

## AREE DI SOSTA IN FRANCIA

---

**Uno studio per la Concessionaria autostradale Sitaf mette in evidenza che la Francia rappresenta oggi uno dei migliori esempi di progettazione delle aree di sosta autostradali, dove si sviluppano i concetti di qualità dell'offerta, oltre che di valorizzazione del territorio, nati negli anni Venti in Italia e messi a punto successivamente negli Usa**





**F**ino ai primi anni del decennio scorso le autostrade in Francia sono decisamente poche, a gestione statale e solo in parte a pagamento, rappresentando di fatto solo una variante rispetto a un sistema infrastrutturale che poggiava su una rete di strade statali realizzata, gestita e ampliata in modo molto efficiente, ma con tutti i limiti delle strade di questo tipo.

Lo sviluppo dell'attuale rete autostradale vede l'avvio a metà degli anni Ottanta, quando il governo francese decide di stanziare consistenti investimenti nel settore: uno studio dell'ex European Centre for Infrastructure Studies (Ecis) di Rotterdam, segnala che nel periodo 1985-1994, sono stati investiti per le infrastrutture stradali circa 60 miliardi di franchi francesi (valore 1994), dei quali il 22 per cento dallo Stato (circa 13 miliardi), il 24 per cento dalle concessionarie autostradali (circa 14 miliardi) e il 55 per cento dalle autorità locali.

La scelta politica di abbandonare la "differenza francese" e di puntare quindi sulla creazione ex novo, nell'arco di 20/30 anni, della più grande rete autostradale europea (il master plan in corso prevede di giungere a una rete di oltre 12 mila chilometri, dei quali 8.900 a pedaggio) determina una politica dinamica nei confronti dell'utenza e dei media, per superare l'handicap costituito dal pedaggio.



ASF - YANNICK COLLET



ASF - PHILIPPE GUIGNARD

◀ Nella pagina precedente, foto zenitale dell'area di servizio "du Poulet de Bresse", sulla A39 Saprr, in Borgogna.

▲ Veduta aerea dell'area di "Les Pyrénées, sulla A64 Asf, sui Pirenei.

Da qui un deciso sviluppo della comunicazione specialistica e d'immagine che, oltre agli slogan di sicurezza e rispetto dell'ambiente, affida un ruolo portante ai servizi integrativi all'utenza, dando loro una articolazione e una qualità unica in Europa.

Quelle francesi si presentano quindi come autostrade "a servizio del cliente", dove la sicurezza e il risparmio di tempo non sono i soli motivi del loro rapido successo: sin dall'origine sono concepite come occasioni di viaggio, e non semplici arterie, guardando con attenzione al sistema degli spazi per la sosta, il ristoro e lo svago.

**FINALITÀ DEI SERVIZI ALL'UTENZA**

Come riporta il Programma delle operazioni della concessionaria Saprr (Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône) – le sue linee guida per la costruzione dell'autostrada – le aree di servizio rispondono a una serie di obiettivi: soddisfare i bisogni degli utenti, ottimizzare i costi di costruzione e sfruttamento, assicurare una buona funzionalità dell'area, ricercare la migliore redditività per i sub-concessionari dei servizi (rifornimento, ristorazione ecc.), possibilità di rispondere alle eventuali richieste delle collettività locali, preservare l'ambiente e fornire agli utenti una immagine attrattiva della Concessionaria. Secondo la Saprr, per raggiungere questi obiettivi il progetto deve "imperativamente" integrare una serie di principi base: facilità di concezione e realizzazione che tenga conto degli sviluppi cinque anni dopo la messa in servizio; massima adeguamento all'ambiente esistente, per rispettare la natura e minimizzare i costi; facilità di manutenzione e sfruttamento; buon funzionamento; nessun obbligo o servizio creato dalle reti esterne.

