

Zeitschrift: Zeitschrift für schweizerische Archäologie und Kunstgeschichte =
Revue suisse d'art et d'archéologie = Rivista svizzera d'arte e
d'archeologia = Journal of Swiss archeology and art history

Herausgeber: Schweizerisches Nationalmuseum

Band: 57 (2000)

Heft: 4: Restauro e ricerca : il contributo dell'archeologia e della storia
dell'arte per la conservazione degli edifici

Artikel: Castelli e autostrada, dal medioevo alla modernità

Autor: Galfetti, Aurelio

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-169590>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Castelli e autostrada, dal medioevo alla modernità

di AURELIO GALFETTI

È un titolo che mi è sfuggito. Mi scuso. Non è corretto sia rispetto al tema del restauro in generale sia rispetto al lavoro svolto a Locarno per l'arrivo dell'autostrada e il suo impatto con la città che, in quel luogo particolare, conserva effettivamente alcune tracce della sua origine medievale.

Questo rapporto autostrada – città non si può però ridurre, come ho fatto con il titolo, a due sole componenti: il medioevo rappresentato dal castello e la modernità rappresentata dall'autostrada.

È una visione limitata e riduttiva perché il passato, che è appunto ciò che si vuole conservare, in quel luogo non è fatto solo di ricordi medievali e la modernità non coincide solo con l'autostrada.

Quasi tutte le città europee contemporanee non sono né medievali né rinascimentali né neoclassiche né tantomeno moderne. Sono organismi in evoluzione, aperti e complessi, senza limiti definiti chiaramente, nei quali sussistono segni più o meno evidenti del passato che il presente congloba in un unicum, che un restauro corretto deve, io credo, assumere come indivisibile.

L'esempio che presento tratta appunto del rapporto tra presente e passato a grande scala.

Come per ogni progetto che investe il territorio, si tratta di un progetto di «restauro territoriale». Credo infatti che ogni progetto che investe il territorio sia un progetto di restauro, inteso come progetto di trasformazione di una situazione preesistente. Sarebbe infatti inimmaginabile, quando si interviene nel territorio, proporre la tabula rasa come si può fare per un edificio.

Io penso che quando si parla di restauro in architettura bisogna fare qualche precisazione: che ciò che vale per le altre arti non vale per l'architettura.

Il restauro in architettura non può prescindere dalla vita che si svolge negli spazi da restaurare. Ciò che vale per la città vale anche per il singolo edificio. La vita negli spazi della città e negli edifici aggiorna continuamente questi spazi e li rende sempre attuali. La vita fa anche sì che gli spazi medievali che giungono a noi non possano, oggi, essere considerati tali, cioè solo medievali: sono medievali con l'aggiunta di cinque secoli.

Il tempo è creatore, dice Alberto Jacquard nei suoi corsi: cinque secoli hanno un certo potenziale creativo...

Ciò fa chiarezza su un'infinità di luoghi comuni che nell'ambito del restauro dello spazio architettonico, a qualsiasi dimensione, condizionano fortemente i progetti: luoghi

comuni che portano alla costruzione di moltissimi falsi medievali, rinascimentali, barocchi, neoclassici.

Con questa premessa voglio semplicemente dire che in architettura non si può parlare di ricostruzione del passato e ancora meno di recupero dell'«antico splendore», cosa che capita ancora di sentire in qualche inaugurazione.

Ma vengo al progetto che nel suo insieme si può definire come l'arrivo dell'autostrada a Locarno e per il quale sono stato, per alcune parti, progettista, per altre, consulente.

Normalmente si sostiene che l'autostrada distrugge le città del passato (e bisogna purtroppo ammettere che così come è stata realizzata in Europa è quasi sempre stato il caso).

Si dice che l'autostrada non sia un'infrastruttura a scala umana, che sia un male necessario da nascondere o per lo meno da mimetizzare.

A Locarno si è arrivati all'assurdo di prevedere una galleria per nascondere l'autostrada tra Locarno e Ascona.

Nel rapporto tra nuove infrastrutture (infrastrutture necessarie alla vita di oggi, come lo è appunto un'autostrada), e città tradizionale capita un po' ciò che capita con l'inserimento di nuove destinazioni o nuovi impianti tecnici (elettricità, riscaldamento, ecc.) negli edifici monumentali da restaurare. C'è chi li accetta solo perché non è più abituato al rigore della vita medievale, ma fondamentalemente crede che distruggano il monumento.

Io credo che la mobilità in una città sia importante quanto la corrente elettrica in una casa ed abbia, rispetto al monumento da conservare, lo stesso impatto.

Ma sulla mobilità pesano ancora molti luoghi comuni che la rendono impopolare, più impopolare della corrente elettrica.

