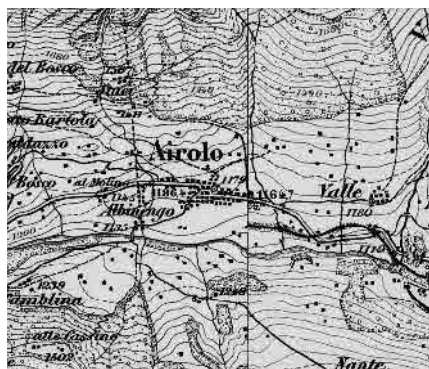
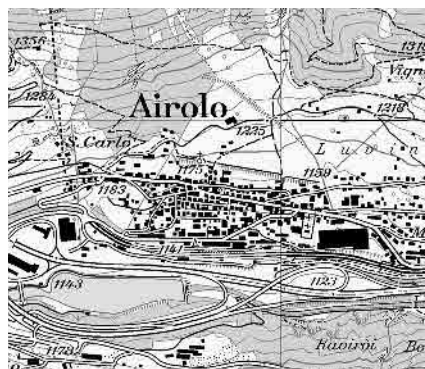




Foto aerea Roger Huber 1988, © Documenta Natura, Berna



Carta Siegfried 1871



Carta nazionale 2001

La posizione ai piedi del passo ha determinato la storia dell'insediamento e, ancora oggi, le infrastrutture legate ai traffici segnano, in maniera evidente, il contesto naturale. L'incendio disastroso del 1877 ha determinato la scomparsa dell'edificazione in legno e un nuovo assetto urbanistico.

Cittadina/Borgo

☒	☒	☒	Qualità situazionali
☒	☒	☒	Qualità spaziali
☒	☒	☒	Qualità storico architettoniche



1 Vista da nord est



2



3 Vista frontale da sud



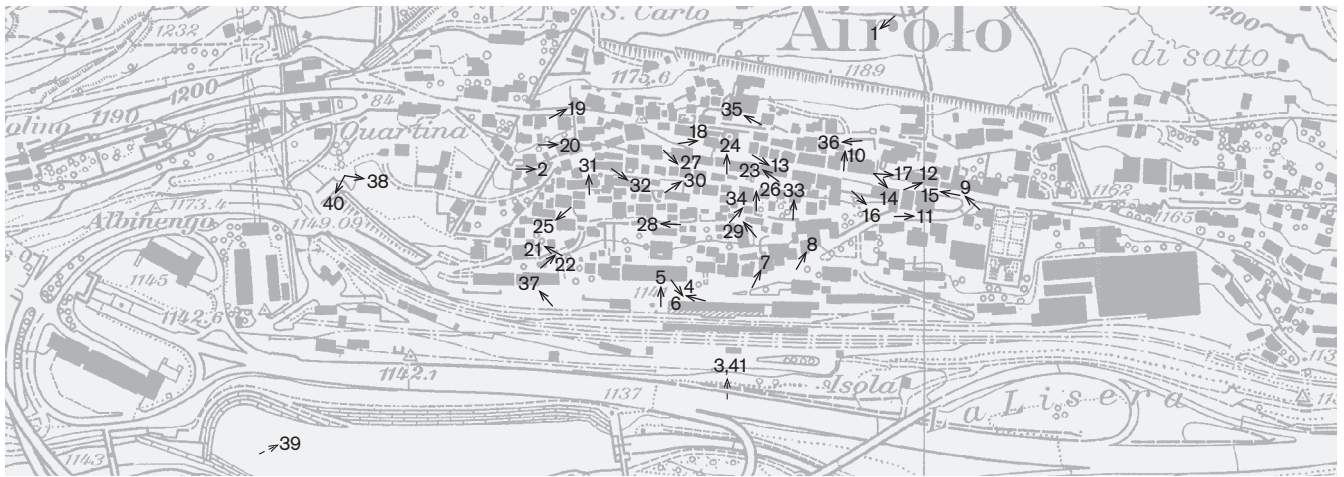
4



5



6 Stazione ferroviaria



Direzione delle riprese, scala 1: 8000
 Fotografie 1988: 2, 4, 14, 17, 32, 37 – 39
 Fotografie 1998: 1, 3, 5 – 13, 15, 16, 18 – 31, 33 – 36, 40, 41



