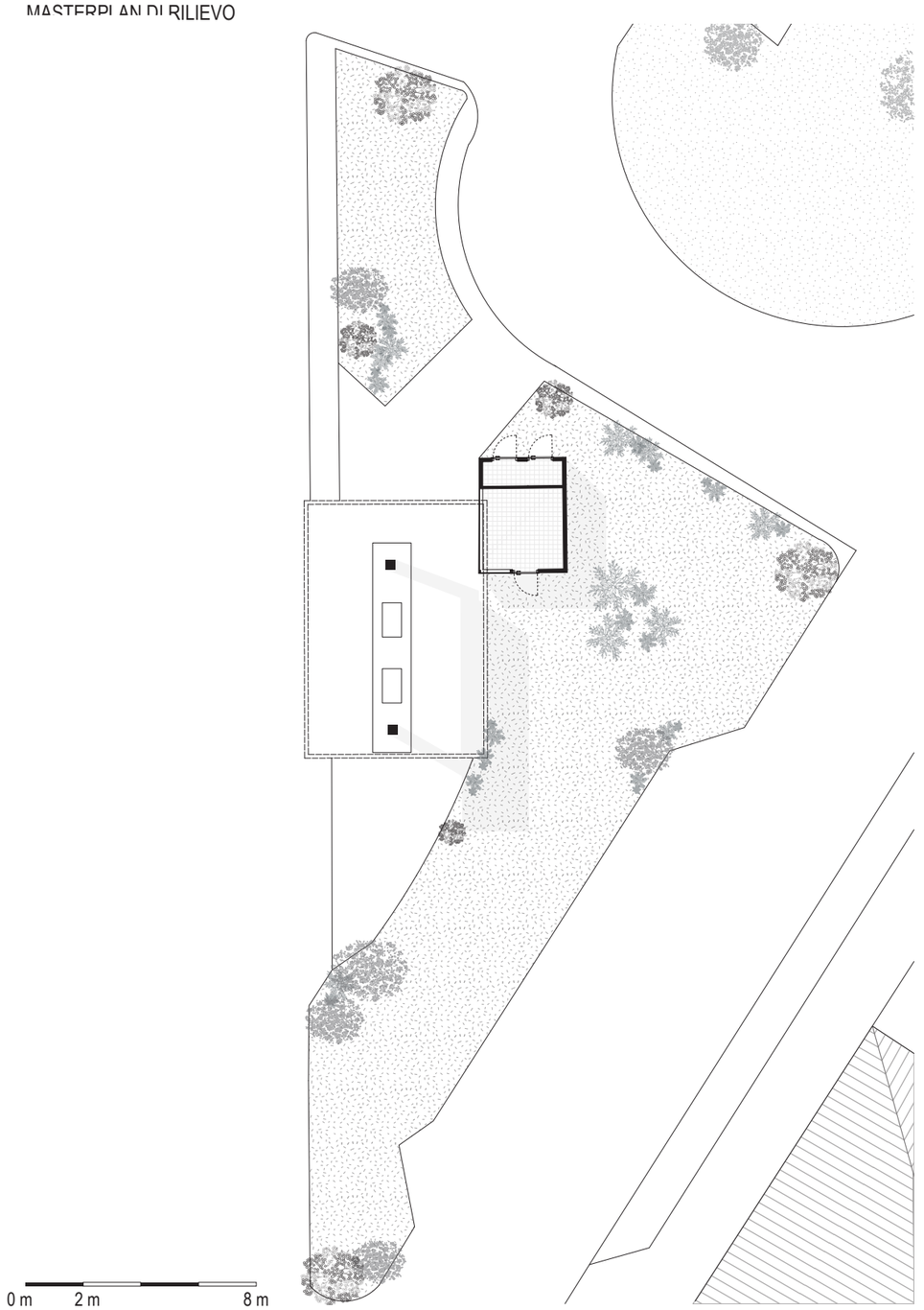
LEGENDA

- *Parchi urbani*
- *Edifici di importanza storica- turistica*
- *Edifici universitari*
- *Aule studio*
- *Luoghi di aggregazione universitaria*

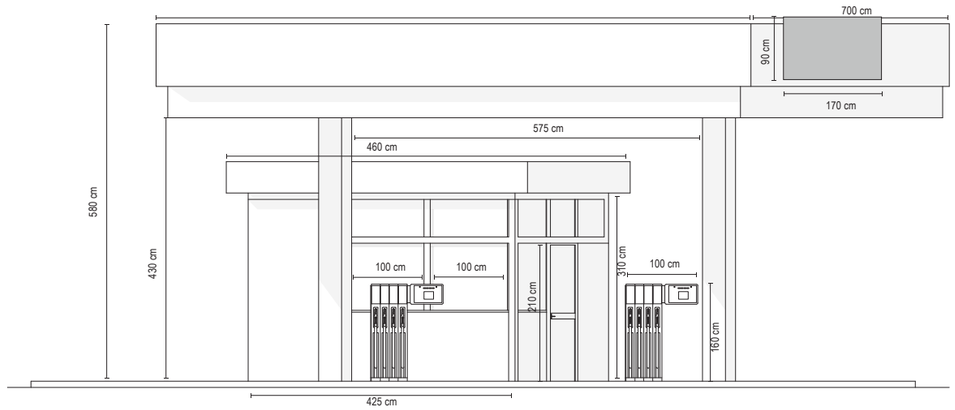
eni
diesel
super
servito

eni

MASTERPLAN DI RILIEVO

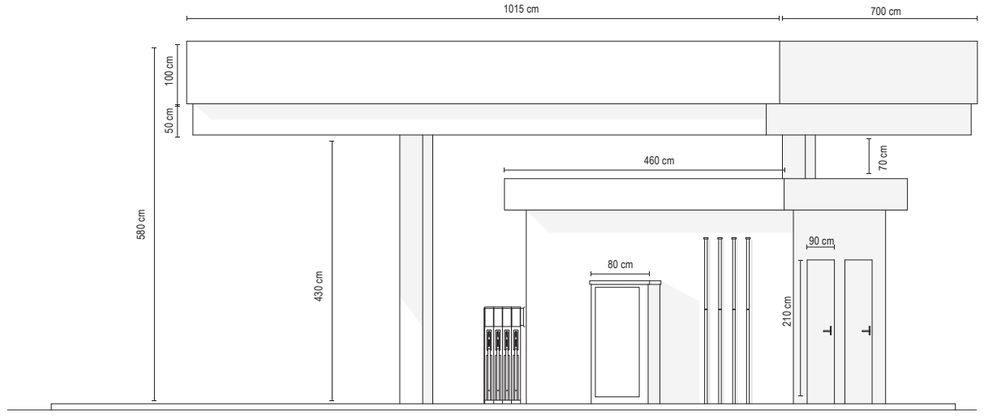


PROSPETTO SUD

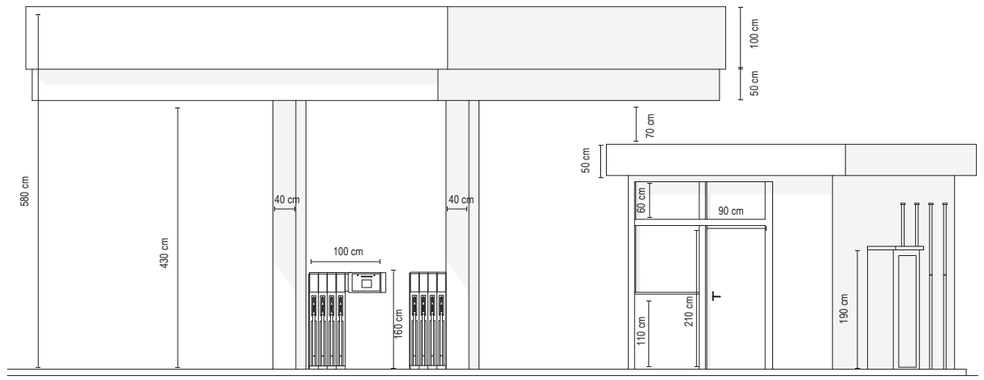


PROSPETTO OVEST

PROSPETTO NORD



PROSPETTO EST



ANALISI DEI MATERIALI E DEI COMPONENTI

Rivestimento pensilina
Materiale : allunimio con finitura grigia

Rivestimento pensilina
Materiale : allunimio con finitura gialla

Segnaletica
Materiale : alluminio\plastica\luce LED
Dimensioni: 170 cm x 90 cm

Banchina di sosta
Materiale : Cemento
Dimensioni: 10 mq

Pilastri
Materiale : Cemento
Dimensioni: H.430 cm x 40 cm x 40 cm

Pompe di distribuzione
Materiale : alluminio
Dimensioni: 150 cm x 100 cm

Porte d'accesso
Materiale : Lamera metallica
Dimensioni: 210 cm x 90 cm

Serramento
Materiale : vetro e telaio in alluminio

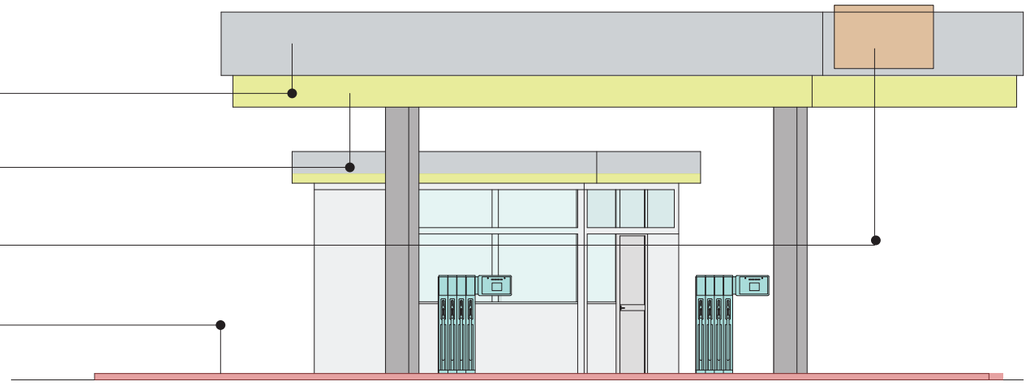
Rivestimento pensilina
Materiale : Alluminio con finitura gialla

Rivestimento gabiotto
Materiale : Lamiera mettallica prefeb-bricata

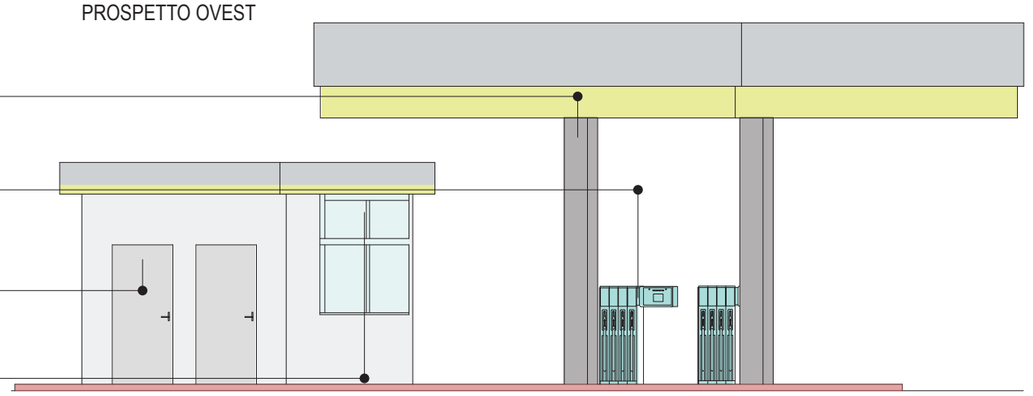
Tubi per impanti
Materiale : Acciaio con finitura grigia

Deposito attrezzi
Materiale : Acciaio con finitura rossa
Dimensioni: 190 cm x 80 cm

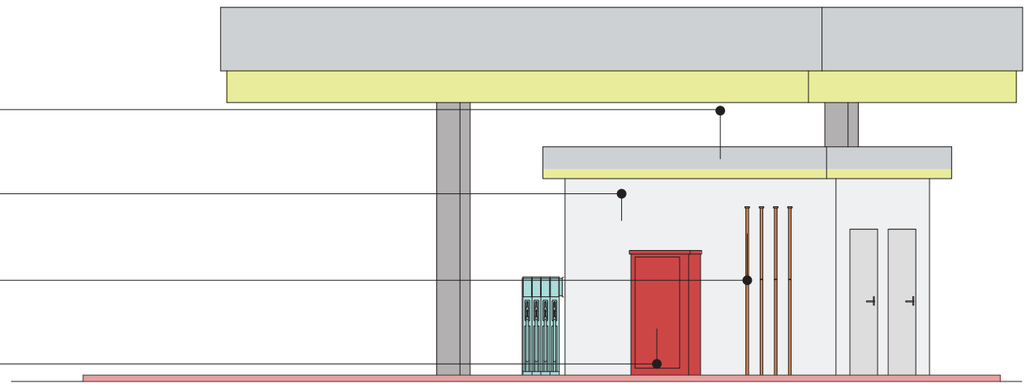
PROSPETTO SUD



PROSPETTO OVEST



PROSPETTO NORD



RILIEVO FOTOGRAFICO

1) Rivestimento pensilina_ gialla

2) Rivestimento pensilina_ grigia

3) Segnaletica

4) Banchina di sosta

5) Pilastri

6) Pompe di distribuzione

7) Porte d'accesso

8) Serramento

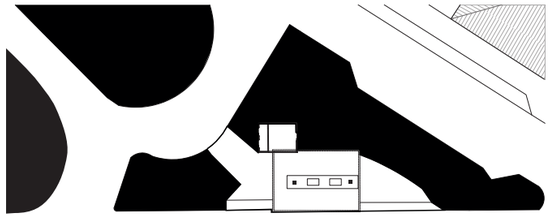
9) Rivestimento pensilina_ gialla e grigia

10) struttura gabbiotto

11) Tubi di rifornimento

12) Armadio attrezzi

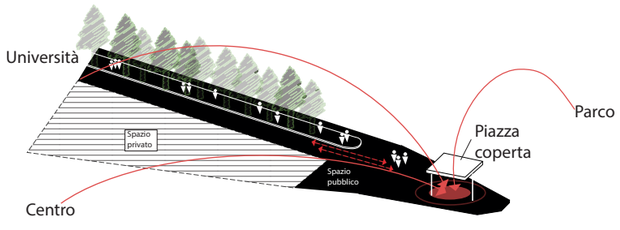
SPAZIO POTENZIALE



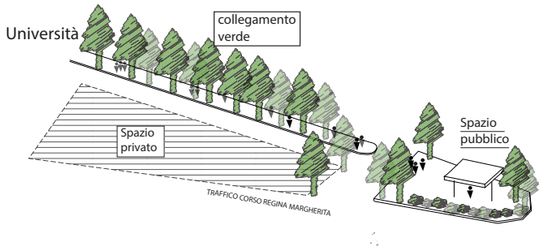
LEGENDA

spazio potenziale NON utilizzato	+350 mq
spazio utilizzato dalla stazione di servizio	170 mq

