

Giuseppe Romano

Novara: la prima area di ristoro autostradale

Storia, abitudini, architetture della sosta in viaggio
dal grill Pavesi a Chef Express



FrancoAngeli

Informazioni per il lettore

Questo file PDF è una versione gratuita di sole 20 pagine ed è leggibile con



La versione completa dell'e-book (a pagamento) è leggibile con Adobe Digital Editions. Per tutte le informazioni sulle condizioni dei nostri e-book (con quali dispositivi leggerli e quali funzioni sono consentite) consulta [cliccando qui](#) le nostre F.A.Q.



Giuseppe Romano

Novara: la prima area di ristoro autostradale

Storia, abitudini, architetture della sosta in viaggio
dal grill Pavesi a Chef Express

FrancoAngeli

Si ringraziano per i contributi iconografici e documentari:
Arch. Jan Jacopo Bianchetti, Archivio storico Cremonini,
Archivio storico Fiat, Studio Iosa Ghini, Archivio storico Barilla
(Fondo Pavese), Archivio storico SATAP

Immagine di copertina: Studio Iosa Ghini
Progetto grafico e impaginazione: Imagine

Copyright © 2017 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.

| | |
|-----|--|
| 7 | Prefazione di Luigi Cremonini |
| 11 | Introduzione |
| 15 | Uno spaccio di biscotti |
| 23 | Settant'anni di Italia tra la pubblicità e i supermarket |
| 43 | Il viaggio e la sosta |
| 71 | Cremonini, un imprenditore appassionato di ristorazione |
| 87 | Chef Express in autostrada: una nuova customer experience |
| 97 | Come una colonna sonora |
| 113 | Non è un caso... |
| 117 | Bibliografia |
| 119 | Crediti fotografici |

Prefazione

di Luigi Cremonini

Presidente Cremonini Spa

La sosta nelle aree di ristoro in autostrada è sempre stata uno degli aspetti più piacevoli dei miei innumerevoli viaggi in macchina. L'autostrada ce l'ho nel cuore. Ricordo come fosse oggi l'avanzata dei cantieri dell'Autostrada del Sole, proprio negli stessi mesi del 1961 in cui cominciavo la mia attività imprenditoriale; rivedo la festa per l'apertura dei caselli di Modena e delle limitrofe grandi aree di sosta a Secchia, come pure la costruzione del non lontano Cantagallo, diventato un luogo simbolico per milioni di italiani.

La mia azienda non si sarebbe mai sviluppata senza una via di trasporto rapida ed efficiente. La natura stessa della nostra attività nel settore della produzione delle carni è intrinsecamente legata alla logistica e alla catena del freddo. Vale anche per tanti altri settori produttivi, e non a caso il nostro sviluppo economico nel dopoguerra è stato fortemente sostenuto dallo sviluppo dei trasporti, e dell'autostrada in particolare.

Per me il pranzo in autostrada conserva ancora un fascino particolare: ogni volta che posso, nei frequenti andirivieni con Bologna, mi fermo presso l'area La Pioppa, vicino a Borgo Panigale, che da vari anni è gestita da Chef Express, la società del nostro gruppo che cura tutte le attività di ristorazione. I dipendenti ormai mi conoscono, ma sanno che voglio essere trattato come tutti i clienti,

compresa la fila alla cassa. Essendo un curioso per natura, mi diverto a scoprire le novità dell'offerta, con i format sempre più moderni e attraenti, i nuovi panini, la proposta dei prodotti del territorio e quelli del market; e mi piace anche osservare i clienti, un vero spaccato della nostra società. Non è solo un modo di dire: recentemente, proprio a La Pioppa, si è fermato il Presidente del Consiglio, che era in viaggio insieme al Presidente della Regione Emilia Romagna, anche loro in fila alla cassa e poi ad assaggiare un tagliere di salumi tipici del territorio e di nostra produzione. L'area di servizio è «democratica», nel senso più nobile della parola, e oggi, come potrete leggere nella storia che segue, la missione di questi luoghi si è profondamente evoluta in funzione delle moderne esigenze dei viaggiatori.