7



8



9



10



11



12 Via principale di attraversamento



13



14



15



16



17



18 Parrocchiale, 1879 su basi altomed.



19



20



21



22



23



24 Campanile del secolo XIII



25



26



27



28



29



30



31 L'ultima casa leventinese in Airolo



32



33



34



35 Asilo infantile



36 Panoramica da est, S. Gottardo sullo sfondo



37



38



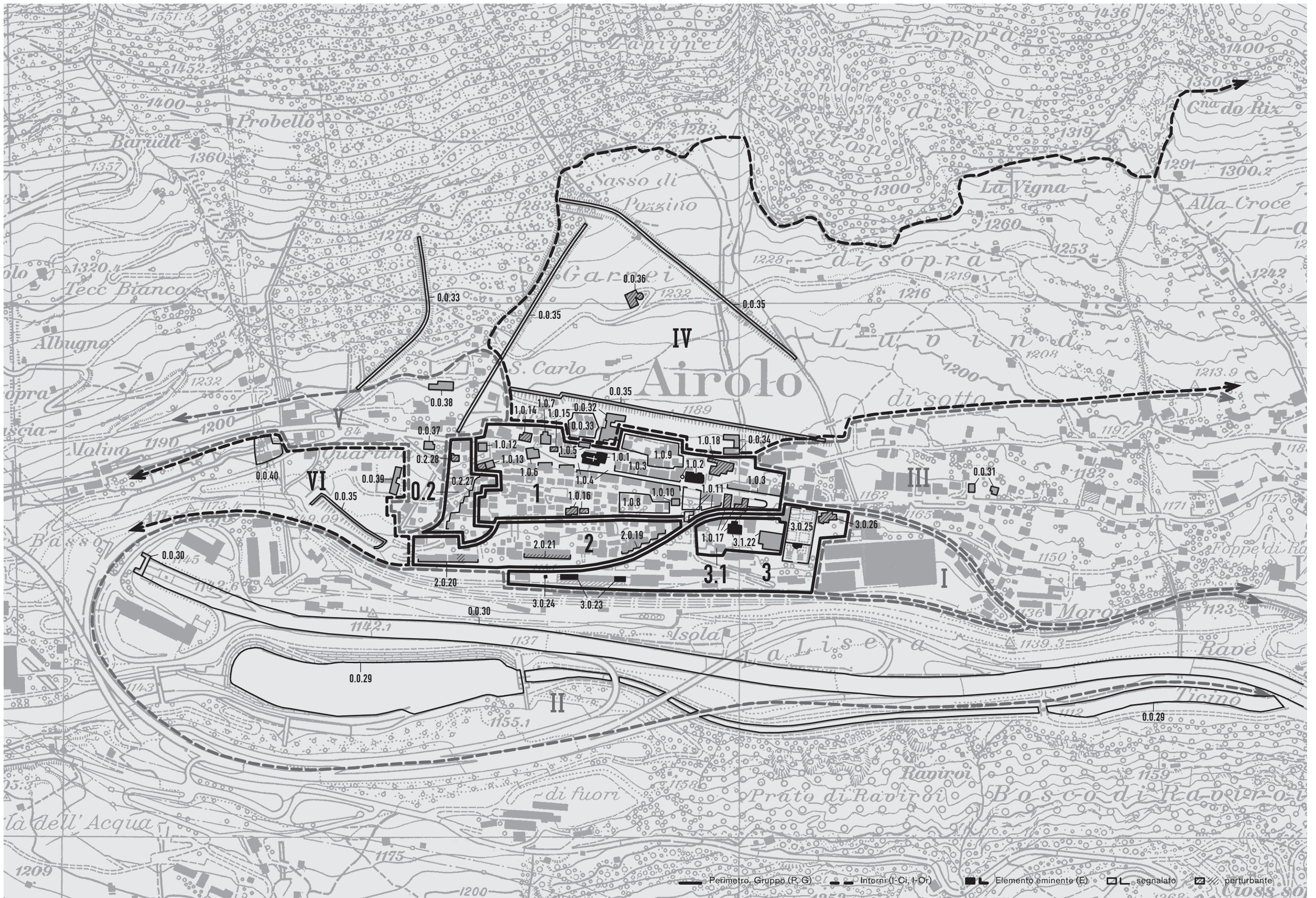
39



40 Viadotto autostradale



41



**P Perimetro edificato, G Gruppo edilizio, I-Ci Intorno circoscritto
I-Or Intorno orientato, E Elemento eminente**

Tipo	Numero	Definizione	Categoria di rilievo	Qualità spaziali	Qualità storico arch.	Significato	Obiett. di salvaguardia	Elemento segnalato	Elemento perturbante	Foto
P	1	Nucleo principale in pendio, allineamenti paralleli alle curve di livello; caratterizzazione sec. XIX	AB	X	X	X	A			2,3,14-24 30-34
P	2	Sviluppo in piano e in lieve pendio a cavallo del sec. XIX; edificazione alberghiera dominante; spazi erbati e imponente alberatura	AB	/	X	X	A			3,7,8,37
P	3	Quartiere della stazione; a cavallo del sec. XIX	C	/	X	X	C			3,4,6
G	3.1	Edifici scolastici e residenziali; inizio sec. XX	B	/	/	X	B			11
G	0.2	Insieme di originario carattere rurale, ordinato su percorso asfaltato irregolare in pendenza	B	/	/	/	B			22,28
I-Ci	I	Area industriale in stretto rapporto con gli impianti della ferrovia	b		/	/	b			
I-Ci	II	Fondovalle segnato dai tracciati di ferrovia, autostrada, svincoli, viadotti e da depositi	b		X	X	b			
I-Or	III	Area in pendenza a densa edificazione residenziale e con edifici di pubblici servizi	b		/	/	b			
I-Or	IV	Pendio a pascolo, segnato dai ripari valangari, sparsi edifici utilitari; sfondo all'edificazione storica	a		X	X	a			3,35
I-Or	V	Superficie lungo strada in lieve pendio, a sviluppo residenziale e con strutture di servizio	b		/	/	b			21
I-Or	VI	Superficie prativa in pendenza segnata da raccordo stradale	ab		X	X	a			
E	1.0.1	Parrocchiale dei SS. Nazario e Celso, ricostruzione del 1879; campanile in pietra a vista a sei piani; sec. XIII			X	X	A			3,18
E	1.0.2	Casa Motta, dimora tardo neoclassica a sette assi, falso frontone centrale, piazzetta laterale arredata con fontana			X	X	A			
	1.0.3	Allineamento di edifici abitativi e esercizi pubblici lungo l'asse di attraversamento, spina dorsale del nucleo; fine sec. XIX						o		9,14,15, 17,18,19
	1.0.4	Ampliamenti stradali a piazza in relazione con la parrocchiale						o		
	1.0.5	Casa parrocchiale; edificio tardo neoclassico con piccola loggia a tre archi						o		
	1.0.6	Casa comunale, a spartistrada, dominante ampliamento stradale con carattere pubblico; sec. XIX						o		
	1.0.7	Palazzina liberty, fronte simmetrica a cinque assi, con falso frontone ad arco						o		
	1.0.8	Dimore entro ampi giardini e orti; a cavallo del sec. XX						o		33
	1.0.9	Aggregato di carattere rurale, con riattamenti e rifunionalizzazioni						o		
	1.0.10	Albergo Motta con fronte a quattro assi verso valle; a cavallo del sec. XIX; tratti originari in parte cambiati da riattamento						o		
	1.0.11	Complesso commerciale in cemento armato, silo per auto, e piazzale retto da possente muro in conci a vista verso strada; ca. 2000						o		
	1.0.12	Villino liberty con decorazioni floreali, falso frontone, ingresso porticato e giardino rialzato, marcante l'estremità del nucleo						o		