**ESIGENZE DI SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE**

Fra i motivi che spingono a dare un valore aggiunto ai servizi all'utenza spicca l'aspetto della sicurezza, tanto che sono di fatto parte integrante di una politica più generale di questo tipo: studiando le cause degli incidenti – prevalentemente la disattenzione, unita di volta in volta con la stanchezza (31 per cento), eccesso di velocità (14 per cento), mancato rispetto delle distanze (11



ASF - YANNICK COLLET

▲ Sopra, panoramica dell'area di servizio "Porte d'Acquitaine", sulla A62 Asf, presso Agen, in Aquitania.

▲ Vista dell'area di "Montélimar", sulla A7 Asf, a sud di Valence (regione Rhône-Alpes).



tutte le reti (in genere ogni 20 chilometri, ma anche ogni 10 o meno sugli assi più importanti come la Parigi-Lione) e molto sostenute mediaticamente per quanto riguarda l'attrattività: un esempio sono le manifestazioni e gli spettacoli gratuiti organizzati ogni estate nelle aree di sosta e ristoro, che pur presentandosi come azioni promozionali sono di fatto precise e pianificate operazioni di sicurezza, per invogliare i conducenti a concedersi delle soste durante i lunghi viaggi, per riposare e rilassarsi in un periodo, agosto, di traffico molto intenso.

### L'ASPETTO DELLA PROMOZIONE

La politica d'immagine e di auto-promozione di una rete autostradale è finalizzata a incentivarne l'uso, specie in situazioni dove esistono più alternative di percorso e la concorrenza può essere fra gli stessi tracciati autostradali o fra autostrada a pedaggio e reti statali gratuite.

Alcune delle maggiori concessionarie hanno fatto dei loro servizi all'utenza una bandiera, utilizzando tutte le loro potenzialità in termini di immagine, spingendo fino in fondo l'architettura degli spazi, l'arte quale strumento di comunicazione e di identificazione.

È il caso della Autoroutes du sud de la France (Asf), che ha in concessione, fino al 2015, le infrastrutture autostradali del centro sud della Francia, dal Rodano ai Pirenei e l'Atlantico: con i suoi 1.900 chilometri di autostrade, che diverranno 2.700 entro il 1999, rappresenta la più importante delle concessionarie e la più attiva dal punto di vista commerciale, tanto da aver disseminato opere d'arte lungo la rete – alle quali ha destinato l'1 per cento del costo di costruzione dell'autostrada – e trasformato numerose delle sue aree di servizio in musei o centri turistici o luoghi di svago e di pratica sportiva.

Asf sfrutta e amplifica il ruolo di collegamento privilegiato fra la Capitale e alcune importanti aree turistiche (coste atlantiche e mediterranee e i Pirenei), e attraversando regioni con un elevato patrimonio culturale, storico e artistico, utilizza le aree di servizio quali luoghi rappresentativi del contesto territoriale nelle quali si trovano, per dare ai propri utenti la sensazione aver visitato quei paesi, e non solo attraversati.

per cento), presenza di pedoni sulla carreggiata (11 per cento), il tutto accentuato da cattive condizioni meteorologiche (8 per cento), o dalla velocità o dal non perfetto gonfiaggio dei pneumatici – e perseguendo una politica di strutture per la sicurezza, le concessionarie sono riuscite a ridurre in pochi anni il numero degli incidenti (proporzionalmente al crescere della rete), passando dal 73,6 al 40,7 per cento complessivo fra il 1986 e il 1996, mentre quelli mortali sono stati dimezzati (dal 10,3 al 5,3 per cento).

Questa azione comprende interventi strutturali (guard-rail, protezioni all'altezza dei punti di chiamata d'emergenza, schermi anti-nebbia, segnalazioni a messaggio variabile, segnaletica laterale ecc.), ma anche una serie di aree di sosta e ristoro, fittamente distribuite lungo



ASF - PHILIPPE GUIGNARD

▲ Pianta della rete autostradale francese con indicate alcune fra le più significative aree di riposo e di servizio.