Quando nel 2003 si aprì il mercato a nuovi operatori della ristorazione autostradale ne fui felice e cogliemmo l'opportunità che si presentava. Non che fossimo dei neofiti: fin dai primi anni Ottanta avevamo iniziato a operare nella ristorazione, sia commerciale che in concessione. In quegli anni stava cambiando profondamente il concetto del mangiare fuori casa: in seguito alle nuove dinamiche del mondo del lavoro si erano affermate ovunque le mense aziendali e presero sempre più piede le catene organizzate di ristorazione veloce; finiti i cupi anni Settanta, si usciva sempre di più a cena o nel fine settimana, e nel tempo libero si affermava un concetto del tutto nuovo del *casual dining*. Di fronte a questi grandi cambiamenti abbiamo intuito che la diversificazione nel mondo della ristorazione sa-

rebbe stata sempre più strategica, e non solo un semplice sbocco a valle della produzione. Nacque così nel 1982 il nucleo di quella che sarebbe diventata la Chef Express che oggi conosciamo: uno dei principali operatori nel settore, con leadership in vari segmenti, come quello delle stazioni ferroviarie dove siamo da tempo il primo player nazionale.

Siamo stati innovatori e un po' visionari nel rilanciare bar e ristoranti nelle stazioni, che negli anni Settanta avevano subito un penoso declino. Sempre nel settore ferroviario, ci siamo specializzati anche nella ristorazione a bordo treno, arrivando a servire i treni ad alta velocità in mezza Europa, fino a 600 treni al giorno in 8 Paesi. Alla fine degli anni Novanta entrammo anche negli aeroporti, a partire dagli scali romani, ma per entrare in autostrada dovemmo aspettare l'apertura del mercato, dopo che i gloriosi marchi del passato – Pavesi in primis, seguito da Motta e Alemagna – erano finiti tutti in una società controllata dallo Stato.

Con la privatizzazione dei primi anni 2000 nacque di fatto un nuovo settore economico, stimolato anche dagli imponenti lavori di ammodernamento avviati sulla rete autostradale all'inizio del nuovo millennio dopo anni di inerzia: non è un caso che l'inaugurazione della nuova area di Novara a marchio Chef Express coincida con la conclusione dei grandi lavori realizzati dalla Satap sull'autostrada Torino-Milano, che è stata di fatto completamente ricostruita. Il mercato, superata anche la crisi degli anni 2008-13, si presenta oggi molto promettente e competitivo e riteniamo ci siano importanti op-

portunità di sviluppo. E oggi penso con una certa emozione che andremo a gestire l'area di servizio di Novara, la prima in Italia, il grande «ponte» simbolo della storia della motorizzazione nel nostro paese. Vorrei concludere dedicando un pensiero a Mario Pavesi, proprio l'inventore delle aree di ristoro in autostrada, un imprenditore del settore alimentare che ha saputo vedere lontano: ha previsto e anticipato lo sviluppo della motorizzazione e la crescita della rete autostradale e ha reso il suo marchio familiare a milioni di italiani, tanto che nella memoria collettiva, a distanza di tanti anni, ancora resiste l'immagine del «Grill Pavesi». Oggi, dall'area di servizio di Novara che, lo ripeto, fu la prima in assoluto, mi sento un po' di raccogliere il suo testimone e di rilanciare una sfida, seppur impegnativa: che questo rinnovato modello di ristorazione diventi il simbolo di un nuovo slancio economico per il nostro Paese, un po' come lo furono le aree di Pavesi negli anni del boom economico. Noi ci crediamo.

Castelvetro di Modena, 5 luglio 2017



La rinnovata area di ristoro Novara Nord e Sud Chef Express nell'autostrada Torino-Milano (rendering).



Milano, anni Trenta: gli svincoli autostradali.

Introduzione

Il racconto di queste pagine affonda le sue radici in un luogo: un terreno sull'autostrada Milano-Torino, a pochi chilometri dal casello di Novara. Vi sorge, da settant'anni esatti, un punto di sosta e ristoro per viaggiatori. Oggi quell'area è stata rilevata da Chef Express, l'azienda del gruppo Cremonini specializzata in ristorazione per viaggiatori, che, già leader di mercato nel mondo della ristorazione ferroviaria, sta attualmente consolidando la propria presenza anche nel settore autostradale.

Di posti così oggi ce ne sono tanti, ma il luogo di cui parliamo ha una storia particolare. È, in assoluto, la prima area di ristoro autostradale d'Italia. Ne dobbiamo l'apertura a un uomo che, a sua volta, è uno dei protagonisti del nostro racconto: l'imprenditore Mario Pavesi. Racconteremo la sua vicenda e le sue molte geniali intuizioni.