	1.0.13	Abitazione tradizionale con base in pietra e alzata in legno, unica sopravvivenza nell'insediamento, affiancato da un pessimo rifacimento di edificio in muratura						o	o	31
	1.0.14	Edificio plurifamiliare a copertura piana; architettura speculativa anni '70 sec. XX, in stretta relazione con il contesto ottocentesco						o		
	1.0.15	Dimesso edificio coperto a due falde, vetrine al pianterreno, in contesto di prestigio						o		
	1.0.16	Edificio plurifamiliare e basso corpo, trasformazione e elevazione di precedenti edifici; forte evidenza da distanza						o		
	1.0.17	Ampliamenti e rifacimenti inadeguati di edifici ottocenteschi e spiazzo a parcheggio						o	o	

Airolo

Comune di Airolo, distretto di Leventina, Cantone Ticino

Tipo	Numero	Definizione	Categoria di rilievo	Qualità spaziali	Qualità storico arch.	Significato	Obiett. di salvaguardia	Elemento segnalato	Elemento perturbante	Foto
	1.0.18	Complesso residenziale in forma di chalet; volume, forma, dettagli e materiali inadeguati al contesto							o	
	2.0.19	Fronte mosso, in pendenza, di edifici abitativi e commerciali con tratti di prestigio; inizio sec. XX							o	7
	2.0.20	Allineamento di edifici abitativi a cinque piani intervallati da edifici a due piani; inizio sec. XX, in parte trasformati							o	37
	2.0.21	Complesso commerciale e di servizi a un piano a copertura piana in contesto di prestigio							o	5
E	3.1.22	Scuole comunali; edificio a sette assi, quello centrale aggettante; inizio sec. XX; e padiglione recente con piazzale di svago				×	A		o	
E	3.0.23	Corpi della stazione rappresentativi degli edifici della Ferrovia del Gottardo; fine sec. XIX				×	A			6
E	3.0.24	Altorelievo in bronzo commemorativo delle vittime del traforo del Gottardo; V. Vela, ca. 1873				×	A			
E	3.0.25	Camposanto con piccolo edificio con portichetto toscano; ca. 1940 (arch. M. Chiattonne)				×	A		o	
	3.0.26	Edificio abitativo plurifamiliare; mole eccessiva incombente sul camposanto							o	
	0.2.27	Fronte irregolare di edifici rurali in parte riattati, lungo un percorso in forte pendenza, definito a tratti da muretti							o	
	0.2.28	Abitazione con tratti in stridente contrasto con l'ambiente rurale circostante; fine sec. XX							o	
	0.0.29	Corso del Ticino e bacino di accumulazione							o	
	0.0.30	Tracciato autostradale e portale sud del tunnel del S. Gottardo; architetto Tami, ingegnere Lombardi, 1980							o	
	0.0.31	Volumi ottocenteschi lungo strada, entro area a recente edificazione							o	
	0.0.32	Scuola materna a più corpi, a elementi prefabbricati in cemento armato; ultimo quarto sec. XX							o	
	0.0.33	Aggregato rurale con edifici utilitari in pietra a vista							o	
	0.0.34	Edificio abitativo a quattro piani e dipendenza rurale; inizio sec. XX							o	
	0.0.35	Ripari valangari in cemento armato e in grandi conci di pietra, uno parallelo alle curve di livello eretto dopo la valanga del 1898							o	35
	0.0.36	Azienda agricola, intrusione in un contesto paesaggistico irrinunciabile di sfondo all'edificazione storica							o	3
	0.0.37	Volume d'impostazione ottocentesca, in conci di granito squadrato, con giardino rialzato; 1ª metà sec. XX							o	
	0.0.38	Edificio alberghiero, grande volume in forte esposizione sullo sfondo dell'edificazione storica							o	
	0.0.39	Colonia estiva, volume ottocentesco							o	
	0.0.40	Aggregato di depositi e edifici ad attività artigianale e qualche abitazione							o	