COLLEGAMENTI POTENZIALI

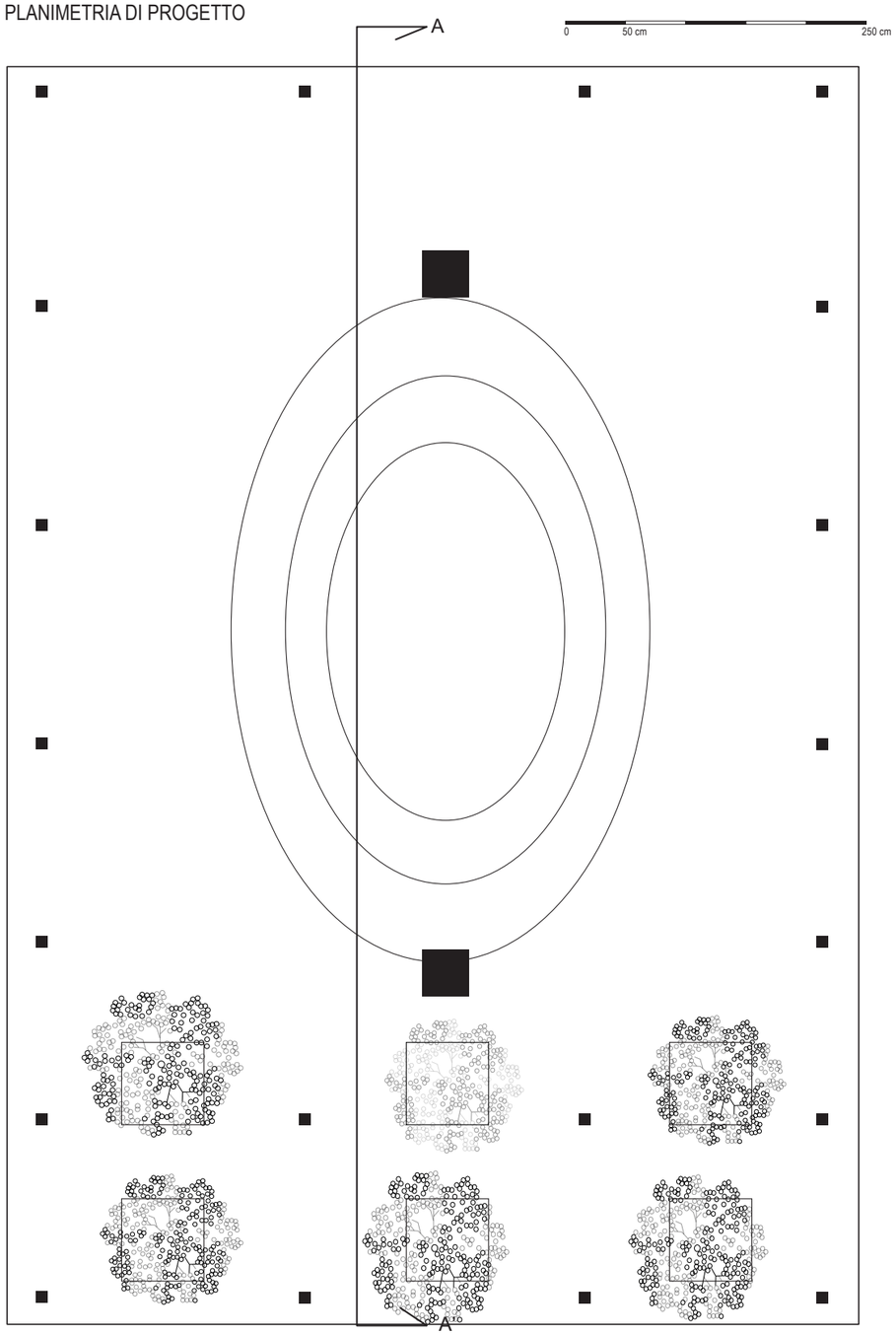


CONNESSIONE VERDE

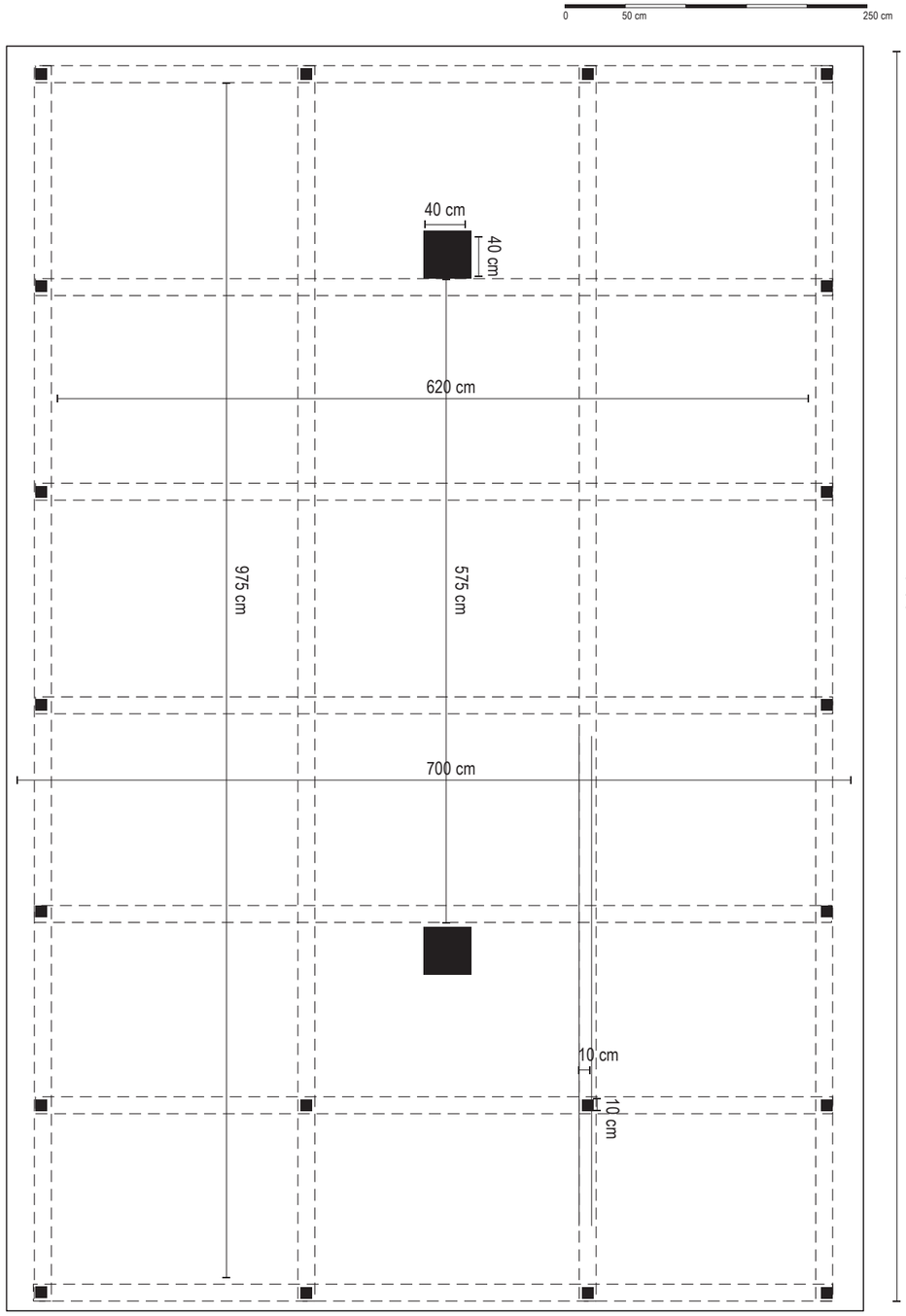


LA PIAZZA SULLA CITTÀ

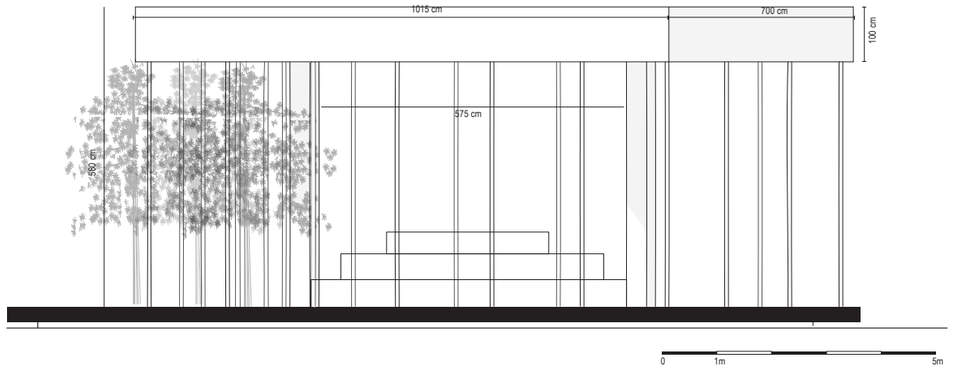
PLANIMETRIA DI PROGETTO



PLANIMETRIA STRUTTURALE

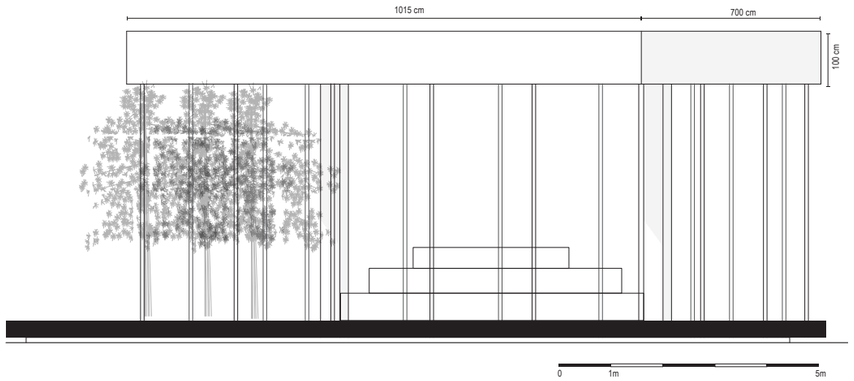


PROSPETTO SUD

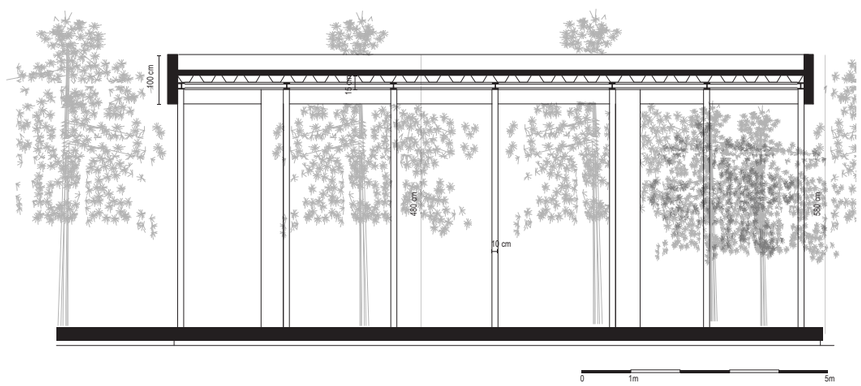


PROSPETTO OVEST

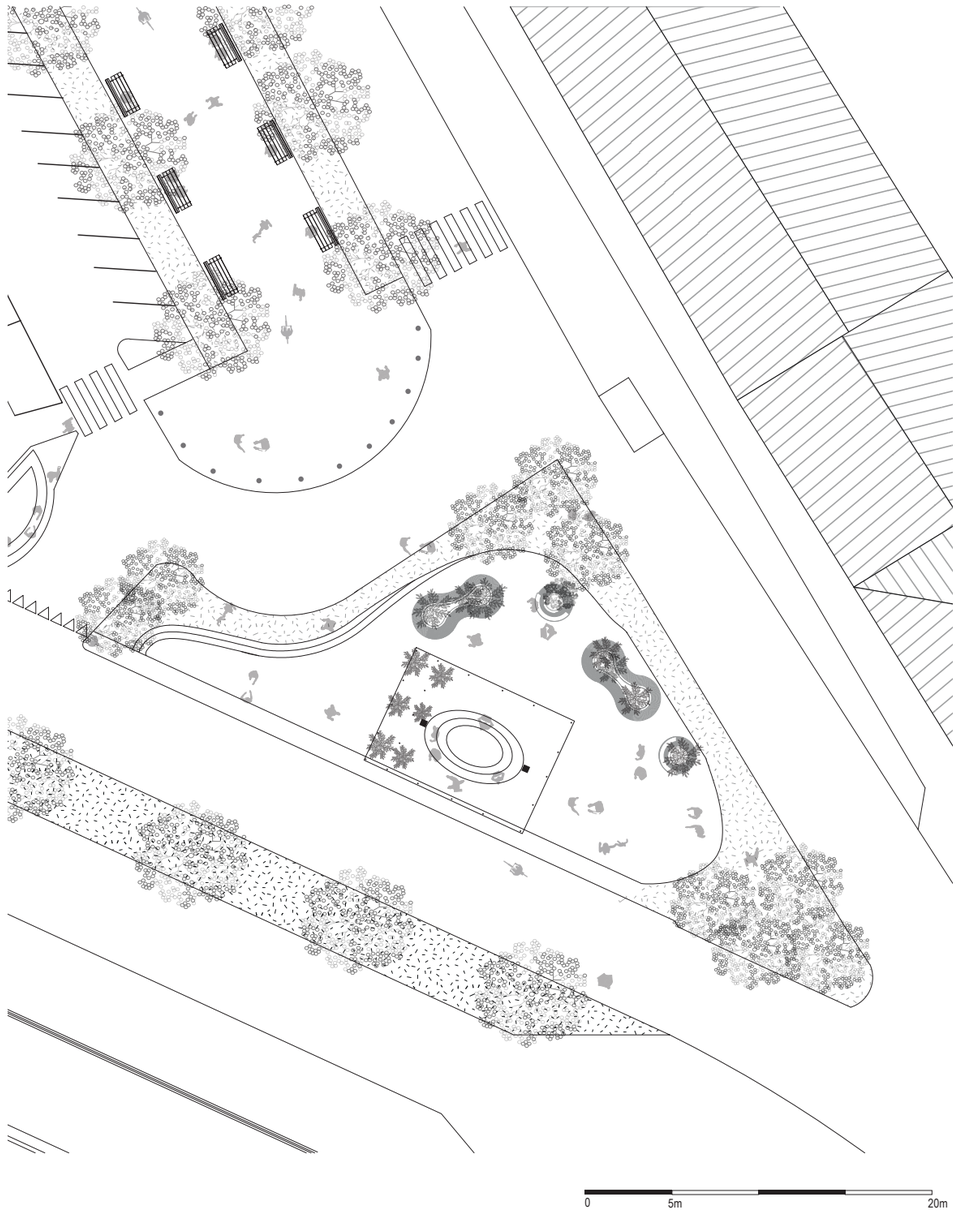
PROSPETTO NORD



SEZIONE A-A’