In questa narrazione però ci sono tantissimi altri protagonisti: noi stessi, gli italiani. Ne abbiamo fatta di strada – immagine che viene a proposito – da quando lo spaccio Pavesi di Novara venne aperto sul bordo della Torino-Milano. Abbiamo cambiato usi, stili di vita e di relazione. Anche la storia del nostro viaggiare, nell'arco di questi settant'anni, è cambiata profondamente. Man mano che le strade miglioravano, che le automobili si evolvevano, che le distanze si accorciavano e crescevano la necessità e l'opportunità di spostarsi da una località all'altra per ragioni di lavoro, di famiglia o di svago, cambiava di conseguenza lo stile del nostro viaggiare.

Proprio le autostrade sono un simbolo di questa modernizzazione. In primo luogo, col loro stesso esistere additano la raggiungibilità di mete lontane: oggi chi ne imbecca una a Palermo sa già che potrebbe uscirne a Napoli, a Roma, a Milano o proseguire ancora oltre, fino ad affacciarsi sul mar Baltico, sullo stretto di Dover o sul capo Finisterre. Quindi c'è sempre un preciso intento progettuale, in chi traccia l'itinerario di un'autostrada: e nel caso italiano possiamo farlo risalire alle decisioni che il governo assunse negli anni Cinquanta, cioè nell'immediato dopoguerra, in vista di una ricostruzione che doveva essere anche un rilancio di crescita. In quel rilancio le strade, per unire gli italiani, sono state essenziali quanto e più della televisione.

In secondo luogo, è la stessa caratteristica dell'autostrada a determinare lo spirito con cui la si affronta. L'autostrada è uno spazio cintato al quale si accede attraverso varchi, spesso pagando un pedaggio. Segue percorsi il più possibile rettilinei, che solcano l'orografia a forza di ponti e gallerie; incide il paesaggio, piuttosto che attraversarlo. La si percorre ad alta velocità, concentrati sulla guida e sul percorso; non c'è tempo per ammirare il panorama. Nell'autostrada, per riprendere un celebre verso di Eugenio Montale, più che in ogni altro luogo «tutte le immagini portano scritto: "Più in là!"».

Il viaggio dura ore, talvolta giornate intere, e fisiologicamente richiede soste per riposarsi, rifornirsi e ristorarsi. Qui, forse più che negli altri aspetti, possiamo misurare la quantità e la qualità del cambiamento intercorso nei decenni: un cambiamento



Il primo «grill
Pavesi» e la sua
insegna, nel 1947.

© Progettista
Arch. Angelo Bianchetti

molto meno lineare di quanto potrebbe apparire a prima vista, e determinato dalle attese e dalle volontà dei viaggiatori non meno che dalle vicissitudini imprenditoriali ed economiche dei fornitori di servizi. Nell'intento di essere al passo con i tempi – o, sarebbe meglio dire, di precorrerli – ci sono stati uomini brillanti che si sono confrontati, scontrati, alleati. Aziende concorrenti si sono riunite, alcune hanno mollato e altre sono subentrate. Tutte con l'identico obiettivo: rispondere alle richieste degli italiani in movimento.

Potremmo dire che, in qualche modo, i luoghi di sosta per chi è in viaggio sono stati una scuola di vita, di cibo e di relazioni sociali. Ma la scuola – una scuola ben praticata – non è una strada didattica a senso unico, dall'alto verso il basso. Un buon insegnante ascolta anzitutto e conosce i suoi allievi, le loro esigenze, le loro necessità così come le loro doti e le loro aspirazioni; poi, su quelle basi, modella la sua offerta formativa. Non c'è scuola senza simpatia, senza empatia.

Poiché gli italiani cambiavano, i loro luoghi di sosta sono cambiati, allo stesso ritmo con cui sono sopraggiunte e si sono evolute le altre due grandi «scuole» sociali nazionali, ovvero i due più importanti mass media popolari del dopoguerra: la televisione e il supermarket. Potremmo fare un parallelo non peregrino tra i cambiamenti sociali degli italiani e quelli della televisione, dei supermercati e dei punti di ristorazione per viaggiatori: tra la prima Rai «maestra», la Standa e i primi spacci a bordo strada; tra la televisione commerciale degli anni

Ottanta, le grandi catene dei supermercati generalisti e gli autogrill che obbligavano a un'interminabile gimcana tra i prodotti da acquistare; tra la televisione digitale che diventa multicanale, tematica e on demand, i centri commerciali pieni di negozi specializzati e l'autogrill trasformato in un bouquet di concept «su misura».