Sviluppo dell'insediamento

Cenni di storia e di evoluzione

Dalle prime testimonianze alla Rivolta dei Leventinesi

Airolo compare citato nel 1210 come Oriolo. Nella frazione di Madrano vennero rinvenute tombe romane dei primi secoli dopo Cristo, probabilmente di un vicus fondato per lo sfruttamento delle risorse locali, quali cristalli per la produzione del vetro e la pietra ollare. Sempre quanto a Madrano, si sa dell'esistenza di un castello per il quale si ha notizia di un restauro nel secolo XIII. In località Stalvedro esistono i ruderi di un castello la cui fondazione si reputa risalga al secolo XIII.

L'importanza di Airolo è attestata dalla presenza di un edificio ecclesiastico già nel secolo V come documentano le ispezioni sull'attuale chiesa parrocchiale (1.0.1). Le vicende del borgo sono strettamente legate alla sua posizione di crocevia per alcuni passi alpini, in particolare per il S. Gottardo; e se, come si ritiene oggi, era già frequentato prima dell'Era Cristiana, sarà da supporre che esistesse già allora un insediamento ai piedi del passo.

E' soprattutto dopo il Mille che i traffici aumentano e con essi le attività collegate della ristorazione, l'allevamento degli animali da soma, il somieraggio e altre attività artigianali complementari (fabbri, falegnami, sellai ecc.), tali che l'insediamento assume le caratteristiche e l'importanza di borgo, con un proprio mercato. Le unità di misura usate ad Airolo fanno testo per tutta la Valle. Quelle che erano precedentemente attività sussidiarie dell'agricoltura di montagna e dell'allevamento divengono attività principali. La capacità di accumulo di risorse trova riscontro nella capacità della Vicinanza di realizzare, nel primo ventennio del XIII secolo, un'opera quale l'imponente chiesa parrocchiale. L'edificio verrà poi devastato dall'incendio nel 1877, quindi ricostruito e rinnovato due anni dopo. Dell'antico edificio si conserverà solo la torre campanaria in pietra a vista e la cripta.

L'importanza economica e politico militare di Airolo attira l'attenzione degli Urani che, dopo ripetute discese e vicende alterne, legate agli scenari politici

europei, perverranno alla conquista del Borgo con l'occupazione della Valle tutta in seguito alla vittoria confederata sulle truppe milanesi nella battaglia di Giornico del 1478. Airolo, Eriels nella denominazione germanica, diventa, a cavallo tra Quattrocento e Cinquecento, la piazzaforte degli Urani per le spedizioni verso Sud. Nel 1513, con la conquista definitiva delle terre a Sud delle Alpi, cessano le spedizioni. Ne deriva a Airolo e alla Valle tutta, una perdita di autonomia in materia giudiziaria, legislativa ed esecutiva, di benefici ecclesiastici e di entrate legate ai dazi. La peste del 1566 annienta trentacinque nuclei familiari. Nel 1755, il malcontento contro il controllo urano sfocia in una sollevazione, la cosiddetta Rivolta dei Leventinesi, soffocata con una sanguinosa repressione.

I secoli XIX e XX tra calamità e ricostruzione

Sul borgo si abbattano calamità che decimano la popolazione e cambiano volto all'insediamento: l'incendio del 1877 distrugge pressoché l'intero abitato, inducendo una nuova organizzazione urbanistica e la riedificazione degli edifici in sola muratura, tanto che oggi sopravvive un solo esempio delle tradizionali case leventinesi in legno su base in pietra (1.0.13). Né poche conseguenze sull'assetto urbanistico insediativo hanno avuto le valanghe e le frane. Ad esse – la più recente risale al 1951 – si deve la cancellazione delle propaggini a monte e ad Ovest del nucleo principale come nel caso della frazione di Albinengo, ancora visibile sulla carta Siegfried del 1872. Oggi, a proteggere le zone a rischio, si innalzano poderosi ripari valangari (0.0.35), come il muraglione costruito alla fine del secolo XIX, dopo la disastrosa valanga del 1898, subito a monte dell'abitato, con la muratura a vista verso monte.

Situazione e traffici, volano dello sviluppo

L'importanza geopolitica dell'insediamento, che garantiva un posto di eminenza nei traffici e nei commerci, imponeva, ogni volta, l'impegno di ricostruzione. Lo sviluppo delle vie di comunicazione incide profondamente sulla struttura dell'insediamento: dalla progettazione della cantonale, inaugurata nel 1820, alla costruzione della Tremola, tra il 1827 e il 1830; dall'allestimento della linea ferroviaria al traforo del 1882 – alle vittime del traforo del Gottardo de-

dicò la sua opera lo scultore Vincenzo Vela col suo altorilievo posto in vicinanza della stazione (3.0.24) – dall'edificazione della semiautostrada del Gottardo a metà secolo all'apertura della strada della Novena nel 1969; dalla costruzione dei viadotti al traforo autostradale del 1981.