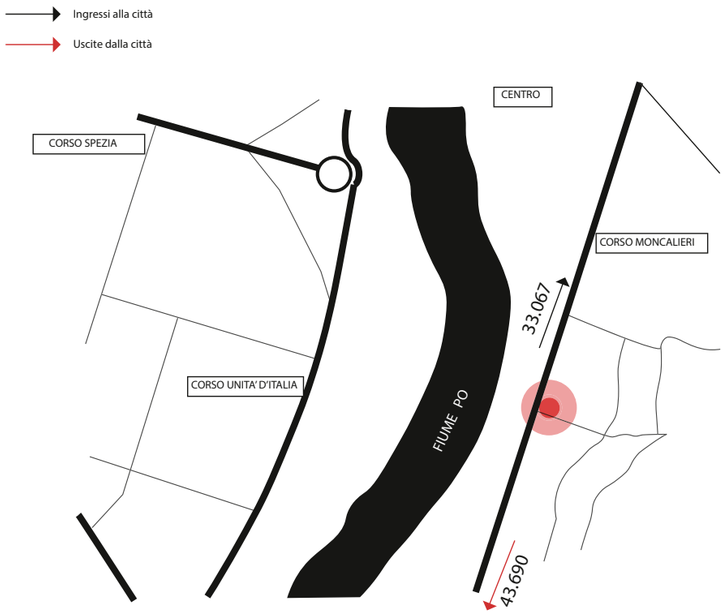
MASTERPLAN DI PROGETTO



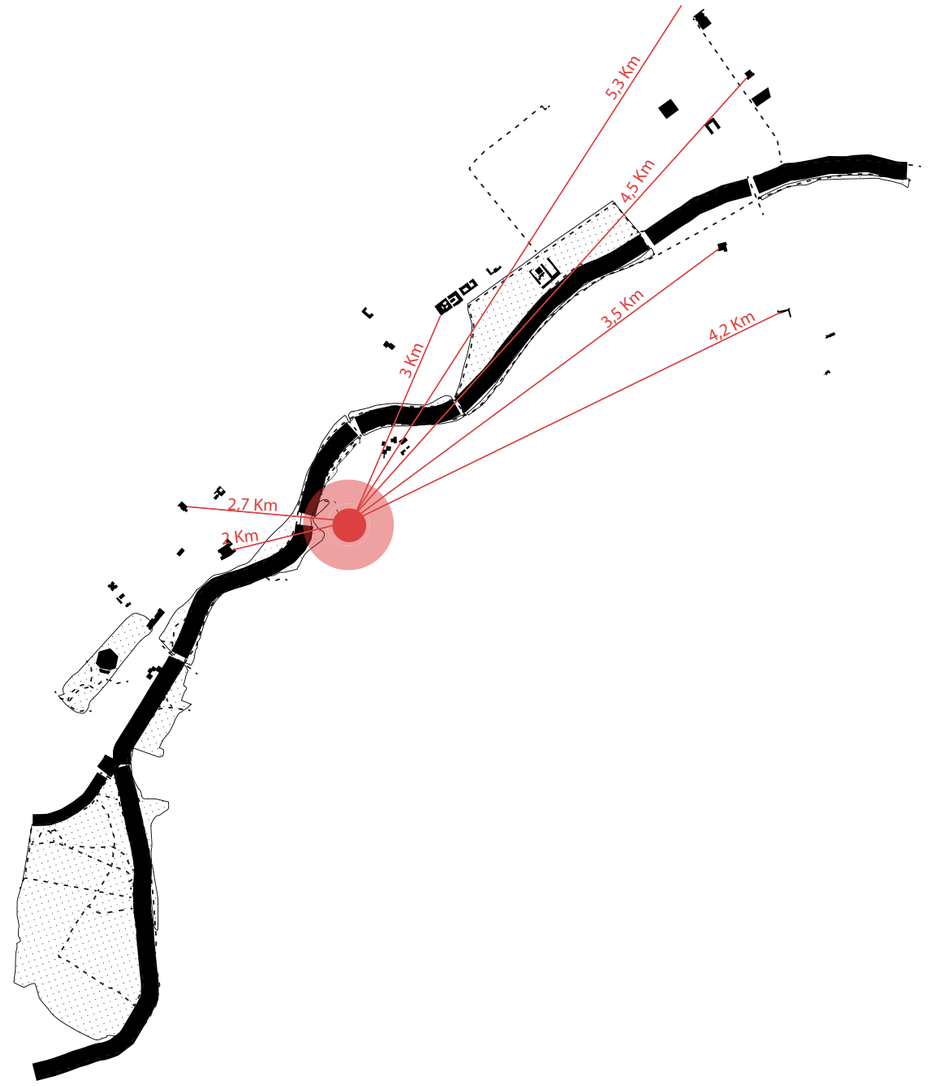
La terza stazione di rifornimento presa in analisi rappresenta un manufatto singolare, esempio di architettura d'estrazione futurista applicata in funzione di «segnale» urbano. Progetto dell'ing. Carlo Agular del 1936, parzialmente alterato in seguito. La pompa era stata distrutta durante il bombardamento della RAF del 28 novembre 1942. La sua forma è stata nuovamente ripristinata e si dice sia dedicata al periodo d'oro degli idrovolanti, che all'epoca decollavano dall'idroscalo, situato sul Po tra i ponti Isabella e Umberto I.
L'architettura scelta, attualmente ospita una stazione di servizio, pensata cosi già nel 1936. Il pensiero architettonico che vi è dietro a questa architettura, si basa su una ben precisa e semplice progettazione che richiama la funzione che si sviluppava ai tempi lungo il ume Po nelle vicinanze della stazione di servizio.
Attualmente l'area mostra un forte collegamento stradale formato da Corso Moncalieri, il quale collega il centro della città torinese a Moncalieri, e risulta essere una delle strade più utilizzate della città.
Inoltre, l'area limitrofa presenta una forte vicinanza a diversi spazi culturali e d'interesse turistico, oltre appunto, ad essere situata in una zona molto vicina alle sponde del fiume Po. Analizzate le diverse caratteristiche positive dell'oggetto, oltre al fatto che tra le altre stazione di servizio scelte si distingue per la sua valenza e caratteristica architettonica, si è pensato all'ipotesi in cui essa, restaurandola e riconvertendola, si possa valorizzarne le caratteristiche architettoniche principali, dando vita ad un'architettura che possa nuovamente funzionare da simbolo e definita un'architettura pubblica in sé, date anche le possibilità volumetriche della struttura.
Per fare ciò si è pensato ad una rifunzionalizzazione artistica, ottimizzando e riprogettando gli spazi interni ed esterni, in modo da poter valorizzarne al massimo l'architettura in sé per sé, e facendo in modo di inserirla in una rete di luoghi d'interesse e culturali, che possano funzionare nel loro insieme come punti nodali in un sistema di luoghi attrattivi della città.

TESSUTO URBANO - Analisi del sistema pieno \ vuoto

VISIBILITÀ E ACCESSIBILITÀ



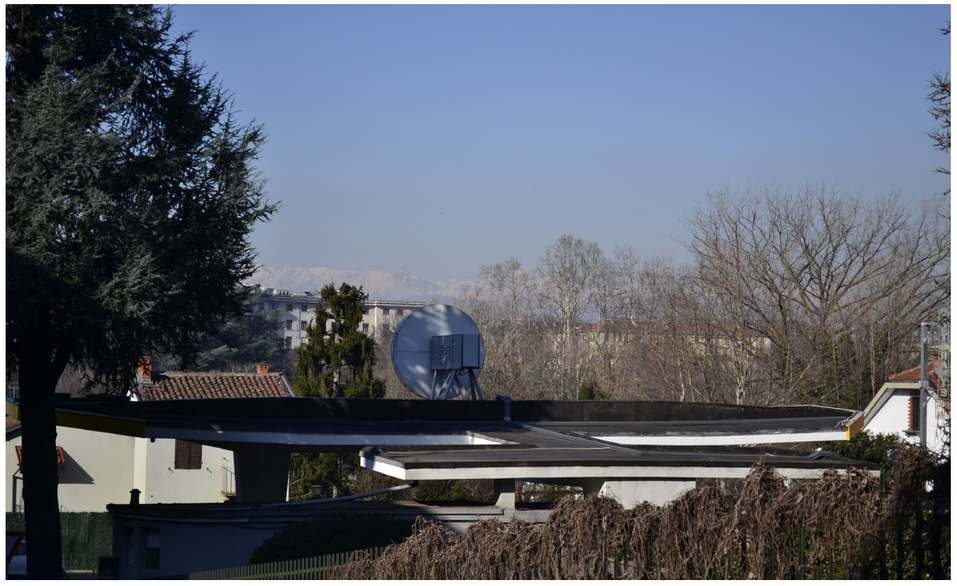
PUNTI D'INTERESSE CULTURALI NELL'AREA LIMITROFA



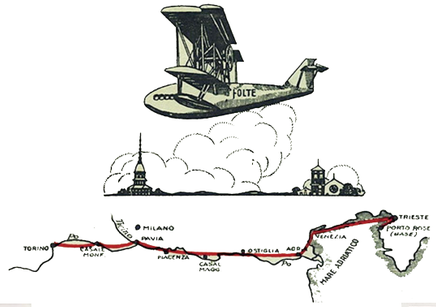
INQUADRAMENTO DEL SISTEMA ARTISTICO NELLA CITTÀ DI TORINO

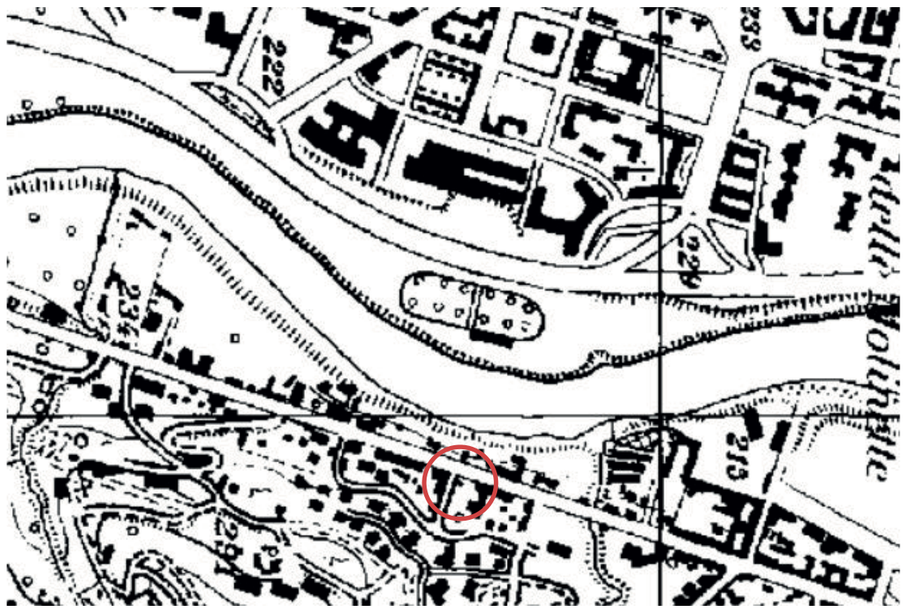
LEGENDA

- *Arte pubblica*
- *Principali spazi artistici*
- *Oggetto d'interesse progettuale*

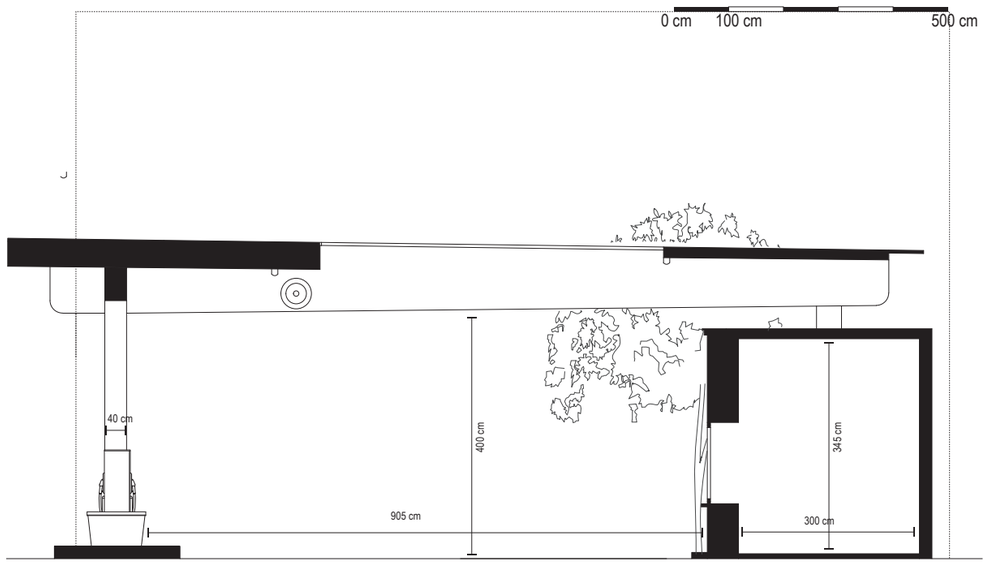


STORIA DELL'AREA PRESO IN ESAME

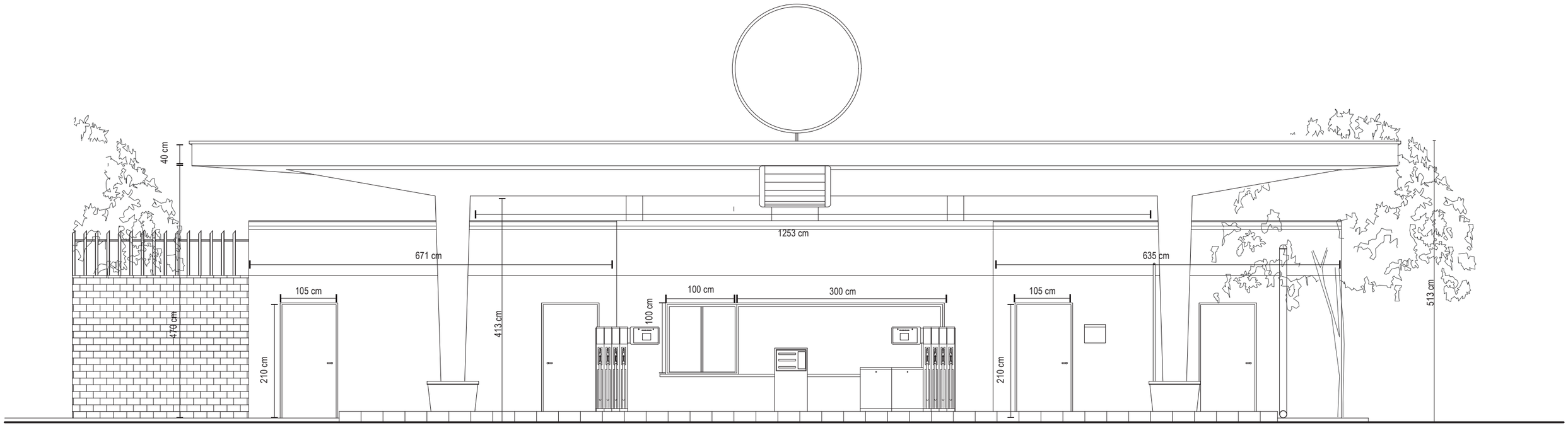




SEZIONE A-A'