Tutto questo Mario Pavesi non poteva saperlo nel 1947. Eppure, come è stato detto di lui, era uno «che legge oggi il giornale di domani». E quindi, sì, abbiamo qualche debito nei suoi confronti.

Lo spaccio di biscotti che aprì in uno slargo della prima autostrada Milano-Torino ha attraversato i decenni e ha rispecchiato la propria disponibilità a tutti questi cambiamenti assumendo forme architettoniche mutevoli e sempre d'avanguardia. Oggi un nuovo imprenditore e un nuovo progettista lo fanno rivivere con lo sguardo rivolto al domani. Mai come in quest'angolo del novarese passato e futuro si sono fatti strada a braccetto.



Inaugurazione del primo Autogrill Pavese «a ponte» di Fiorenzuola d'Arda, nel 1959: al centro il cavalier Mario Pavese, a destra l'architetto Angelo Bianchetti.

© Progettista Arch. Angelo Bianchetti

Uno spaccio di biscotti

Questa storia italiana comincia con un ragazzo di paese che ha talento d'imprenditore. Si chiama Mario Pavesi ed è di Cilavegna, una località in provincia di Pavia, in quella zona pianeggiante tra Piemonte e Lombardia dove abbondano le risaie. Nato nel 1909, è figlio di un falegname che però non si è accontentato: ha aperto anche una panetteria. È qui che Mario fa propria quella che qualche suo collaboratore definirà «la mentalità da panettiere». Gliela si noterà per tutta la vita nell'attenzione al sodo e ai minimi dettagli; anche quando, ormai affermato capitano d'industria, entra nei punti vendita per controllare che la merce esposta sia fresca e abbondante.

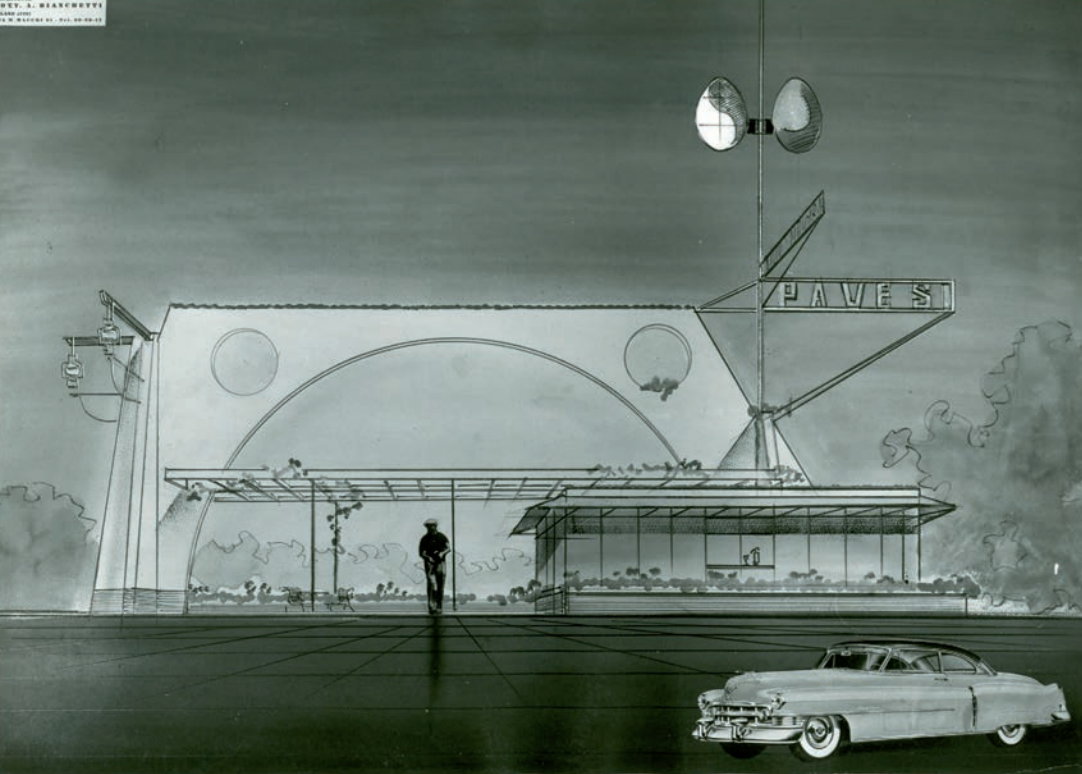
Panettiere, sì, ma non per sempre. Mentre potrebbe accettare la linea dritta e tranquilla che la realtà gli propone, sotto forma delle imprese paterne di cui è collaboratore, invece non si accontenta. Si sente un venditore. Intraprende la carriera di commesso, vendendo giocattoli e stoviglie, ma poi si focalizza sui dolci. Va di cliente in cliente in bici, con la merce nel portapacchi, e poi su un camioncino. Quando nemmeno questo gli basta più, nel 1937, apre un forno suo a Novara e assume tre operai. Produrrà in proprio ciò che vuole vendere.