Questo sviluppo, soprattutto l'avvento della ferrovia, individua in Airolo una importante meta turistica, tanto da farne la prima località sciistica del Cantone e, ancora oggi, la più importante. Del 1890 è l'illuminazione elettrica pubblica. I primi impianti vengono potenziati con la realizzazione della centrale elettrica del 1922. Alle attività agricole tradizionali e alla produzione di formaggi si accosta una considerevole attività alberghiera concentrata soprattutto in un quartiere (2) in prossimità della stazione ferroviaria (3). Anche l'importanza strategico militare del Gottardo determina in Airolo una forte presenza di personale dell'esercito. A sua volta lo scalo ferroviario ha favorito l'insediamento di attività industriali che sorgono in diretta continuità con la stazione (I).

I maggiori cambiamenti rispetto alla Carta Siegfried del 1872

Il più recente sviluppo stradale segna, in particolare, l'area di fondovalle (II), ridisegnata da viadotti, ponti, raccordi, e dagli edifici di manutenzione stradale. Tali infrastrutture permettono, rispetto alle precedenti vie di comunicazione, di evitare l'attraversamento dell'insediamento. La mutata situazione appare evidente dal confronto con la Carta Siegfried del 1872, sulla quale il fondovalle appare occupato solo dal greto del Ticino. Evidente l'accorpamento successivo del quartiere della stazione e degli alberghi, quindi la realizzazione dell'autostrada e dei suoi annessi (0.0.30), l'opera di bonifica e di inalveazione del Ticino e il conseguente accatastamento del materiale di scavo dei due trafori, quindi la creazione di un bacino di accumulazione (0.0.29). Più ampio sembra fosse il pendio prativo di sfondo (IV), sia quanto a estensione nel senso parallelo alle curve di livello che nel senso opposto. Subito a monte dell'edificio ecclesiastico è riconoscibile un aggregato rurale (0.0.33) con due allineamenti paralleli alle curve di livello, in parte lungo un sentiero per la campagna. Il nucleo appare marcato all'estremità dal cimitero, oggi ingrandito (3.0.25)

e ad est del quale si è avuto un riempimento di edilizia residenziale nel pendio compreso tra strada cantonale e collegamento con Villa (III).

Questo sviluppo va di pari passo con la crescita demografica del borgo che nel corso del Novecento passa da 1628 a 2200 residenti grazie, ancora una volta, allo sviluppo delle vie di comunicazione che da un lato favoriscono l'occupazione (cantieri, uffici, centri di sorveglianza), dall'altro inducono la nascita di magazzini e di edifici industriali. Già del 1871 è la nascita della ditta metallurgica Tenconi (I).

Grande rilevanza ha avuto l'attività edilizia che conosce il culmine nella realizzazione delle dette infrastrutture. Grazie alla relativa facilità di lavorazione del suolo e alla ricchezza dei pascoli, importante è ancora il settore dell'allevamento che vanta numerose aziende e che trova sfogo anche nel pendio di sfondo (IV).

Il dato sulla popolazione mostra un progressivo calo negli ultimi decenni, probabilmente legato alla conclusione dell'epoca delle grandi opere infrastrutturali. Così dai 2140 abitanti del 1970 si passa ai 1593 del 2000. Parallelamente sarà da interpretarsi il progressivo calo degli occupati nel settore secondario, dal 54 % del 1970 al 29 % del 2000.

L'insediamento attuale

Relazioni spaziali fra le parti

Sito e struttura

L'insediamento, capoluogo dell'alta Leventina, si situa sul versante sinistro della valle, a 1150 metri, ai piedi del S. Gottardo, nella parte di pendio compreso tra la Val Tremola e la Val Canaria, su un cono di deiezione formato dal Ri della Valascia e dal Ri del Dragone. Con i suoi 94,5 Km² è il comune più vasto del cantone.

L'edificazione si presenta in progressiva salita da sud verso nord, con gli impianti ferroviari (3) collocati in piano nel punto più basso e il nucleo principale (1) in pendio nel punto più alto. Questo si ordina con l'edificazione disciplinata su quattro percorsi paralleli alle curve di livello, tra i quali emerge gerarchica-

mente la strada di attraversamento, parte della strada di collegamento della valle.

Il percorso più a valle segna il trapasso all'insieme a edificazione alberghiera di inizio secolo XX (2). Lo scarto altimetrico è abbastanza marcato così che dal percorso inferiore del nucleo principale ci si può «affacciare» sul nucleo più a valle. Solo all'estremità occidentale il percorso assume una direzione obliqua rispetto al pendio, così che il trapasso altimetrico è meno brusco. Tale percorso segnala anche il confine con un nucleo di origine rurale (0.2) che trova il momento ordinatore principale in un percorso in forte pendenza (0.2.27). Il nucleo rappresenta il limite dell'edificazione storica su quel lato. Il trapasso tra questo e il nucleo principale è evidenziato dalla differenza dei volumi – maggiori nel nucleo principale – e dal fatto che, in questo, gli edifici appaiono in più diretta dipendenza dai percorsi.