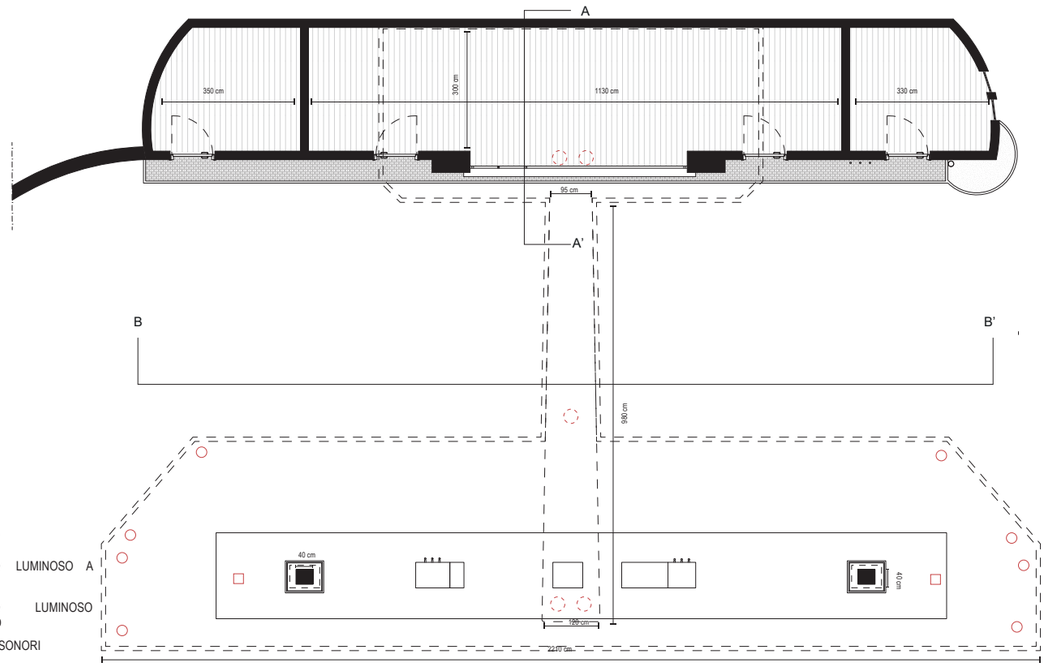


PROSPETTO OVEST

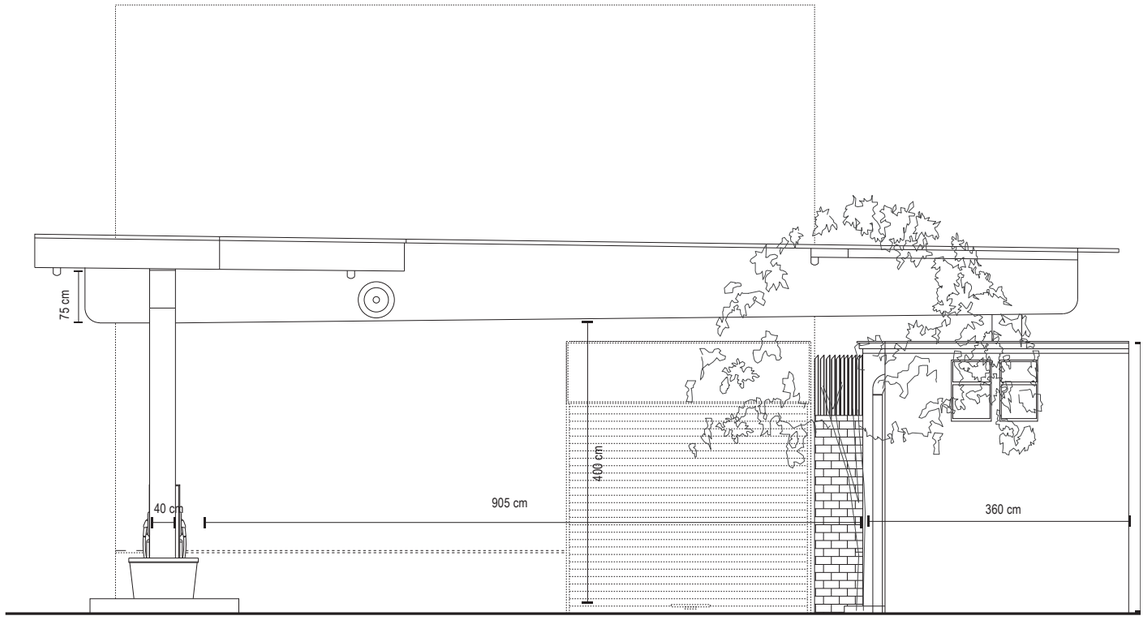


0 cm 100 cm 500 cm

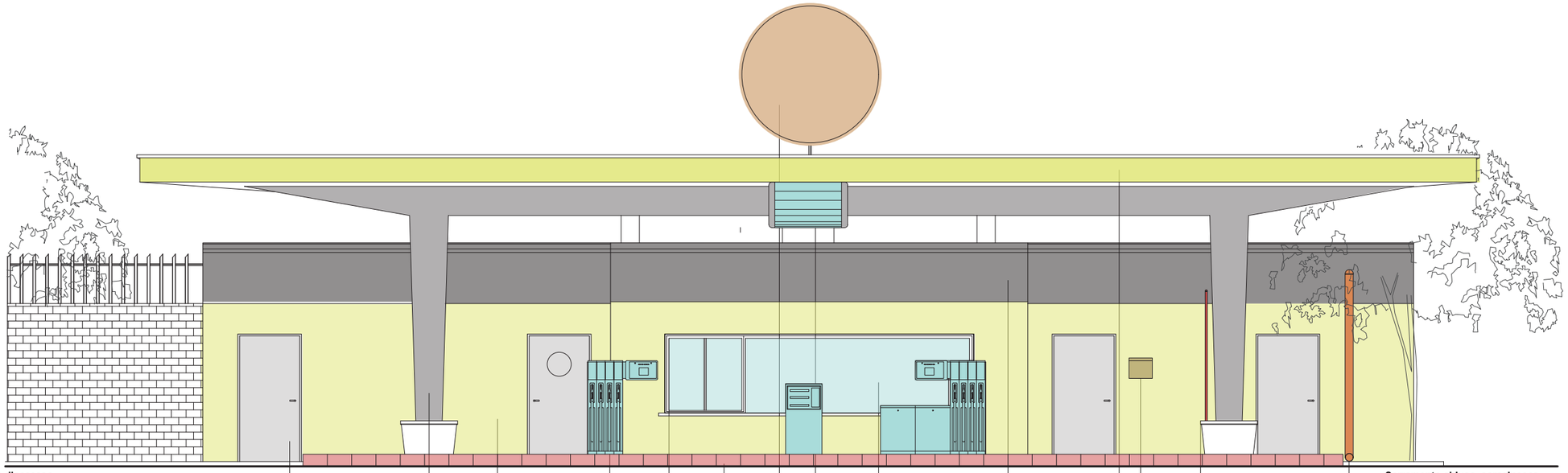
PLANIMETRIA



PROSPETTO SUD



ANALISI DEI MATERIALI E DEI COMPONENTI



1) **Porte d'accesso**
Materiale : Ferro
Dimensioni: 105 cm x 210 cm

2) **Pilastri**
Materiale : Cemento armato
Dimensioni: H.413 cm x media 40 cm

3) **Pompe di distribuzione**
Materiale : alluminio
Dimensioni: 170 cm x 100 cm

4) **Rivestimento edificio**
Materiale : Intonaco calce aerea di finitura gialla
Dimensioni: 170 cm x 100 cm

5) **Serramento**
Materiale : Vetro e telaio in alluminio
Dimensioni: 100 cm x 100 cm
100 cm x 300 cm

6) **Tubi per impianti**
Materiale : Acciaio con finitura grigia

7) **Banchina di sosta**
Materiale : Cemento

Serramento chiuso_saracinesca
Materiale : Ferro
Dimensioni: 400 cm x 100 cm

Tave
Materiale : Cemento armato
Dimensioni: 980 cm x 120 cm x 75 cm

Segnletica
Materiale : alluminio\plastica\ LED
Dimensioni: Diam. 190 cm

Rivestimento edificio
Materiale : Intonaco cementizio di finitura grigia

Rivestimento pensilina
Materiale : Alluminio con finitura gialla

Tubo per scolo delle acque
Materiale : Alluminio finitura grigia e gialla

Buca della posta
Materiale : alluminio
Dimensioni: 40 cm x 50 cm

(8

(9

(10

(11

(12

(13

(14

RILIEVO FOTOGRAFICO

1) Porte d'accesso

2) Pilastri

3) Pompe di rifornimento

4) Intonaco di rivestimento giallo

5) Serramento aperto_ vetro chiaro e telaio

6) Tubi di rifornimento

7) Banchina

RILIEVO FOTOGRAFICO

8) Serramento chiuso_ Saracine-

9) Trave

10) Segnaletica

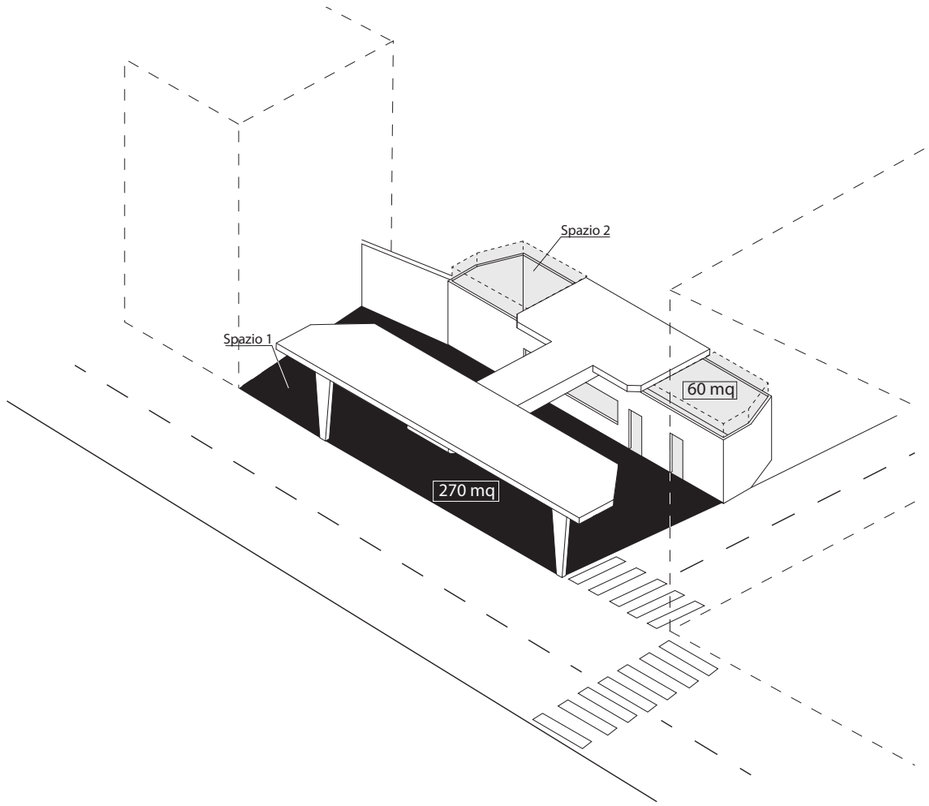
11) Intonaco di rivestimento grigio

12) Pensilina

13) Tubo di scolo delle acque

14) Buca delle lettere

STUDIO DELL'AREA DI PROGETTO



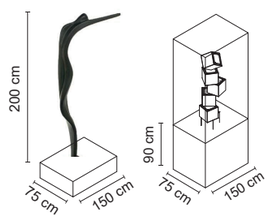
OBIETTIVO PROGETTUALE

L'obiettivo è trasformare l'architettura scelta in arte pubblica e farla rientrare nel tessuto sociale e nella struttura urbana della città.

DIMENSIONI MUSEI DI QUARTIERE

- *Piccolo museo di quartiere: sup. compl= 25% S.L.P. con S.L.P.= 300/500 mq*
- *Medio museo di quartiere: sup. compl= 40% S.L.P. con S.L.P.= 500/1000 mq*
- *Grande museo di quartiere: sup. compl= 70% S.L.P. con S.L.P.= 1000/2000 mq*