Uno spirito irrequieto, quindi, alla ricerca di una propria collocazione soddisfacente. L'ha trovata nel campo dei biscotti. I Biscottini di Novara sono un dolce novarese semplicissimo da fare (uova fresche, zucchero e fior di farina). Hanno però una

storia plurisecolare, iniziata nel Cinquecento: li producevano le monache in occasione delle feste, e li portavano ai malati, che li gustavano perché leggeri e nutrienti. I novaresi li hanno sempre apprezzati e vanno così orgogliosi dei loro biscotti che nel 1872, in occasione del Carnevale, la città di Novara venne ribattezzata «Biscottinopoli» e a rappresentarne l'essenza fu creato il personaggio di «Re Biscottino», titolo di cui tuttora viene insignito annualmente un personaggio che riceve le chiavi della città. Inoltre i novaresi hanno antica esperienza del compiacimento a cui vanno incontro quando li fanno assaggiare a gente di altre contrade: si dice che i primi a spargerne la fama siano stati i preti della curia romana, cinque secoli fa, ai quali li offriva il clero di Novara in visita nella Città eterna.

Nel momento in cui Pavesi si mette in proprio a produrre biscottini, sull'Italia incombono anni difficili. I sogni di gloria del regime italiano vengono spazzati via dai venti della guerra. Le materie prime scarseggiano. Bisogna badare al sodo. Come altre aziende alimentari italiane, nel periodo del conflitto la Pavesi si riconverte e si dedica ad approvvigionare l'esercito, gli ospedali. Con discrezione fa anche pervenire molti quintali di alimenti ai partigiani in montagna.

La dote principale che distingue un imprenditore da un semplice commerciante è la capacità di vedere oltre ciò che è scontato. Vale a dire, scorgere l'invisibile che altri non vedono. Nel corso del conflitto Pavesi ha visto la gente patire la fame, e ha visto anche la gioia con cui venivano accolti i doni



In alto, il bozzetto del primo grill Pavesi a Novara (1947).