Ben marcato il passaggio dal nucleo alberghiero (2) all'insieme con la stazione (3), sia dalla differenza di livello che dall'interposizione della strada di raccordo fra cantonale e autostrada, in decisa salita verso est.

Il quartiere della stazione si colloca perlopiù in piano e in esso hanno sede molte delle funzioni pubbliche dell'insediamento: banca, posta, cimitero, stazione, scuola, palestra e piscina. Solo all'estremità orientale alcuni edifici occupano un livello più alto (3.1).

Il nucleo principale, configurazione del secolo XIX

In gran parte ricostruito nell'ultimo ventennio dell'Ottocento, il nucleo principale (1) si organizza lungo percorsi paralleli alle curve altimetriche. La vecchia strada cantonale, spina dorsale del nucleo, attraversa l'abitato per poi imboccare la Val Tremola, in direzione dell'Ospizio del S. Gottardo verso nord est e raggiungere Ambrì Piotta nella direzione opposta. Parallelamente alla cantonale si dispongono altri percorsi, definiti in maniera abbastanza regolare da un'edificazione anch'essa in gran parte riconducibile al secolo XIX.

La strada principale, asfaltata, fiancheggiata da un marciapiede di un metro circa, è in progressiva salita

da est verso ovest, con un andamento abbastanza rettilineo, tale che chiesa parrocchiale (1.0.1) e cimitero, all'estremità opposta (3.0.25), sono reciprocamente visibili. Gli edifici sono a tre quattro piani, di altezze diseguali, più imponenti sul lato a monte; edifici borghesi di una certa rappresentatività che, nel complesso, offrono una buona omogeneità di immagine, grazie anche al loro coerente disporsi verso la strada con il lato lungo.

Sul tratto più rettilineo i volumi disegnano un fronte compatto e regolare con facciate in qualche caso informate al Liberty, e contribuiscono a disegnare uno spazio stradale di carattere urbano (1.0.3). Alcuni edifici, che fanno riferimento più o meno diretto al percorso, si evidenziano rispetto agli altri per tratti di maggior prestigio o per tratti comunque particolari come nel caso della casa natale di Giuseppe Motta (1.0.2), volume possente, sobrio ed elegante allo stesso tempo.

L'edificio ecclesiastico (1.0.1) orientato sull'asse est ovest, leggermente arretrato rispetto alla strada si impone come elemento singolo ma, al contempo, come elemento solidale con gli altri nella definizione del percorso stradale; compartisce due vuoti, leggibili come ampliamenti stradali, nobilitati a piazza dalla definizione fornita oltre che dal suo fianco meridionale anche da altri edifici di prestigio risalenti all'epoca a cavallo del secolo XIX, tra i quali il Municipio (1.0.6). A questo, oltre alle intrinseche qualità architettoniche, conferiscono particolare importanza la posizione a spartistrada della cantonale in due percorsi secondari e il ruolo di marca del punto estremo dell'allineamento ottocentesco.

La chiesa, collocata a circa metà del nucleo, segna un confine di due caratteri spaziali: più coerente, continuo e rigoroso, nella parte orientale, più mosso, discontinuo, ma non meno prezioso e coerente nel confrontarsi reciproco dei singoli edifici con gli altri e con il percorso, nella parte occidentale.

Il contesto stradale, quindi, trae gran parte della sua qualità dalla generale caratterizzazione di ambiente edificato con apprezzabili tratti di cittadinanza, di coerenza spaziale e architettonica, di rappresentatività

dell'epoca di edificazione. Tali tratti sono riscontrabili in misura maggiore che in molti altri insediamenti comparabili per dimensioni. Una certa dissonanza viene dalle vetrine che hanno soppiantato, in molti casi, le finestre e gli ingressi originari, e che inseriscono un elemento di disomogeneità della definizione al primo piano fuori terra. In altri casi sono proprio i piani terreni che rimarcano i caratteri urbani degli edifici, con zoccoli a bugnato e ingressi di prestigio.

I tre percorsi a valle di quello principale sono anch'essi asfaltati e carrozzabili, anch'essi con gli edifici del lato a monte normalmente più alti. Gli edifici disegnano dei chiari allineamenti, ma il loro porsi rispetto alla strada non è rigido. Presentano normalmente verso strada i lati lunghi, tranne in pochi casi e, in tale occasione, si avverte un certo disorientamento. All'estremità sud orientale gli edifici, facenti riferimento a due allineamenti, si ritagliano spazi propri a giardinetto (1.0.8), affermandosi, in tal modo, con maggiore individualità che negli altri contesti e determinando una nota di variazione spaziale. Man mano che si procede verso valle si ha un graduale scemare dei tratti cittadini e dell'omogeneità dell'edificazione, nonché la comparsa di elementi perturbanti.