Ho affrontato questo tema con alcune certezze:

- che la città è un organismo in costante evoluzione e che in essa le destinazioni d'uso cambiano come cambiano all'interno di un edificio. Il restauro deve tenere in considerazione questa trasformazione vitale,
- che la scala umana non è solo quella pedonale. L'uomo resta tale anche quando è automobilista. Anche la scala autostradale è una scala umana nel senso che è costruita per l'uomo che usa la macchina e non viceversa,
- che l'automobilista non è necessariamente un incivile, ma un uomo che si sposta a 60 km/h.

La nuova destinazione di questa parte della città di Locarno, che passa da zona periferica sconnessa (che si sviluppava senza progetto), a punto d'arrivo, a nuovo centro

(uno dei tanti centri della città contemporanea) conferisce a questo sito un nuovo ruolo all'interno di quell'unicum indivisibile di cui ho parlato all'inizio.

Evidentemente ho considerato anche la storia di questo unicum.

La città medievale aveva la sua cinta, era «conosciuta» e disegnata. Ora è stata riportata alla luce ed è esattamente dove si pensava che fosse.

Quella rinascimentale, cioè quella precedente al piano Rusca, era pure facile da reperire.

I limiti della città al momento del piano Rusca erano perfettamente conosciuti.

La città del '900 era lì da vedere.

Qual è la città da rispettare?

A quale città bisogna risalire?

Esiste una gerarchia di valori fra le varie epoche?

Analogamente a ciò che capita per un monumento anche per la città la successione cronologica non può ovviamente essere il solo criterio.

Ma allora quali sono i criteri?

Altri architetti avevano proposto la creazione di un parco archeologico da accostare alla nuova struttura autostradale. La cinta medievale veniva messa in grande rilievo. La città riconquistava i limiti medievali.

In questi progetti si stabiliva un rapporto dialettico tra le nuove necessità funzionali e la ricostruzione del limite della città medievale.

La trasformazione della città, ed in particolare la viabilità, veniva condizionata dal limite medievale ricostruito.

Il dilemma è stato questo:

– parco archeologico con limiti medievali che condizionano la spazialità contemporanea o limiti fissati dalle nuove esigenze della mobilità?

Ho avuto evidentemente molti dubbi ma alla fine ho optato per la seconda soluzione.

Le mie preoccupazioni non erano ovviamente di tipo funzionale. La viabilità non sarebbe stata compromessa nemmeno con la prima soluzione. C'era sicuramente una soluzione viaria valida anche nei progetti che ricostruivano la cinta muraria medievale.

Non ho scelto la seconda possibilità per favorire una soluzione tecnica.

Per me il problema si situava piuttosto in un ambito filosofico, etico, ideologico, o semplicemente architettonico e urbanistico, ma non in un ambito funzionale.

Ho scelto cioè di rispettare il processo di trasformazione tradizionale della città. Quel processo che ha fatto la bellezza della città che è giunta fino a noi portandoci la testimonianza delle stratificazioni successive di tutte le epoche.

Un'epoca si sovrappone all'altra cancellandone alcune parti e lasciando al «nuovo» lo spazio necessario per una sua corretta rappresentazione.

Ho cancellato completamente una parte del '900.

Non ho rifatto la parte medievale che si presumeva esistesse (e che effettivamente esiste).

Mancanza di rispetto? O ancora peggio ignoranza? Ignoranza delle ultime tendenze nel campo della conservazione dei monumenti e quindi anche della città?

Occasione persa? Errore? Subordinazione al potere della tecnica, dell'automobile, ecc.?

Non sono io a dover rispondere, sarete voi a giudicare e per poterlo fare vi presento il lavoro che ho fatto, senza nascondervi nulla.

Caratteristiche principali del progetto

In questa parte di città sono presenti, in modo evidente, quattro città:

Quella medievale, quella ottocentesca, quella novecentesca e l'autostrada che introduce quella del 2000. L'autostrada introduce una nuova dimensione, un'altra scala, un'altra viabilità (fig. 1).

La città moderna, fino agli anni '60, si sostituiva, senza eccessive preoccupazioni, a quella precedente e sovente addirittura attraverso la tabula rasa.

La città contemporanea invece nasce sempre da un modo di fare simile a quello che si applica per il restauro. Si conservano le parti ma si ripropongono secondo nuovi rapporti.

Ho voluto che l'autostrada fosse l'occasione per creare un elemento unificatore che le mettesse in relazione, questo elemento è il «vuoto». Un grande vuoto che sta fra le varie parti di diverse epoche.

Si è parlato molto di piazza rotonda, di rotonda quadrata, ecc.

Lo spazio che ho voluto costruire è sempre stato rettangolare; compreso cioè tra i quattro fronti delle quattro città (fig. 2).

La forma rotonda o quadrangolare del sistema viario (che è un fatto puramente funzionale) non incide molto sulla natura dello spazio urbano che resta sempre rettangolare indipendentemente dal sistema viario.