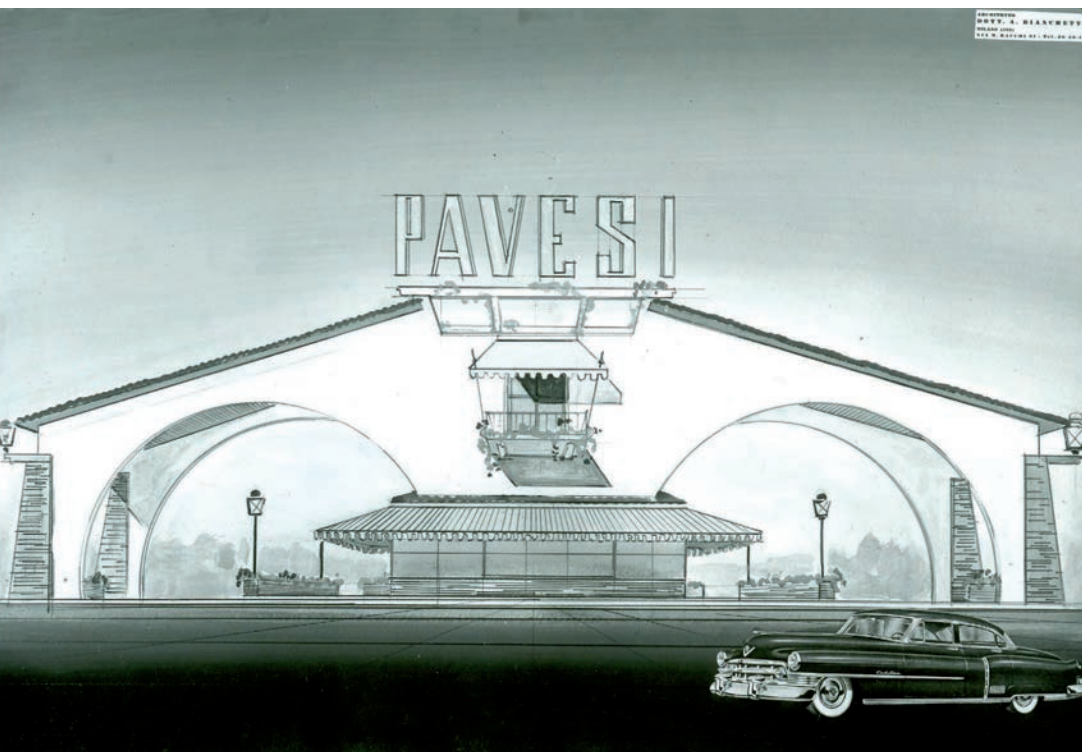
© Progettista

Arch. Angelo Bianchetti

In basso, progetto del primo ampliamento non realizzato (1950).

© Progettista

Arch. Angelo Bianchetti



alimentari che i soldati americani distribuivano a piene mani. Un cibo molto diverso da quello a cui gli italiani erano abituati. E per tanti di loro il successo Piano Marshall, nel primo dopoguerra, con le sue forniture alimentari trasformerà quel sollievo occasionale in un aiuto decisivo.

Finita la guerra, in un'Italia che deve risollevarsi dalle macerie, Pavesi, quasi quarantenne, torna alla sua fabbrica di biscotti. Le cose vanno bene, ma devono andare meglio. L'imprenditore si guarda attorno in cerca di idee nuove.

Il tempo dimostrerà di che tempra è fatto. È un genio della comunicazione. Il suo primo grande gesto in questo campo è quello che ha originato questo libro. Ha a che fare con una realtà che, precedente alla guerra, sta dimostrando tutte le sue potenzialità negli anni del dopoguerra: l'autostrada. Costruita nel 1930 e inaugurata nel 1932, l'autostrada Torino-Milano è una delle prime in Italia e già fa parte del panorama consueto dei novaresi. Non è l'autostrada che conosciamo oggi: si trattava allora di una strada a singola carreggiata, con una corsia per senso di marcia. A paragone dei nostri anni il passaggio di automobili e camion era scarso, ma aumentava a un ritmo tale da lasciar presagire un allargamento, che infatti verrà compiuto nel 1952. Non pochi di quei viaggiatori, automobilisti e camionisti, facevano una piccola deviazione per comprare biscotti nella fabbrica non lontana dal loro percorso. Ed ecco l'idea: perché non aprire un punto di ristoro sul bordo di quell'arteria? Si sarebbero ottenuti almeno due risultati: offrire un servi-

zio per dare sollievo agli automobilisti che stavano affrontando un percorso impegnativo, a qualsiasi ora del giorno e della sera, e far conoscere i prodotti Pavesi al di là dei confini provinciali. Arrivare, idealmente, a Milano e a Torino, e chissà dove.

All'altezza del 1947 nasce così quella che sarà la prima area di sosta e ristoro autostradale in Italia: lo spaccio Pavesi, dove chi viaggia può sospendere momentaneamente le sue fatiche, mangiare e bere al banco o accomodato nei tavolini, e comprare ottimi biscotti confezionati in piccole porzioni: anche questa una novità per l'epoca, quando i biscotti si vendevano sfusi o in scatole di latta.

Pavesi non lo sa ancora, ma questa sua intuizione farà la differenza.