Il collegamento tra i vari percorsi paralleli alle curve di livello si realizza attraverso passaggi gradinati, acciottolati, in qualche caso di una certa ampiezza, vere e proprie scalinate che contribuiscono alla caratterizzazione urbana. In qualche caso offrono degli scorci eccezionali, soprattutto dal basso verso l'alto, in particolare allorché viene inquadrata la chiesa parrocchiale o il suo campanile medievale. Un contesto diverso offre il percorso a monte della strada principale in cui si avverte la vicinanza con la campagna e con la componente rurale dell'insediamento; l'edificazione è meno regolare, gli edifici di minori dimensioni e, nonostante interventi di riattamento e di ridestinazione d'uso, si avverte forte ancora la natura rurale di un aggregato (1.0.9) che sfuma nella campagna a monte (IV). In corrispondenza della chiesa si respira di nuovo un po' del carattere del percorso principale, sia per la presenza dell'edificio sacro che per la vista che è data sul percorso principale, nonché per la presenza della canonica (1.0.5) che, per i suoi tratti, si richiama all'ambiente di maggior prestigio.

Quartiere di ville ed alberghi dei primi decenni del secolo XX

L'insieme subito a valle (2) è caratterizzato da imponenti edifici alberghieri a cinque piani, con corpi a torretta; con questi convivono dimore con tratti cittadini e borghesi, ma di minore altezza e di volumi ridotti. Nel complesso un'edificazione lenta, a edifici singoli, con spazi verdi circostanti, aperti o chiusi e ai quali, occasionalmente, si accostano alberi monumentali che svettano oltre le coperture pur alte degli edifici e inseriscono, soprattutto nella parte centrale dell'insieme, un forte elemento di arredo. In corrispondenza con il percorso di raccordo tra autostrada e cantonale, e che stacca questo insieme da quello della stazione (3), si avverte di nuovo un'organizzazione dell'edificazione ispirata dal percorso stradale e decisa dalla topografia.

Di particolare effetto è la sequenza seghettata che si adatta alla pendenza del percorso, di caffè e ristoranti (2.0.19). Andamento del fronte, tratti di prestigio, posizione in pendenza, determinano una sequenza eccezionalmente movimentata dalla variazione dell'altezza e della distanza dalla strada. Si realizza così un ambiente di grande significato spaziale a sottolineatura del dato architettonico. Se per un verso, al confronto, il lato opposto offre una sostanza abbastanza diversa e spazialmente di scarso pregio, l'ampio spazio di interposizione dato dalla strada in pendenza e da uno spiazzo asfaltato, permettono la piena visibilità e godibilità del fronte di prestigio.

Nella sua parte in piano, il percorso trova una regolare definizione in due elementi di notevole lunghezza: a partire dall'estremità orientale, un allineamento di edifici abitativi dell'inizio del secolo a quattro piani (2.0.20), con tratti da periferia urbana, e un corpo a un piano a copertura piana, ospitante ristoranti e negozi (2.0.21). Lo scarso sviluppo in altezza di quest'ultimo permette ancora una vista sugli edifici di maggior prestigio a monte e sul nucleo principale in genere, ma la forma, i materiali, il tipo assai diverso e stridente con il contesto, introducono un elemento di disturbo.

Il quartiere della stazione

L'insieme trova una chiara definizione a nord nel percorso in pendenza di collegamento tra cantonale

e tracciato autostradale e a sud nei binari della ferrovia. Un chiaro allineamento offrono gli edifici della stazione tra i quali particolarmente rappresentativi dell'edilizia ferroviaria dell'epoca di realizzazione sono i corpi originari (3.0.23). La parte bassa del nucleo è caratterizzata dalla forte orizzontalità degli edifici, tra i quali i depositi e i vari edifici di servizio, rimarcata dalla linea dei binari. Diverso il carattere della parte a monte (3.1) nella quale alcune dimore dell'inizio del Novecento, e con chiari tratti del tempo di edificazione, inseriscono la componente abitativa, per il resto estranea a questo insieme di servizi. Notevole significato assume, in tale contesto, anche l'edificio scolastico (3.1.22), particolarmente rappresentativo dell'edilizia pubblica dell'inizio del secolo XX.

Un nucleo rurale con orientamento opposto agli altri

Tratti e origine rurali sono ancora riconoscibili in un insieme (0.2) che organizza la sua sostanza edilizia soprattutto lungo un percorso asfaltato in forte pendenza (0.2.22). Il percorso è definito sul lato occidentale da un muro ad altezza d'uomo mentre sul lato opposto, a fornire la definizione, sono modesti edifici a tre piani che si pongono verso la strada ora col lato lungo ora con quello di frontone. Oltre che dal percorso principale, il nucleo è servito da brevi passaggi paralleli alle curve di livello che collegano con il nucleo principale, ma in generale, non è leggibile un chiaro sistema di percorsi.

Ripari contro le valanghe e fondovalle

La vista da distanza racconta la storia e il destino dell'insediamento, con l'edificazione ai piedi del pendio segnato dai percorsi stradali che salgono al passo del S. Gottardo. Riconoscibili, anche da distanza, le varie parti dell'edificazione con tutte le rispettive funzioni, da quella abitativa, a quella rurale, a quella alberghiera e dei trasporti, circoscrivibili nei relativi insiemi edificati. Ed è soprattutto la funzione dei traffici che pare sottomettere a sé l'insediamento con i nastri di asfalto, con i binari della ferrovia, i viadotti, svincoli e trafori e edifici connessi (II). Lo stesso corso del Ticino (0.0.29) sembra adeguarsi a questa disciplina dei manufatti sul fondovalle.