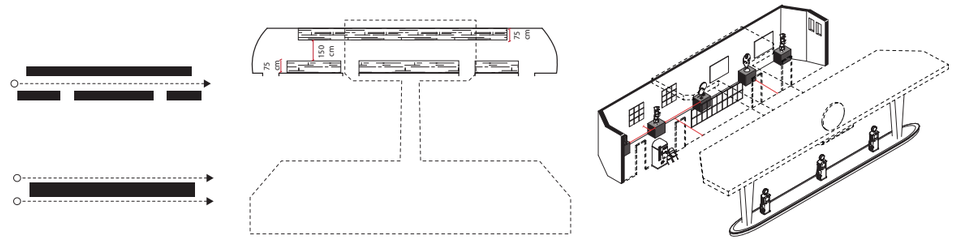
DIMENSIONI INSTALLAZIONI



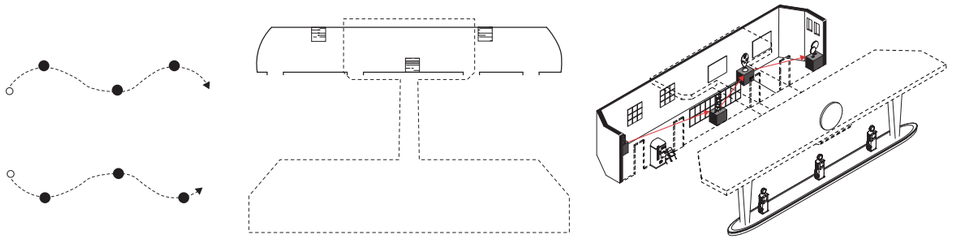
POSSIBILI SCENALI PROGETTUALI

TIPOLOGIA | *PIANTA* | *ASSONOMETRIA*

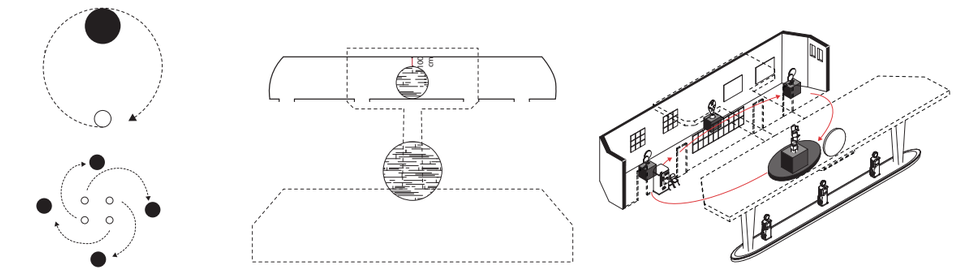
LINEARE



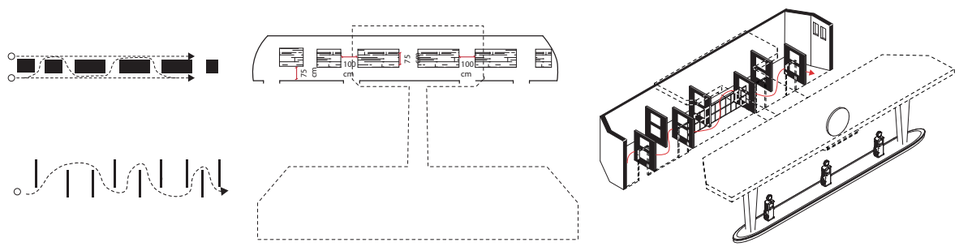
SATELLITE



CIRCOCLARE

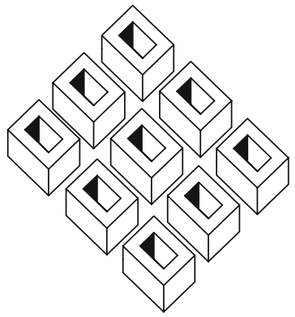


LABIRINTO

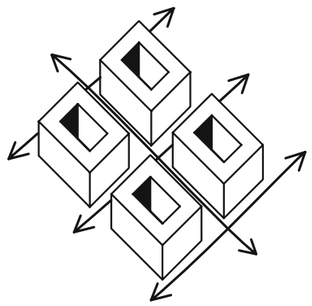


La scelta della quarta stazione di rifornimento, dopo le analisi territoriali fatte, cade su una stazione collocata in un'area centrale della città, rispetto anche alle altre stazioni precedentemente prese in analisi.
La stazione di servizio, si colloca in Corso Massimo d'Azeglio, asse viario fondamentale e principale per le connessioni interne della città. Il Corso viario si distribuisce parallelamente al famoso e importante 'Parco del Valentino', che costeggia in parte, il lato Est della città di Torino. Corso Massimo d'Azeglio trova, quindi, ai suoi lati due ambienti e conformazioni urbane molte diverse tra loro, da una parte il denso e popolato quartiere di Sansalvario, dall'altra il Parco del Valentino, con la sua natura rappresentativa e indole ricreativa, il quale ospita il famoso e storico Castello del Valentino, attualmente sede della Facoltà universitaria di Architettura.
E' proprio in questa realtà che la stazione di servizio scelta trova il suo sedime, al centro di un viale ad altà percorribilità, il quale forma un limite urbano, dando anche poco respiro alla stazione di servizio, e nascondendo gli accessi stessi e la sua struttura.
Nell'ottica di un possibile abbandono dell'oggetto architettonico, l'obiettivo prefissato è proprio quello di stravolgere e capovolgere la situazione di 'degrado' e di nascondiglio della stazione, cercando portarla come protagonista in un'asse viario simile, e dando una funzione connettiva tra le due sponde del viale. La stazione scelta, oltre a trovarsi nelle vicinanze della Facoltà di Architettura, quindi un' occasione per essere quasi una vetrina della stessa Facoltà, si trova esattamente di fronte ad uno spazio potenziale e ampio del Parco, che con una chiave di lettura diversa, potrebbe diventare e ospitare un' ulteriore 'ingresso'.
Con queste modalità, la riconversione e la riprogettazione della stazione, potrebbero risultare un'opportunità per non perdere un' ulteriore oggetto del patrimonio architettonico delle stazioni di servizio, che la stessa città di Torino ospita e possiede da diversi anni.

TESSUTO URBANO - Natura dell'isolato

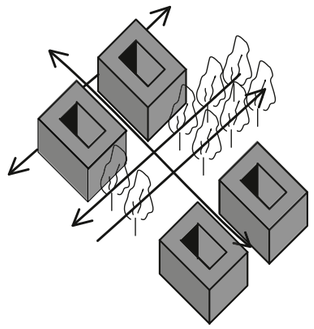


Assetto tipico dell'isolato torinese

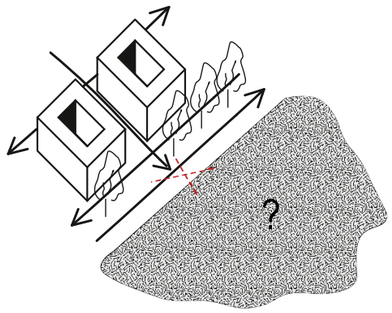


Sviluppo e andamento carrabile tipico

COMPARAZIONE DI TESSUTI URBANI DIVERSI

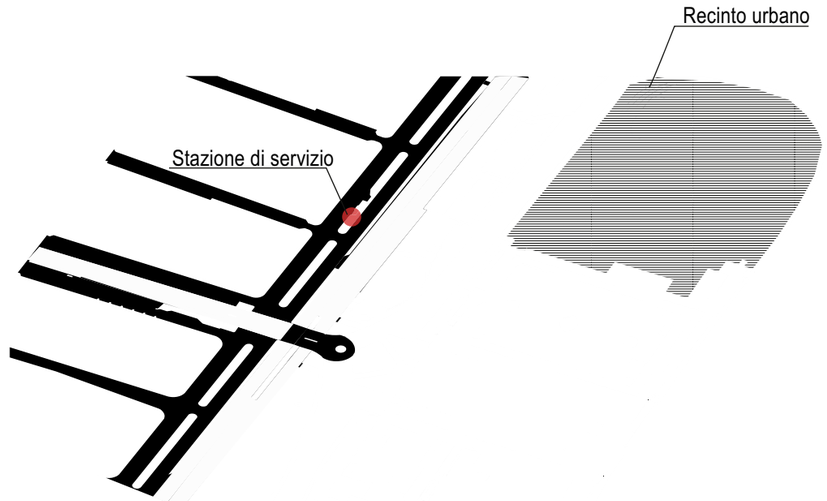


Presenza di un corso tipico nell' isolato ben delimitato da elementi architettonici simili