ASF - H. SZCZUCZYNSKI

▲ Veduta dell'area unilaterale "Comminges", sulla A64 Asf, nei Pirenei.

▲ Particolare della coppia di aree di servizio "Parc sur Sarthe", sulla A11, a sud di Le Mans.



**TIPOLOGIE E CONCETTI PROGETTUALI**

La superficie delle aree di servizio varia da 20 a 50 ettari, tenendo conto che vanno previsti possibili ampliamenti, sia degli edifici sia degli spazi di sosta (che devono essere in grado di coprire lo sviluppo del traffico nell'arco di almeno cinque anni).

Si tratta quindi di un'estensione notevole, possibile grazie all'impostazione stessa dei nuovi tracciati autostradali, realizzati all'interno di una fascia di 300 metri decisa dal Governo francese, espropriata e totalmente assegnata in concessione ai gestori delle singole tratte.

Il progetto è concepito sempre da un'equipe pluridisciplinare, comprendente un architetto, un paesaggista e un'ufficio di studi tecnici, ai quali si aggiungono di volta in volta specialisti di settori specifici, come ad esempio un esperto in illuminazione.

Le nuove tendenze delle forme e dell'impostazione planimetrica si sviluppano partendo dalla considerazione che il primo servizio offerto alla clientela al suo ingresso consiste nell'ambiente paesaggistico e architettonico che gli si presenta, oltre alla segnalazione e alla percezione

dei diversi spazi; da qui, e dalle molteplici esigenze dei fruitori, accomunate da una crescente attenzione al tipo e al rapporto qualità/prezzo dei servizi, nasce un'architettura e un assetto che, soprattutto negli ultimi 10/15 anni, ha cercato di superare gli schemi del passato.

Inoltre, se in origine si privilegiava la visibilità della stazione di rifornimento oggi si punta invece sull'equilibrio e la parità di accesso e visibilità fra le due componenti principali – rifornimento di carburante e ristorazione/ristoro – rafforzando le strutture e gli spazi di ristorazione e albergo e creando, nelle situazioni più importanti, una o più rotonde d'accesso per la distribuzione paritetica del traffico fra i diversi elementi.

L'impostazione tradizionale non prevedeva collegamenti fra le coppie di aree realizzate sui due lati dell'autostrada, salvo alcuni edifici a ponte, divenuti però casi eccezionali, per il loro costo e le condizioni relativamente difficili di sfruttamento; oggi, ad esempio sulla rete Saprr, si preferisce puntare o su passerelle pedonali di collegamento, oppure sulla costruzione di aree "unilaterali", cioè realizzate su un solo lato dell'autostrada e collegate

all'altro con un ponte o un sottopasso carrabile.

Quest'ultima rappresenta una soluzione generalmente riservata ai nuovi tratti autostradali dove si prevede, all'apertura, un traffico inferiore ai 10 mila veicoli/giorno, ma che rappresenta una formula molto flessibile ed economica con la quale si riducono i costi e si aumenta la redditività delle aree, lasciando spazio a future evoluzioni in rapporto alla crescita del traffico e della domanda.

Quanto alla suddivisione planimetrica, rispetto a una logica che vedeva tutti gli spazi e i servizi concentrati attorno ai due edifici principali (stazione di rifornimento e bar/ristorante), la nuova tendenza è quella di separare e distinguere con precisione spazi e funzioni, sia quindi i diversi edifici che, soprattutto, le aree di sosta, con parcheggi ripartiti in: zone per la sosta di breve durata delle auto, in prossimità degli edifici; zone per sosta di lunga durata dei veicoli leggeri, isolate; zone per roulotte e caravan, isolate e/o distanti; zone per mezzi pesanti, relativamente vicine agli edifici e collegate con percorsi pedonali; zone di scarico per pullman e caravan; zone per picnic per pullman e veicoli leggeri; spazi dedicati per i camionisti.