Il pendio prativo di sfondo (IV), splendidamente conservante l'immagine della sua vocazione rurale, e che trova conferme anche nei numerosi edifici utilitari sparsi su di esso, sale lievemente nelle vicinanze del margine a monte dell'edificazione e quindi in maniera più ripida. Ed è ancora un manufatto rurale a inserire il maggiore elemento di disturbo, un grande capannone agricolo che, data la sua posizione a una certa altezza del pendio, diventa molto visibile (0.0.36).

Per il resto, il pendio è fortemente segnato dai ripari valangari che lo attraversano con andamento vario, a costruire, a monte del borgo, un triangolo protettivo (0.0.35). Particolare, e invisibile alla vista da valle, è il riparo che corre subito a monte dell'edificazione, un gigantesco muraglione, di circa quattro metri d'altezza, realizzato in grandi conci di pietra, come mostra la vista da monte, mentre la parte a valle è interrata nel prato. L'imponente manufatto quasi imprigiona, contro il margine a monte del nucleo principale, un'area prativa in cui si riconosce ancora un passato rurale, soprattutto nella sopravvivenza di un aggregato di una certa consistenza (0.0.33). Su un fondo acciottolato poggiano edifici abitativi coperti a due falde e utilitari, tutti in muratura, quasi in un regolare nel rapporto di uno a uno. La discreta conservazione degli edifici, la bella continuità della muratura degli edifici e dell'acciottolato, la posizione in pendenza, rendono apprezzabile l'ambiente.

Assai diversa l'immagine della parte orientale dell'insediamento (III) occupata da edificazione perlopiù residenziale negli ultimi decenni. In questa superficie, tra fine Ottocento e inizio Novecento, un tentativo di affermazione di un allineamento di edifici borghesi non ha avuto seguito, cosicché due edifici (0.0.31) sono rimasti imprigionati entro la nuova edificazione, pur riuscendo ancora a suggerire l'idea di preannuncio al nucleo principale.

Raccomandazioni

Vedi anche le indicazioni generali di salvaguardia

In considerazione del valore dell'assetto viario, salvaguardare l'attuale organizzazione dell'impianto lungo i percorsi.

Impedire ampliamenti, elevazioni o inserimenti che deturpino la silhouette, particolarmente sensibile per l'armoniosa gradinatura degli elementi in pendio.

Vagliare attentamente le domande di ristrutturazione e imporre l'adeguamento al contesto, dei materiali, delle forme e dei volumi. Esempio negativo per inosservanza totale di tali esigenze l'edificio plurifamiliare (1.0.18).

Individuare criteri per regolamentare forme, dimensioni e distribuzione delle vetrine e degli ingressi sul principale asse di attraversamento.

Ulteriori edificazioni dovranno collocarsi, per quanto possibile, entro le superfici paesaggisticamente compromesse, in particolare in (III).

Valutazione

Qualificazione del borgo nell'ambito regionale

XX/	Qualità situazionali
-----	----------------------

Ottime qualità situazionali, per la sua posizione leggermente elevata sul fondovalle del Ticino, ai piedi del S. Gottardo, con l'edificazione a gradinatura in pendio, con un eccezionale sfondo prativo.

XX/	Qualità spaziali
-----	------------------

Buone qualità spaziali in un sistema viario fortemente regolare nel nucleo principale che ordina l'edificazione in allineamenti paralleli alle curve di livello, entro il quale si impone gerarchicamente il percorso della cantonale in cui si legge, internamente al nucleo, un tratto a rigorosa definizione su entrambi i lati e un tratto in cui prevale la disposizione spaziosa e libera degli edifici; qualità leggibili anche nel raccordo fornito tra i diversi livelli da percorsi gradinati, in qual-

che caso vere scalinate che offrono scorci eccezionali, in particolare alla vista dal basso; buone qualità anche per i trapassi da un insieme all'altro, ora nettamente marcati ora pressoché inavvertibili.

XX/	Qualità storico architettoniche
-----	---------------------------------

Buone qualità storico architettoniche, per la sostanza edilizia omogenea, apprezzabile nel nucleo principale, frutto della pressoché generale ricostruzione ottocentesca; grazie alla chiara connotazione degli insiemi in relazione alle rispettive funzioni: abitativa, di servizi alberghieri e dei traffici, nonché della memoria di un passato rurale; qualità apprezzabili nei numerosi edifici singoli, in particolare rappresentativi dell'edificazione privata borghese ottocentesca e di inizio Novecento e pubblica e, infine, grazie all'edificio ecclesiastico con il campanile romanico in pietra a vista.

2^a stesura 09.03/pir

Pellicola n. 7104-7106 (1988);
8936-8938 (1998)
Fotografo: Renato Quadroni

Coordinate dell'Indice delle località
689.759/153.759

Committente
Ufficio federale della cultura (UFC)
Sezione del patrimonio culturale e dei monumenti storici

Incaricato
Ufficio per l'ISOS
Sibylle Heusser, arch. ETHZ
Limmatquai 24, 8001 Zurigo

ISOS
Inventario degli insediamenti svizzeri da proteggere