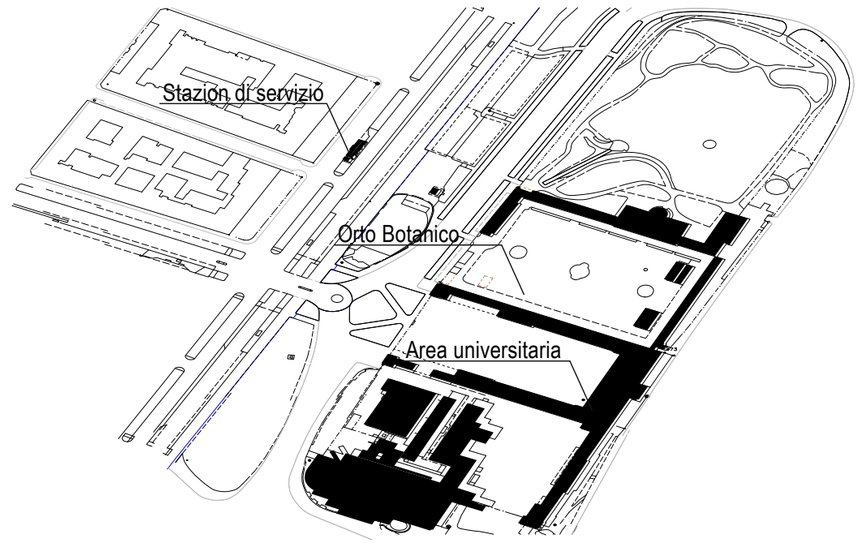


Presenza di un corso il quale delimita due spazi urbani di natura diversa

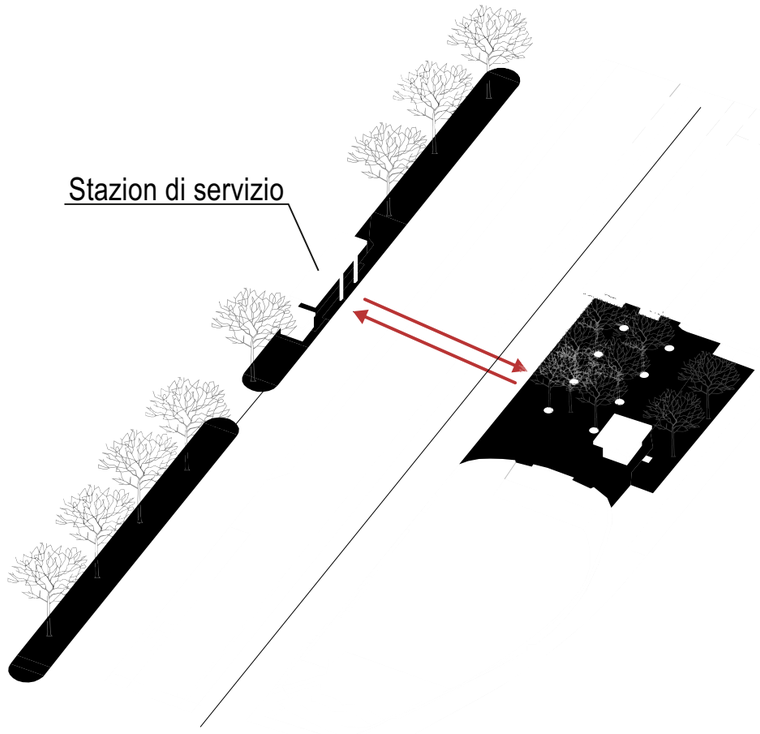
COLLEGAMENTO URBANO



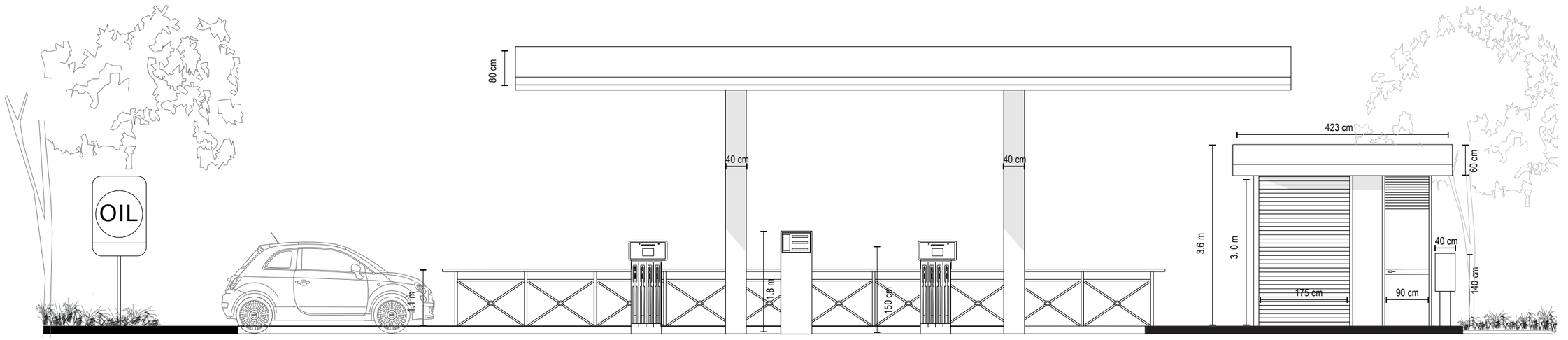
PUNTI D'INTERESSE



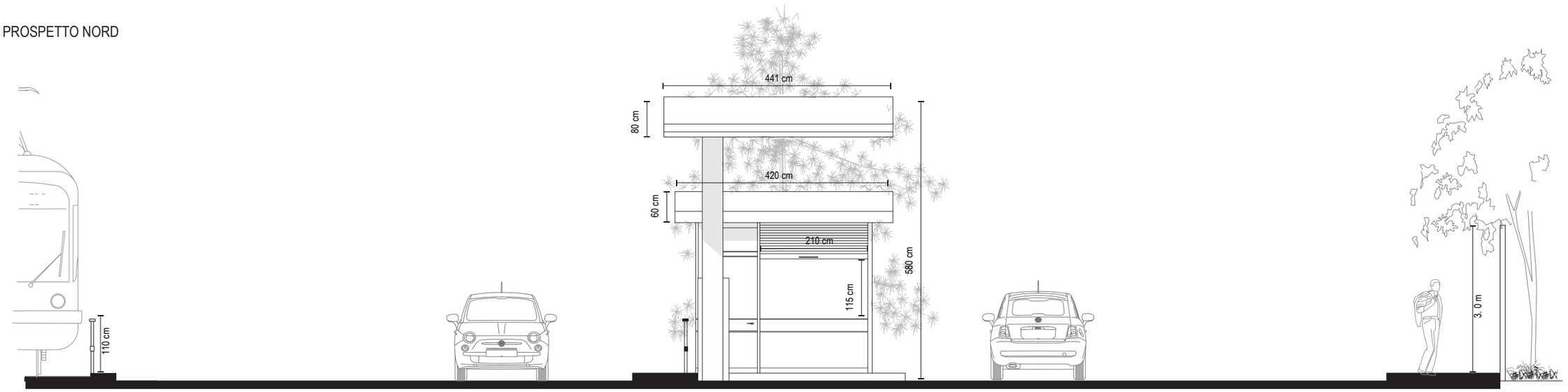
POTENZIALITÀ SPAZIALI



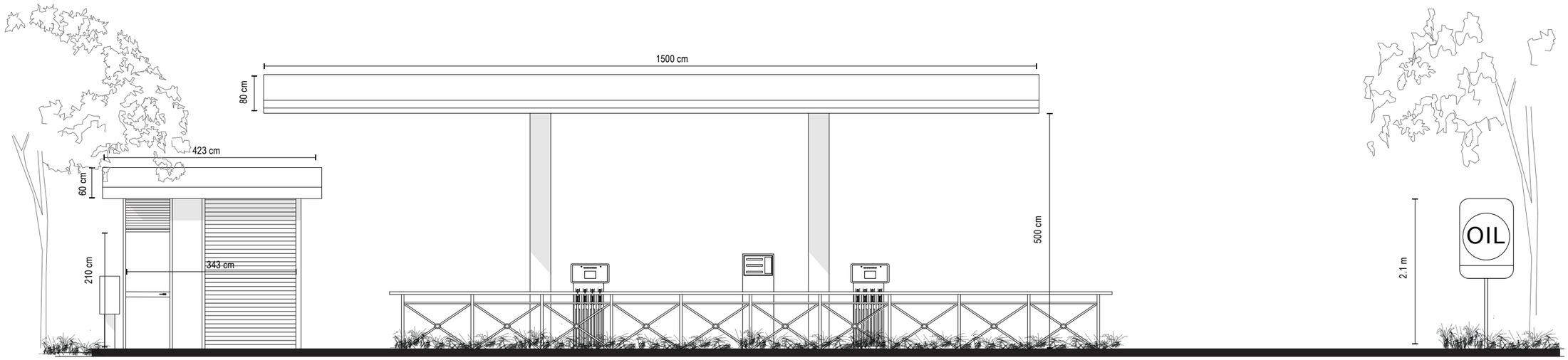
PROSPETTO OVEST



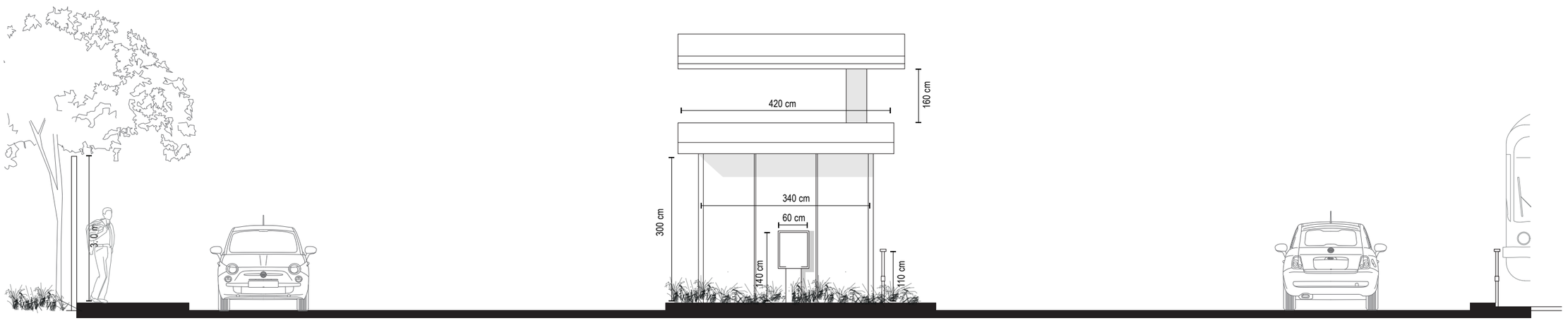
PROSPETTO NORD



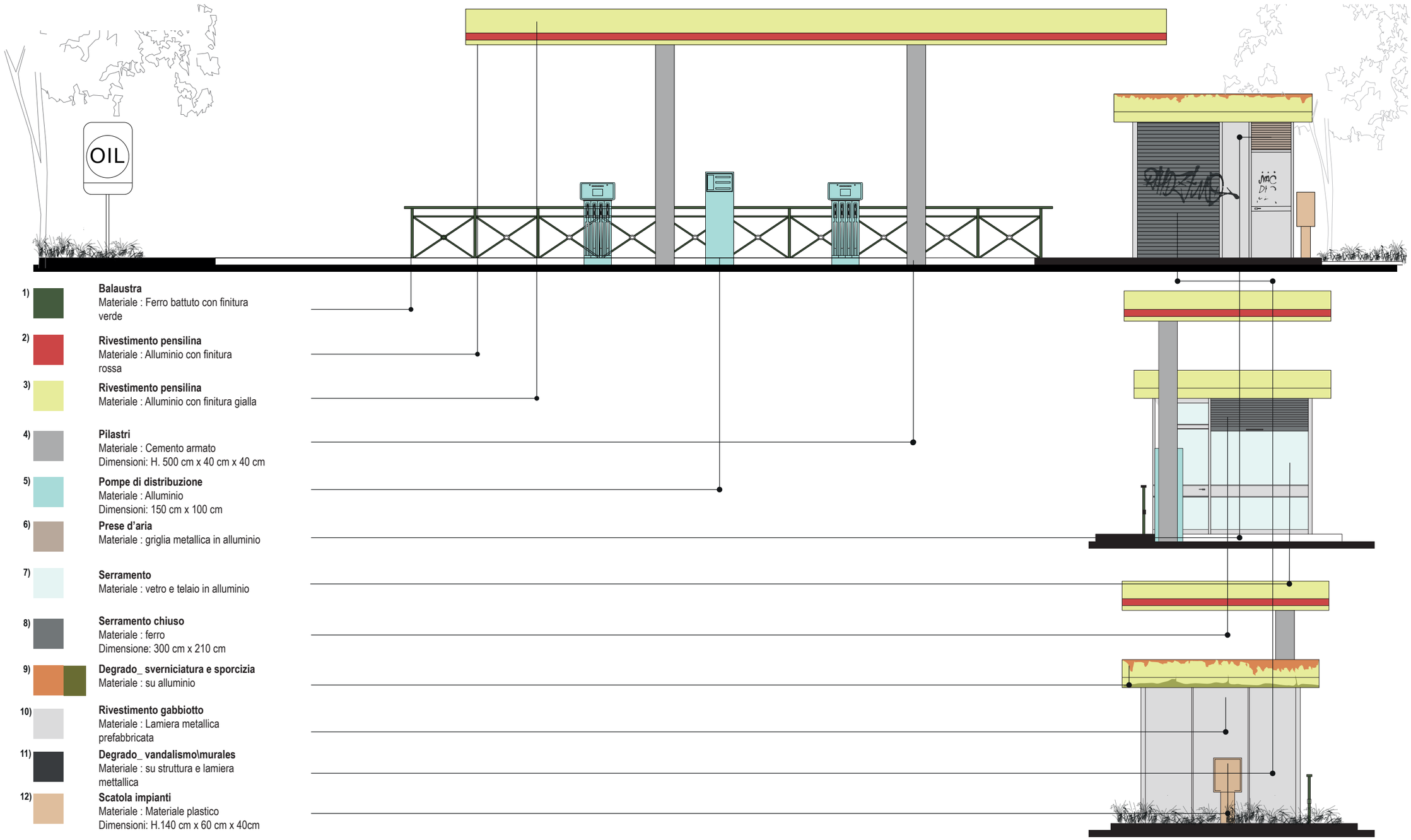
PROSPETTO EST



PROSPETTO SUD



ANALISI DEI MATERIALI E DEI COMPONENTI



1) **Balaustra**
Materiale : Ferro battuto con finitura verde

2) **Rivestimento pensilina**
Materiale : Alluminio con finitura rossa

3) **Rivestimento pensilina**
Materiale : Alluminio con finitura gialla

4) **Pilastri**
Materiale : Cemento armato
Dimensioni: H. 500 cm x 40 cm x 40 cm

5) **Pompe di distribuzione**
Materiale : Alluminio
Dimensioni: 150 cm x 100 cm

6) **Prese d'aria**
Materiale : griglia metallica in alluminio

7) **Serramento**
Materiale : vetro e telaio in alluminio

8) **Serramento chiuso**
Materiale : ferro
Dimensione: 300 cm x 210 cm

9) **Degrado_ sverniciatura e sporcizia**
Materiale : su alluminio

10) **Rivestimento gabbiotto**
Materiale : Lamiera metallica prefabbricata

11) **Degrado_ vandalismo\murales**
Materiale : su struttura e lamiera mettallica

12) **Scatola impianti**
Materiale : Materiale plastico
Dimensioni: H.140 cm x 60 cm x 40cm