L'idea di origine, in effetti, è di oltreoceano: già da prima della guerra le interstatali che attraversano gli Stati Uniti proponevano, a bordo strada, le popolari *grill room*. Ma in Italia nessuno l'aveva ancora importata, e Pavesi dimostrerà a più riprese di saper precorrere i tempi. A questa realtà che si è inventato e che prima non c'era serve un nome; e Pavesi conia anche questo: *autogrill*, per definire, «all'americana», il nuovo stile di ristorazione in viaggio.

Prodotti nuovi, muri nuovi

L'area di sosta Pavesi non dovrà essere un posto qualsiasi. L'imprenditore l'ha appena aperta, ma già punta più in alto. Si informa sui migliori architetti e chiama il trentacinquenne Angelo Bianchetti, affidandogli la paternità del progetto. Si tratta di



Inaugurazione dell'area di ristoro di Novara, nel 1947.
A sinistra, secondo e terza della fila (lei con un vestito chiaro),

Mario Pavesi e Mariuccia Lodigiani Pavesi; a destra, dietro il
sacerdote, con gli occhiali scuri, Angelo Bianchetti.

© Progettista Arch. Angelo Bianchetti

un professionista giovane ma già ben noto per l'esperienza nel campo degli spazi espositivi e delle «architetture pubblicitarie», in Italia e all'estero: «Ha lavorato all'esposizione di Parigi del 1937 e nel 1948 ha realizzato il Palazzo delle Nazioni della Fiera di Milano. A lui Pavesi affida il compito di sviluppare un'architettura funzionale ma, allo stesso tempo, dotata di una forte valenza pubblicitaria» (*Autogrill*, 16).

Nel 1949 viene inaugurata la rinnovata area di ristoro. La neonata collaborazione diventerà sodalizio: l'architetto Bianchetti seguirà tutte le fasi di espansione della *grill room* di Novara e, poi, molti altri luoghi di ristoro che si diffonderanno col marchio Pavesi sulla rete autostradale italiana. Certamente a sostegno della sintonia tra architetto e imprenditore c'è la comune visione «americana». Su *Quattroruote*, la rivista-simbolo dell'automobile come sinonimo di status e progresso, nel 1959, al rientro da un viaggio negli Stati Uniti, Bianchetti annuncerà con toni entusiastici quale sia il futuro che si schiude agli italiani: «Presto potranno viaggiare in condizioni quasi americane riproducendo la formula dei bar-ristoranti disseminati lungo le strade di quel Paese modello».

Bisogna crescere ancora. L'imprenditore è inquieto: vuole dare ai suoi clienti qualche prodotto che nessun altro sa fare. Vuole diventare indispensabile.

Pavesi decide di allargare anzitutto i propri orizzonti. All'inizio degli anni Cinquanta se ne va di persona negli Stati Uniti, a osservare e a imparare come vive quel popolo che ha liberato l'Italia e poi l'ha

rifocillata. Nota che da quelle parti la pubblicità è informativa, suggestiva, sistematica. Vede di persona la rete di aree autostradali e osserva il regime alimentare degli americani. Li vede fermarsi, nei viaggi, per consumare porzioni di carne alla griglia. Nel complesso la loro dieta è più pesante di quella mediterranea, ma ci sono alcune eccezioni: i crackers, biscotti salati e leggeri che si possono usare al posto del pane. Da viaggi successivi riporterà altri prodotti destinati a diventare celebri dalle nostre parti, come i biscotti Ringo.

È sempre l'ora dei Pavesini

È venuto il momento di differenziarsi definitivamente. Nel 1952 i «Biscottini di Novara» vengono sottoposti a un restyling. Pavesi chiama a consulto pediatri e studiosi dell'alimentazione per esaltare la leggerezza del suo biscotto, che infatti viene registrato come prodotto alimentare-dietetico. È rivolto a tutti, a chiunque voglia mantenere una vita sana, e strizza un occhio ai bambini e alle loro mamme. Quei biscotti rinnovati e adattati all'uso industriale – sono meno umidi e più adatti al confezionamento – acquistano un nuovo nome: Pavesini. La rapida ed enorme diffusione dei Pavesini darà lustro al marchio Pavesi e alla sua produzione sempre più differenziata: quel marchio diventerà presto familiare dappertutto e, in particolare, sulla sommità di sempre più numerosi punti di ristoro in autostrada. D'altra parte il mondo Pavesi, grazie alla tempestiva collaborazione con il brillante pubblicitario Mario Bellavista, è ormai