**Standard di progettazione delle aree di sosta sulla rete autostradale Saprr**

FUNZIONI	SERVIZI	AREEE	
		di RIPOSO	di SERVIZIO
Sosta di breve durata (a carico della Saprr)	Sanitari	obbligo	raccomandato
	Telefono	obbligo	facoltativo
	Parcheggi auto, camion, caravan	obbligo	obbligo
Sosta di lunga durata (a carico della Saprr)	Zone di riposo	obbligo	raccomandato
	Animazioni, giochi	obbligo	raccomandato
	Punti relax	obbligo	raccomandato
	Parcheggi auto, camion <sup>1</sup> , caravan	obbligo	obbligo
Stazioni di servizio (sub-concessionari)	Distribuzione carburanti		obbligo
	Officina		raccomandato
	Sanitari		obbligo
	Telefono		obbligo
	Boutique di prodotti vari		obbligo
Ristorazione (sub-concessionari)	Parcheggi auto, camion, caravan		obbligo
	Mini-snack	facoltativo	facoltativo
	Buffet		raccomandato
	Ristorante		facoltativo
	Sanitari		obbligo
	Telefono		obbligo
Ospitalità (sub-concessionari)	Parcheggi auto, camion, caravan		obbligo
	Hotel o motel		facoltativo
	Telefono		obbligo
Altri servizi (sub-concessionari)	Parcheggi auto, camion, caravan		obbligo
	Infomazioni turistiche	obbligo	obbligo
	Boutique prodotti regionali		facoltativo
	Giornali e tabacchi		facoltativo
	Spazi delle collettività locali		facoltativo
	Servizi bancari		facoltativo
	Parcheggi auto, camion, caravan		obbligo
Video sorveglianza dei parcheggi		raccomandato	

**NOTE**

1. È facoltativo prevedere spazzi differenziati per camion frigoriferi o che trasportano materiali pericolosi.

Un parcheggio gratuito fuori dal perimetro autostradale, con l'accesso solo pedonale ai servizi, permette di aumentare la redditività di determinate installazioni, oppure l'accesso a complessi turistico/museali situate nell'area, come avviene ad esempio per il già citato Archéodrome de Bourgogne, che registra molti più visitatori "esterni" rispetto a quelli derivati dall'utenza autostradale.

Allo stesso modo sono concepite le aree di riposo che, fermo restando la scelta (quando possibile), di integrazione con l'ambiente e sfruttamento dei siti panoramici, si articolano in due spazi distinti:

- una zona di riposo con spazio e attrezzature per il picnic, protetta e separata dall'autostrada mediante con barriere in terra o vegetazione, e integrata da giochi per bambini ed eventuali giochi d'acqua o fontane;
- una zona di servizio centrata sui parcheggi e dotata almeno da servizi sanitari.

### FORMA E CONTENUTO

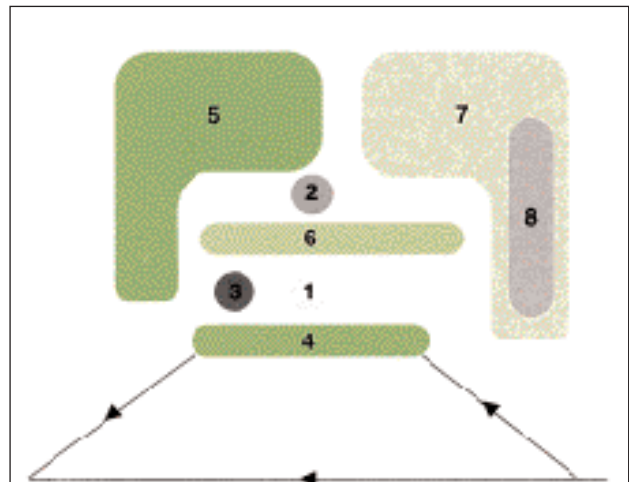
L'architettura e l'impostazione delle aree di sosta si differenzia ovviamente per tipologia, con tutte le varianti possibili caso per caso; una logica comune a tutte le nuove tendenze è riassumibile in tre punti essenziali: maggiore flessibilità nell'offerta di spazi, secondo il bisogno variabile nelle stagioni e nell'arco della giornata, e offerta di un'ampia gamma di servizi; introduzione di forme architettoniche legate alla cultura locale, che non necessariamente significa riproporre modelli del passato e che comunque devono portare alla riconoscibilità del singolo luogo, se non della sua funzione; rispetto dell'ambiente.