RILIEVO FOTOGRAFICO

1) Balaustra urbana

2) Rivestimento pensilina_ giallo

3) Rivestimento pensilina_ rosso

4) Pilastri

5) Pompe di distribuzione

6) Presa d'aria

RILIEVO FOTOGRAFICO

7) Serramento_ vetro

8) Serramento chiuso_ saracinesca

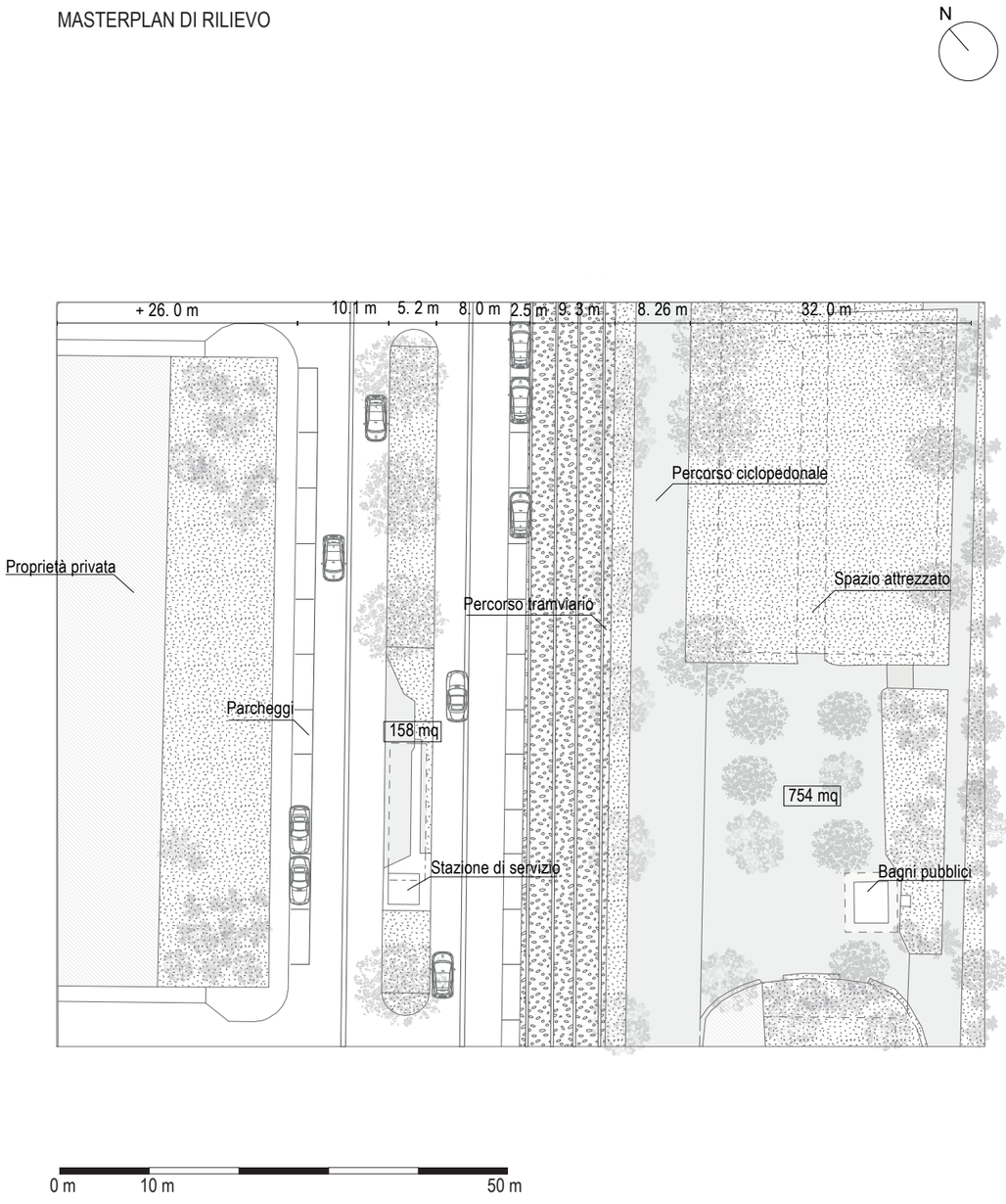
9) Degrado Sverniciatura e sporcizia

10) rivestimento gabbiotto

11)Degrado _ vandalismo

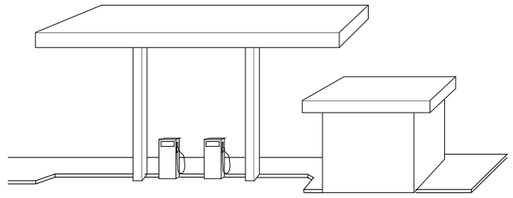
12) Scatola impianti

MASTERPLAN DI RILIEVO

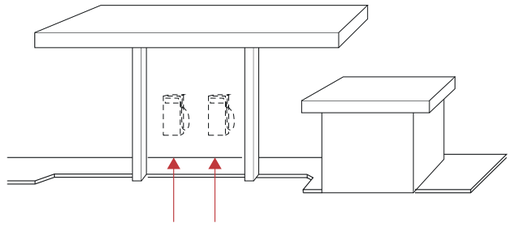


CONCEPT PROGETTUALE

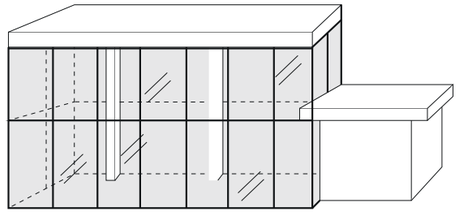
STATO DI FATTO



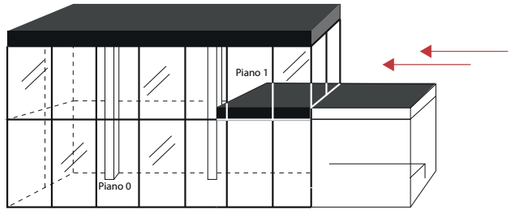
RIMOZIONE



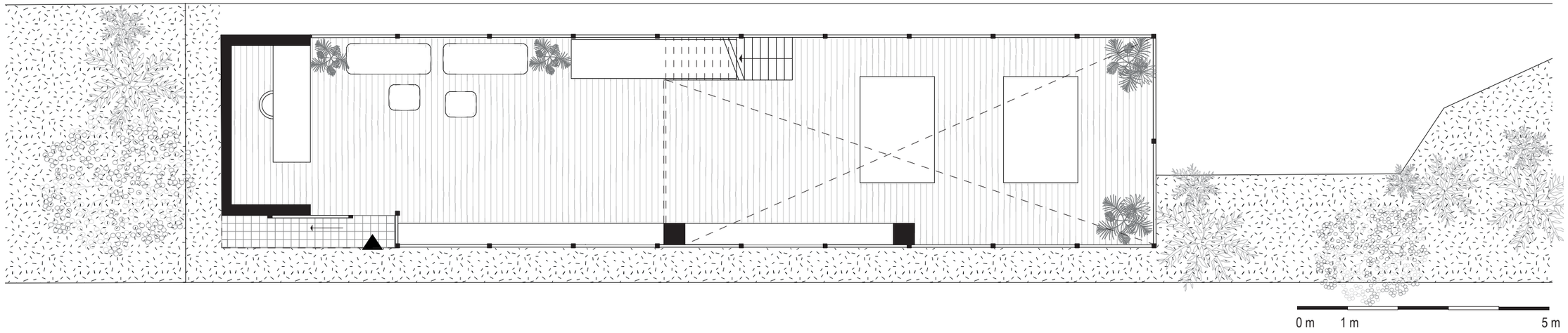
RIVESTIMENTO



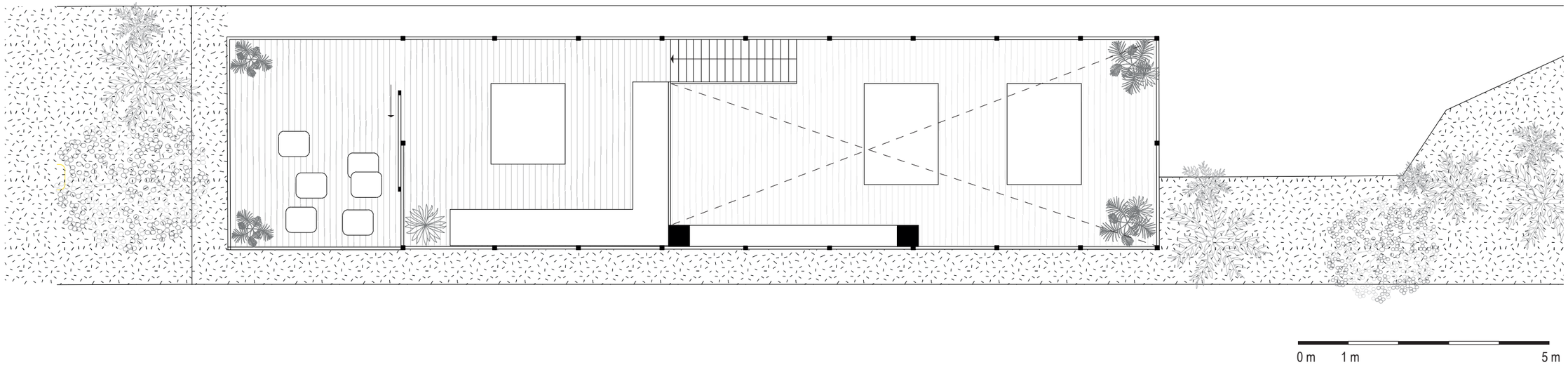
INSERIMENTO



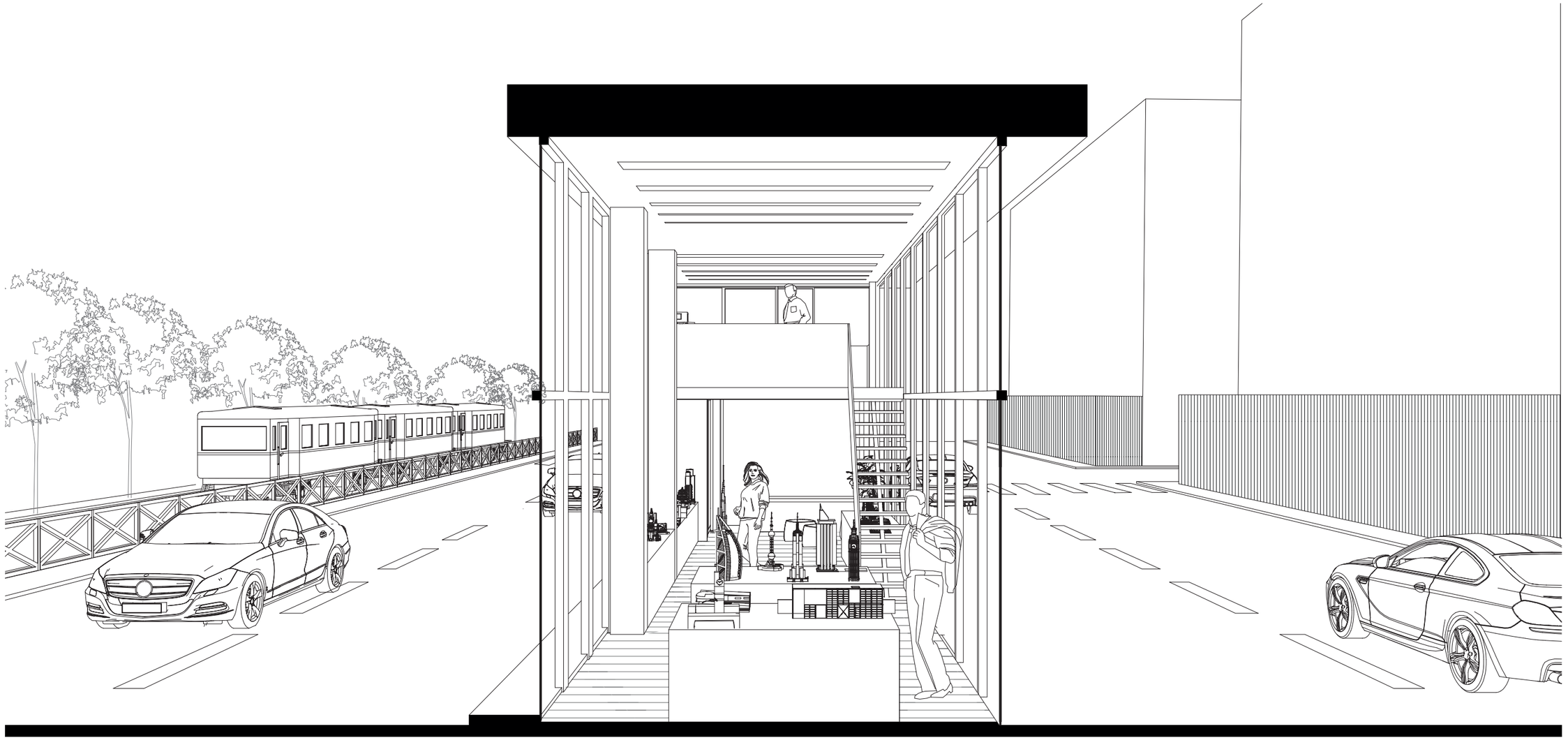
PIANTA PIANO TERRA



PIANTA PIANO PRIMO

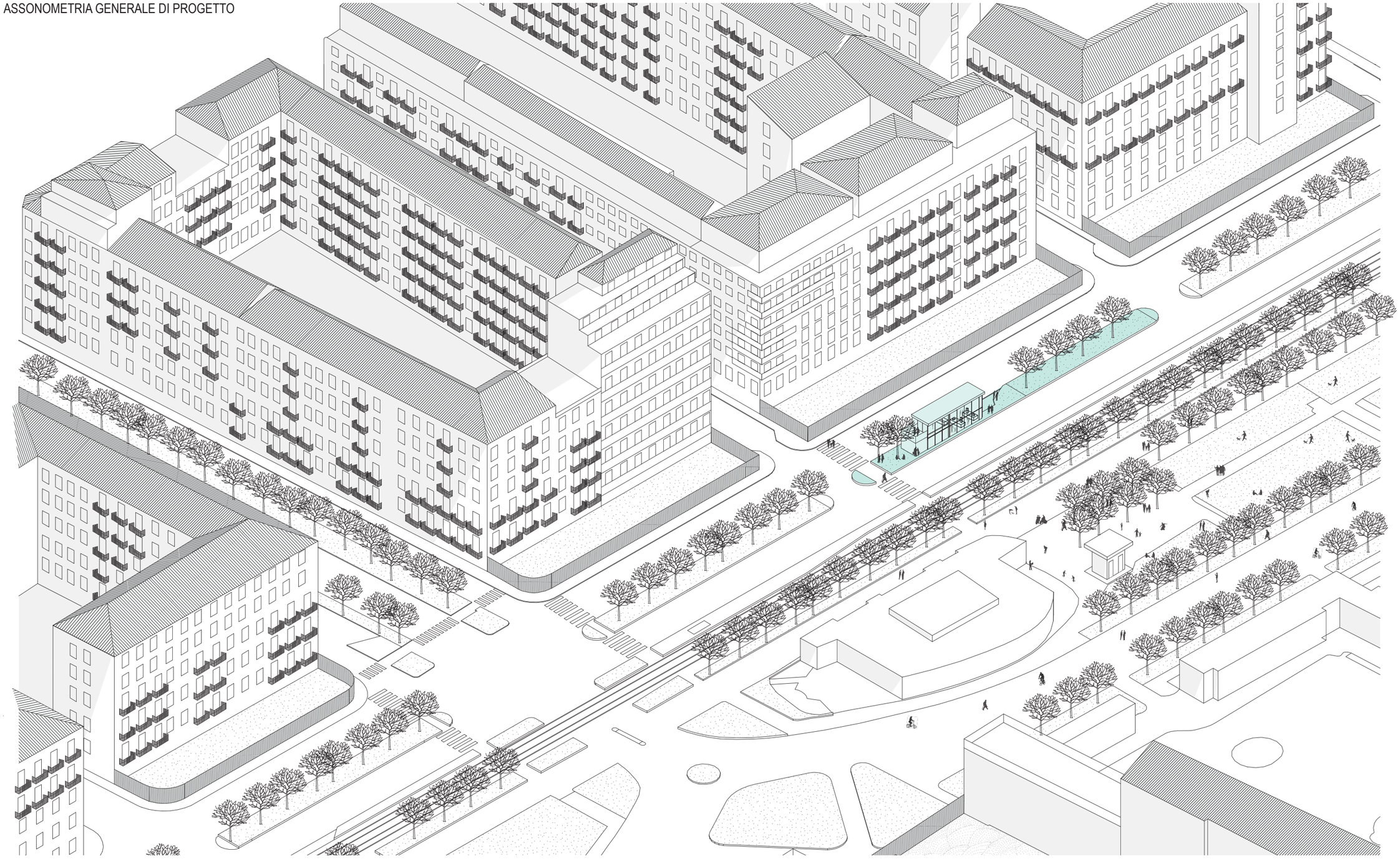


SEZIONE A-A'



SEZIONE B-B'

ASSONOMETRIA GENERALE DI PROGETTO



Showcase of
Architecture

Showcas
Architec

8 CONCLUSIONI

Questa tesi, attraverso gli strumenti dell'architettura, si prefigge il ruolo di svelare delle architetture che altrimenti sarebbero rimaste ai margini. Il tema di restauro è stato trattato soprattutto da un punto di vista culturale ed è riuscito attraverso l'analisi, lo studio ed il ridisegno, a scoprire le vere entità, o per meglio dire possibili entità, di queste strutture come architetture.
Proprio in quest'ottica, l'elaborato si è soffermato sull'analisi e sulla comprensione delle misure, degli spazi, delle forme e dei simboli che le diverse culture hanno attribuito a questo tipo di oggetti. Ciò ha consentito di regalare e aggiungere alle raccolte archivistiche e documentaristiche, delle informazioni riguardanti le gas station come manufatti architettonici e quindi come occasione di progetto di recupero, conservazione, restauro e ripensamento.

Durante la ricerca svolta lungo tutto il percorso dell'elaborato, è emerso come la distanza e la ricchezza di indifferenza riguardo la tematica delle stazioni di servizio, abbia causato una forte mancanza di documentazione architettonica, artistica, letteraria e fotografica. Fatta eccezione della scuola americana, dove le raccolte archivistiche sono abbondanti, in molti Paesi tra cui l'Italia, il raggiungimento e la consultabilità sul tema è molto complesso. Questo, come racconta l'architetto S. Caccia nel sul libro '*Tutela e restauro delle stazioni di servizio*', spesso deriva dall'atteggiamento delle grande industrie petrolifere sul tema: "*La difficoltà di indagare il tema riflette anche la scarsezza di risorse archivistiche, e non meno l'atteggiamento delle società petrolifere stesse che , salvo rare eccezioni, non consente l'accesso ai propri fondi e laddove questi siano resi consultabili risultano troppo spesso depauperati per una mancata politica di conservazione*".
A compensare questa scarsità di fonti, anche se in piccola parte, è necessario rifarsi alle informazioni reperibili presso i collezionisti privati, all' insufficiente materiale archivistico ed alle poche riviste del settore. Tutto ciò mette in evidenza, ancora una volta, come l'immenso patrimonio posseduto sul tema, non venga per niente valorizzato ed approfondito, portando il diffuso scenario passato e odierno delle stazioni di servizio, ad una possibile definitiva perdita.
In più, nonostante il panorama riguardante le stazioni di servizio stia attraversando un periodo di evoluzione e riaggiornamento, si trova spesso ad essere confuso e disorganizzato.

E' proprio in questo contesto che dovrebbero essere attuate delle politiche e delle strategie volte alla riorganizzazione di questo patrimonio eterogeneo, con l'obiettivo di accrescere la consapevolezza e la conservazione dell'oggetto. Una giusta riorganizzazione e stesura di nuovi documenti archivistici, potrebbe essere la catalogazione delle diverse stazioni di rifornimento, in base alle relazioni che esse hanno con il territorio limitrofo ed il tessuto urbano in cui si insediano.
Il primo passo verso questa direzione potrebbe essere la mappatura di tutte le stazioni di servizio presenti a livello urbano all'interno dei contesti cittadini; successivamente si potrebbe distinguere quali tra queste siano realmente in uso o vertano in stato di abbandono.
A questo punto, servirebbe capirne le condizioni materiche e strutturali dei manufatti selezionati, percependo quali tra queste possano avere le condizioni migliori per un'occasione conservativa, di restauro, di tutela o di riconversione .

Per mettere in moto una macchina del genere le operazioni da fare potrebbero essere notevoli e considerevoli, poiché raccogliere una buona e corretta documentazione richiederebbe un controllo elevatissimo di tutte le informazioni; è anche vero, che al giorno d'oggi, le strumentazioni tecnologiche utili ad avere un sistema di Database simile, capiente e intelligente, sono di più facile reperibilità.
Affinché questo processo faccia emergere al meglio la potenzialità di queste architetture, sarebbe necessario porsi a priori in modo differente nei confronti della città e dei suoi singoli elementi urbani, architettonici e strutturali. Un modo per farlo potrebbe essere quello di cambiare punto di vista di noi cittadini, cercando di sviluppare una maggiore osservazione critica dello spazio che ci circonda.
Ci si dovrebbe porre come obiettivo una miglior educazione e sensibilizzazione su temi simili, promuovendo la curiosità di conoscere quelli che sono le strutture presenti nelle nostre strade, coltivando l'interesse della storia dell'architettura, ma in particolar modo, avendo il desiderio di camminare tra le vie della città, con gli occhi sempre alzati e attenti nel guardare qualsiasi costruzione presente nei vicoli e nei quartieri, evitando cosi che qualsiasi oggetto possa passare inosservato, rimanendo solo sullo sfondo di un paesaggio ormai, forse, frettoloso e troppe volte caotico.

9 BIBLIOGRAFIA

'*Gas Station*', di Giovanni Paganoni, Decio Grassi, Enrico Castruccio, Milano,

A. Skogstad Aamo, Bensin stasjonen. En visuell historie, Norsk Form, Oslo, 1995, pp.67-73

Archivio Brevetti, Roma. Domanda modello di Fabbrica, registro Num.D'ordine 48 Genova 18 febbraio 1932

Archivio Mario Bacciocchi*, 'Stazione di servizio Cif petroli',* Milano, c. 1950

Archivio Civico di Torino, Chiosco Piazza Balilla, n.1634 del 29 luglio 1938

Archivio Civico Lucca, Sistemazione di un serbatoio di sicurezza con colonna di distribuzione o di Pompa stradale, 1924

B. Blistène, Conversation with Ed Ruscha, in Edward ruscha, catalogo della mostra, Museum Boymans-van Beuningen, Eelbirg de Groot, utitgever: Museum Boymans- van Beuningen, 1990, p.134

B. Martusciello, Diario creativo del testimone «Mambor», in Inserto Alias de Il manifesto, 13 dicembre 2014, p. 4.

C.E: Gadda, Dell' automobile, in <<Pirelli>>, n.4,1995, cit. A.Brilli, La vita che corre. Mitologia dell'automobile, Bologna, il Mulino,1999,pp.88-89

Dalla triennale di Milano una menzione speciale per la stazione Rogers in <<il Piccolo>>, 20 maggio 2009, p.25

E. Denison, Fiat Tagliero Service Station, in <<Architectural Design>>, volume 76, issue 6,2006, p. 134

E.Ruscha, *The witness*, in <<*Esquire*>>, 1988

F. De Mattia, L'importanza dei distributori nella vendita dei carburanti, in <<Rivista Italiana del Petrolio>>,1953, p.36.

F.Berti, I segreti del 'benzinaio', in<< Il Gatto Selvatico>>, marzo,1956, p.10

F. Paolini, Un Paese a quattro ruote. Automobili e socità in Italia, Venezia, Marsilio, 2005

FILL 'ER UP: THE REHABILITATION OF EARLY TWENTIETH CENTURY GAS

Frank Lloyd Wright- designed gas station to be built in Buffalo, in <<Architectural Record>>, 2003 September, v.191, n°9

G.Fisogni, Dalla latta al self-service, in D.Grassi,G.Fisogni,Museo Sirm,Milano, Electa 1993, pp.1-11

J.A.Jakle, K.A.Sculle, *The gas station in America*, Baltimore and London, Johns Hopkins University Press, 1994

La rivista assumerà dal 1935 la denominazione di <<Staffetta di informazioni petrolifere>> e nel 1937 di <<Staffetta Quotidiana Petrolifera>>

M.Baciocchi, AGIP, Progetti tipo degli impianti stradali in Italia, Archivio Privato Baciocchi, Milano

M.Moraglio, Storia delle prime autostrade italiane(1922-1943).Modernizzazione affari propaganda,Torino,Trauben, 2007

P.Colombo, *Ed Ruscha*, Roma, Gangemi,1988.

P.Leider, Books, in <<Artforum>>, settembre 1963

Revue Pétrolifère, 5 ottobre 1929, in Sompairac, Stationns service, cit., p.19.

Rivista <<Esso>>,4, 1949.

STATIONS, EVAN CHRISTOPHER CRAMER,B.A., Washington and Lee University, 2001

Stazioni di servizio. Itinerario- Itinerary 152, in <<Domus>>, 811, january, 1999

The Car is Born – A documentary about Carl and Bertha Benz Archived 2012-09-05 at the Wayback Machine

S.Caccia, '*Tutela e restauro delle stazioni di servizio'*, Milano, FrancoAngeli, 2012.

W. Dwayne Jones, 'A Field Guide to Gas Stations in Texas', Texas, Texas Department of Transportation, 2016.

W. Guadagnini, Allan d'arcangelo. retrospettiva, Milano, Silvana, 2005.

SITOGRAFIA

Alfonso Rago, '*Carburanti: Italia fanalino di coda in Europa*', automoto.
www.automoto.it/news/carburanti-italia-fanalino-di-coda-in-europa.html

ANFIA associazione nazionale filiera industria automobilistica
https://www.anfia.it/it/

Art & Object ,Edward Hopper's Intimate Paintings of the American Landscap
www.artandobject.com/articles/edward-hoppers-intimate-paintings-american-landscape

Artribune, ex stazione Agip di Bacciocchi
www.artribune.com/progettazione/architettura/2017/12/milano-stazione-agip-bacciocchi-michele-de-lucchi/

Camille Walala, WALALA PUMP AND GO - FORT SMITH, ARKANSAS
https://www.camillewalala.com/latest-work/2019/12/4/walala-pump-and-go-fort-smith-arkansas

DANIEL, FROMSON, 'Frank Lloyd Wright's Forgotten Gas Station of the Future', The Atlantic, JULY 20, 2011
https://www.theatlantic.com/national/archive/2011/07/frank-lloyd-wrights-forgotten-gas-station-of-the-future/242250/

Derrington Building Studio, MEGA.
https://www.derrington.co/mega

Economyup, *Sharing Mobility.*
www.economyup.it/mobilita/sharing-mobility/

Edward Hopper, Four-lane-road
www.art.com/products/p38997496514-sa-i9850019/edward-hopper-four-lane-road-1956.htm

EV Readiness Index 2020, avere-france
www.avere-france.org/Uploads/Documents/1579797648628c56e5ecac4d6461d2c31e-464741ce-EV%20readiness%20index%202020.pdf

Il giornale dell'architettura, '*La seconda vita della stazione di benzina di Mies van der Rohe'*
www.ilgiornaledellarchitettura.com/web/2012/10/29/la-seconda-vita-della-stazione-di-benzina-di-mies-van-der-rohe/

Lorenzo Morello, Presidente della commissione Cultura di Asi, *'Storia ed evoluzione dell'auto elettrica',*
http://motori.ilgiornale.it/storia-ed-evoluzione-dellauto-elettrica/

Jamie Marie DeAngelo, B.A., M.A., *Preservation probabilities : a quantitative analysis of Austin's historic gas station stock*, The University of Texas at Austin, December 2016
www.repositories.lib.utexas.edu/handle/2152/47258

FONTI SITOGRAFICHE DELLE IMMAGINI

Moma, '*Allan D'Arcangelo, American, 1930–1998'*
www.moma.org/artists/1349?=undefined&page=&direction=

Moma, *'Walker Evans, Country Store and Gas Station, Alabama, 1936'*
www.moma.org/collection/works/130458

Moma, Edward Hopper, '*Gas*', 1940
www.moma.org/collection/works/80000?sov_referrer=artist&artist_id=2726&page=1

Moma, Edward Ruscha
www.moma.org/collection/works/76637?sov_referrer=artist&artist_id=5086&page=1

NE Nomisma Energia su dati UP,
www.unionepetrolifera.it/wp-content/uploads/2014/06/04_NE_rete-per-italia_sintesi.pdf

Neue Presse Coburg: Elektroauto in Coburg erfunden (German),
www.np-coburg.de/region/coburg/Elektroauto-in-Coburg-erfunden;art83420,1491254

OATO, Premio architetture rivelate, 2019
www.oato.it/iniziative/premio-architetture-rivelate/

R. D. BURTON: "OLD WOODIE" ACRYLIC ON BOARD
www.artcenterinformation.com/2013/08/tip-building-an-art-career/

Susanna Caccia, Linkiesta, 'Pompe di benzina, patrimonio architettonico a rischio'.
www.linkiesta.it/2013/04/pompe-di-benzina-patrimonio-architettonico-a-rischio/

The Cineroleum / Assemble
www.archdaily.com/777156/the-cineroleum-assemble

The Space, *Derelict petrol station becomes a dazzling artwork ,in London*
www.thespaces.com/derelict-petrol-station-becomes-dazzling-artwork-london/

Thomas Hussung, '*Acapulco Gas Station*'
www.charitystars.com/product/acapulco-gas-station-di-thomas-hussung

'Id created', Stazione Tesla-Supercharger, Aosta, Italia.
https://idcreated.com/portfolio/tesla-supercharge

'Ragsdale and Hansen's $ Station No. " 1' , 43823, USCLibraries, 1920/1929 circa
http://digitallibrary.usc.edu/cdm/singleitem/collection/p15799coll65/id/2110/rec/16

'*Unidentified gas station advertising Gilmore gasoline*', 44106, USCLibraries, 1920/1929 circa
http://digitallibrary.usc.edu/cdm/singleitem/collection/p15799coll65/id/2109/rec/23

Alessandro,Menini, Distributore di benzina, Piazzale Accursio, Milano, Italia.
https://www.alessandromenini.it/urban-station/

AP, '*Stazione di servizio Dea*', Hannover, Germania, 1956.
https://gizmodo.com/the-amazing-architectural-evolution-of-the-filling-stat-1772864964

AP, *Stazione di servizio nazionale a Retford*, Inghilterra, 1961.
https://gizmodo.com/the-amazing-architectural-evolution-of-the-filling-stat-1772864964

Art Deco Union Oil station, c1940
https://www.76.com/?fbclid=IwAR0gINc0Ts72GaHc93CrA78ACxD1SKC6oGQGXovphf_QyUo-ryw3OQ84bHT8

Brian, Collins, '*Stazione di servizio Helios House*', Los Angeles,2007
https://www.wearecollins.com/work/bp/

Camille Walala, *WALALA PUMP AND GO - FORT SMITH*, ARKANSAS
https://www.camillewalala.com/latest-work/2019/12/4/walala-pump-and-go-fort-smith-arkansas

Carol, M, *Conoco Art Déco*, Shamrock, in Texas, 1936.
http://www.loc.gov/pictures/item/2014633462/ù

Carol, M., '*Shell a Winston-Salem'*, Carolina del Nord, Library of Congress, 11 giugno 2005
http://www.loc.gov/pictures/item/2010630843/

Carta storica della città di Torino
http://www.cittametropolitana.torino.it/cartoview/

Chase, Daniel, Derrington Building Studio, MEGA.
https://www.derrington.co/mega

Damian, Flores, 'Gasolinera de Porto Pi'. Madrid. Progetto di Casto Fernández Shaw, 1927.
https://www.researchgate.n et/figure/Gasolinera-de-Porto-Pi-Madrid-Progetto-di-Casto-Fernandez-Shaw-1927-Olio-su-tela_fig3_339028809

Dick Whittington Studio, '*Viste notturne della nuova stazione dopo il ritocco'*, Giobbe 1932-010-021-117, USCLibraries, 1932.
http://digitallibrary.usc.edu/cdm/compoundobject/collection/p15799coll170/id/32689/rec/99

Dick Whittington Studio, *North Alexandria Avenue e Hollywood Boulevard* , Los Angeles , CA, Giobbe 1932-005-014-081, USCLibraries, 1932.
http://digitallibrary.usc.edu/cdm/compoundobject/collection/p15799coll170/id/33595/rec/95

Duilio, Damilano, '*Stazione di servizio Gazoline*', Cuneo, Italia, 2011.
https://www.archilovers.com/projects/24932/gazoline.html

Ellis, R. Bosworth\AP, Distributore di benzina Alamo, Serape Belt, East Los Angeles,
https://gizmodo.com/the-amazing-architectural-evolution-of-the-filling-stat-1772864964

Ed. Hopper, 'Four Lane Road', Edward Hopper – Superstrada a quattro corsie 1956*, Artribune, 2012*
https://www.artribune.com/report/2012/09/hopper-fra-spagna-e-francia/attachment/superstrada-a-quattro-corsie-1956-courtesy-withney-museum-of-american-art/

Foto Idroscalo
http://www.piemontetopnews.it/da-torino-a-trieste-con-lidrovolante-e-storia-di-90-anni-fa/
https://www.rottasutorino.it/2016/08/quando-gli-aerei-atterravano-allidroscalo.html
https://www.aeroclubcomo.com/Portals/0/2018/1926-2016-90%20anni%20della%20SISA.pdf
http://www.piemontetopnews.it/da-torino-a-trieste-con-lidrovolante-e-storia-di-90-anni-fa/

Fox Photos, Getty Images, 'Shell, East bourne, East Sussex', 1949
https://gizmodo.com/the-amazing-architectural-evolution-of-the-filling-stat-1772864964

Fox Photos, Getty Images, Shell filling station at Blashford, Hampshire, England, 1930.
https://gizmodo.com/the-amazing-architectural-evolution-of-the-filling-stat-1772864964

Galen, P. van ,*Auto Palace' service station for Texaco*, in Nijmegen, Netherlands, 1936.
https://beeldbank.cultureelerfgoed.nl/rce-mediabank/detail/1cc7bee5-8fc2-5f24-2edf-cb628d42d435/media/905751da-a106-5bdc-76e3-947877c97b2e

George, Marks, Getty Images, '*Stazione di rifornimento Guul'*, Stati Uniti, c1950.
https://gizmodo.com/the-amazing-architectural-evolution-of-the-filling-stat-1772864964

Giorgi, Khmaladz, '*Stazione di rifornimento + McDonald's*', Batumi, Georgia, 2012
http://giorgikhmaladze.com/#projects

Giuseppe, Batolini, foto gas stations
giuseppebartolini.com/paesaggi-urbani/

H.Deeken, Stazione di servizio BV Aral, Rosemeyer in Lingen. 1950
'Tutela e restauro delle stazioni di servizio',S.Caccia.

Hernan, Pitto, Bellocchio, Illustrazioni Gas station.
pittobellocchio.com/

Hulton Archive, Getty Images, *'Stazione di servizio di Turnbull'*, Plymouth, 1963.
https://gizmodo.com/the-amazing-architectural-evolution-of-the-filling-stat-1772864964

I, Sailko, Fiat Tagliero, Asmara, in Eritrea, 1938.
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Fiat_tagliero,_01.JPG

Jamie, Lund; Pine, Journal, '*R. W. Lindholm Service Station'*, Frank Lloyd Wright, Minnesota, 1958
https://www.duluthnewstribune.com/business/real-estate/4712112-Cloquets-Frank-Lloyd-Wright-gas-station-sold-after-60-years-in-family

John, Vachon, Firestone, Tulsa, Oklahoma,
https://www.loc.gov/pictures/item/2017871631/

Martin, Heiberg, Tankstation tegnet di Arne Jacobsen, Skovshoved.
https://dac.dk/viden/artikler/arne-jacobsen/

Montreal in Pictures, '*Stazione di servizio progettata da Mies van der Rohe*', Montréal, 2014
http://montrealinpictures.com/blog/2014/08/22/ludwig-mies-van-der-rohe-gas-station/2014-08-22-mies-van-der-rohe-gas-station-3/

Paul, Sableman, '*Stazione di servizio di Council Plaza*', St. Louis, 1968.
https://www.flickr.com/photos/pasa/6090283618/

Photo Library of Congress, '*Manufactured in 1911, an S.F. Bowser Model 102 "Chief Sentry" pumped gas on North Capitol Street in Washington D.C'*, 1920
https://aoghs.org/transportation/first-gas-pump-and-service-stations/

Repsol, '*Stazione di servizio Repsol*', Spagna, 1997,
https://www.flickr.com/photos/repsol/sets/72157646250556850/with/14990619465/

Service Station di Sinclair Fiera mondiale di New York del 1964-65.
https://www.sinclairoil.com/history/1960.html

Shell vicino a Purkersdorf, Austria, 1940
http://muzeumantikvarium.hu/item/autoturak-also-ausztiaban

Stazione AGIP, Fortepan, 1972
http://fortepan.hu/?image_id=73811

Stazione di benzina YPF (Yacimientos Petrolíferos Fiscales) a Chacarita, Buenos Aires, Archivo General de la Nación (AGN),1951. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Buenos_Aires_-_Chacarita_-_Estaci%C3%B3n_de_servicio_YPF_1951.jpg

Stazione di servizio Agip sulla statale 16, Barletta, Italia, 1959
http://enistoria.eni.com/en/inizia-il-viaggio/1959.html

Stazione di servizio Agip, Cerignola, Italia, 1958
http://enistoria.eni.com/en/inizia-il-viaggio/1958.html

Stazione di servizio Agip, Moncalieri, Italia, 1958
http://enistoria.eni.com/en/inizia-il-viaggio/1958.html

Stazione di servizio Agip, San Donato Milanese, Italia, 1958
http://enistoria.eni.com/en/inizia-il-viaggio/1957.html

Stazione di servizio dell'Aquila, Sesto San Giovanni, (MI), Italia, 1949.
http://www.fondazionefavini.it/opere/stazione-di-servizo-carburanti/

Thomas, Hussung, '*Acapulco Gas Station*', 2017
www.charitystars.com/product/acapulco-gas-station-di-thomas-hussung

Thomas, Hussung, *'Havana Gas Station', 2017*
https://www.whitecrossart.com/havana-gas-station-490

Walk, Evans, '*Highway Corner, Reedsville, West Virginia*', The J. Paul Getty Museum*, 1935*.
www.getty.edu/art/collection/objects/34746/walker-evans-highway-corner-reedsville-west-virginia-american-1935/

Walk, Evans, '*Ufficio postale negozio e distributore di benzina*', Marv Hamm's Genealogy, 1935-36
www.marvhamm.com/my_family_page2.html

Walker, Evans*, ' Country Store and Gas Station', Alabama,* Moma, *1936*
www.moma.org/collection/works/130458

Walker, Evans*, 'Gas Station, Reedsville, West Virginia,* Moma, June 1935
www.moma.org/collection/works/187261

RINGRAZIAMENTI

Al professor Nicola Russi e Federico Coricelli, rispettivamente relatore e correlatore di questa tesi, per avermi dato la possibilità di percorrere una strada mia, supportandomi in questo percorso e dandomi consigli sinceri.

Alla mia Famiglia, che mi ha sempre sostenuto in questo lungo viaggio, e mi ha dato la forza di continuare e andare sempre avanti.

A tutti i miei amici, che mi hanno dato modo di affrontare le difficoltà sempre con un sorriso, ognuno in modo diverso ma unico.

A Giulia, che mi ha supportato e sopportato tutte le sere, incoraggiandomi e aiutandomi sempre, giorno dopo giorno.

Grazie.