In genere l'architettura degli edifici prevede forme armoniche tra gli spazi interni ed esterni, e la creazione di un'architettura e un ambiente che rispecchi il paesaggio tipico del luogo ma al tempo stesso risulti chiaramente identificabile e riconoscibile, sia come area di servizio che in quanto singola stazione; le chiavi di lettura sono quindi: riconoscibilità della singola area e integrazione o dialogo con il territorio in cui si trova.

I due elementi portanti sembrano a volte prevalere sulle logiche più strettamente legate alle esigenze della singola azienda petrolifera o di ristorazione: offrendo servizi su più aree i sub concessionari chiedono una riconoscibilità propria, che spesso però viene lasciata al marchio aziendale ed eventualmente all'arredo e alla linea grafica degli spazi interni, mentre l'architettura complessiva assume un'impronta squisitamente locale.

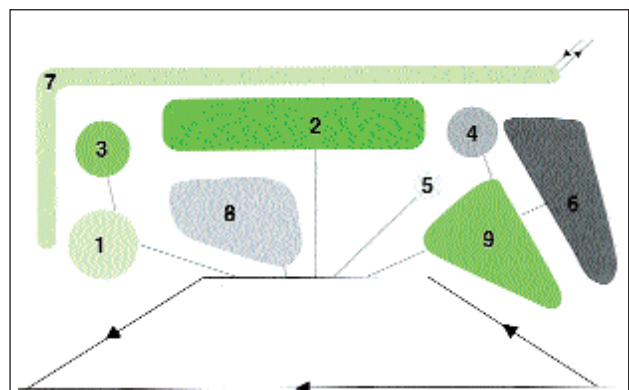
Così l'architettura, almeno nelle sue forme esteriori, e nei casi più eclatanti, assume via via modelli tradizionali differenti e/o si orienta su ricostruzioni storiche, muovendosi lungo il sottile confine fra bello e kitsch.

In genere, soprattutto nelle grandi aree di servizio realizzate in collaborazione con le Amministrazioni locali, con precisi scopi di promozione turistica, si segnala una tendenza alla costruzione di edifici "in stile" per gli spazi di ristoro, ai quali si associano forme decisamente più moderne per le stazioni di rifornimento.



AREE DI RIPOSO

1. Blocco sanitario principale.
2. Eventuale blocco sanitario annesso.
3. Mini snack ed eventuale punto informativo.
4. Parcheggi per sosta breve, veicoli pesanti e leggeri.
5. Parcheggi di lunga durata per veicoli leggeri.
6. Parcheggi di lunga durata per veicoli pesanti.
7. Promenade, area picnic, zona per caravan.
8. Giochi per bambini e Punto relax per conducenti.



AREE DI SERVIZIO

1. Stazione di servizio, comprese pompe di benzina e spazio di vendita.
2. Blocco ristorazione/vendita, con negozio di prodotti regionali, snack bar, ristorante, punto informativo, spazi di riposo, punto d'incontro.
3. Hotel.
4. Eventuale spazio per animazioni particolari.
5. Blocco sanitario esterno.
6. Promenade, area picnic, giochi, zona per caravan.
7. Accesso ai parcheggi di servizio.
8. Parcheggi di lunga durata per veicoli leggeri.
9. Parcheggi di lunga durata per veicoli pesanti.

▲ Schema planimetrico delle aree di servizio della rete Saprr e, sopra, delle aree di riposo.