Il vuoto è l'elemento connettivo delle varie epoche, è la stessa soluzione, o meglio lo stesso atteggiamento che ho avuto per il castello di Bellinzona.

A Castelgrande ho lavorato sul parco, sul prato verde come elemento connettivo di epoche che vanno dal medioevo ai nostri giorni. La corte esterna svuotata da tutti gli edifici e dagli alberi lega le torri medievali, il muro ottocentesco, gli interventi del '900, ecc.

Il vuoto di Piazza Castello ha la stessa funzione, lega il medioevo, l'800, ecc.

Qui a Locarno ho introdotto uno spazio più grande, più differenziato, più complesso, più tecnico, ma sempre uno spazio pubblico (fig. 3a-c). Io credo che la città contemporanea è poco apprezzata e molto criticata perché non attribuisce allo spazio pubblico l'importanza che questo spazio dovrebbe avere.

C'è una grande tradizione per gli spazi pubblici nella città europea (Barocco, Neoclassico) ma lo spazio pubblico è

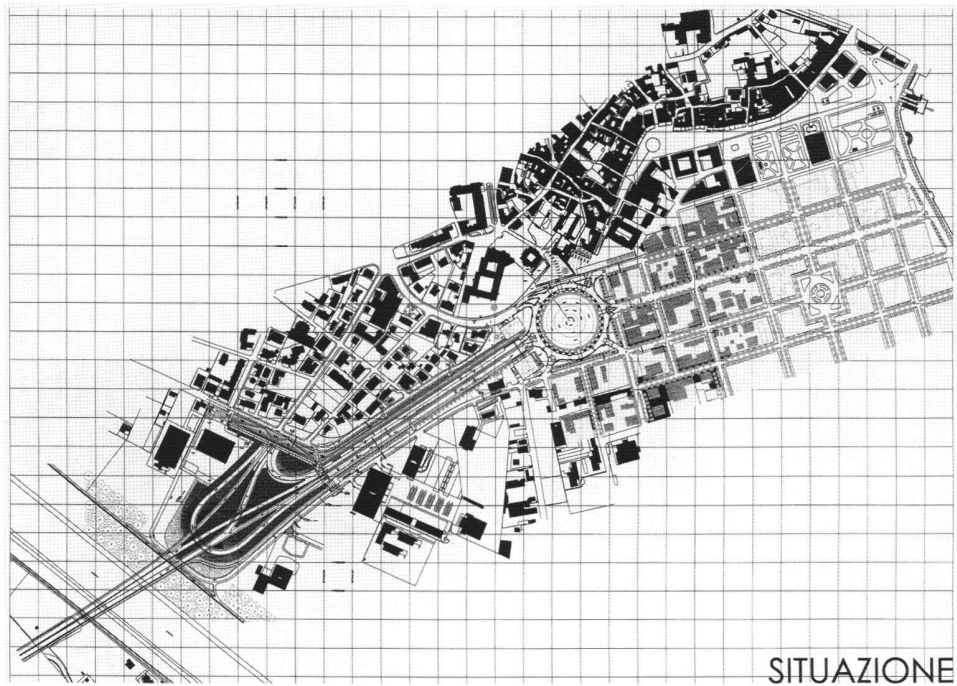


Fig. 1 Situazione generale.

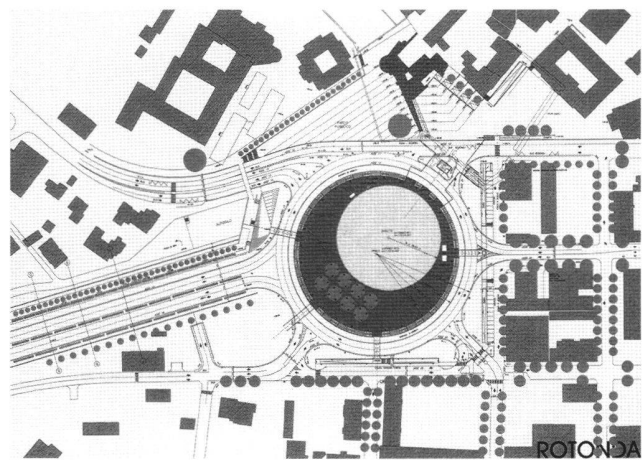


Fig. 2 La Rotonda.

proprio quell'elemento che manca alla città contemporanea.

Proprio qui sta il compito dell'architetto che lavora a scala territoriale cioè che restaura:

– progettare uno spazio pubblico al quale subordinare tutti

gli altri interventi anche quelli relativi alla conservazione.

Mi direte che con questi due concetti è possibile seguire le due tendenze, quella di dare valore alle cinte medievali o quella di evidenziare l'anello autostradale. All'interno del grande vuoto effettivamente erano possibili entrambe.

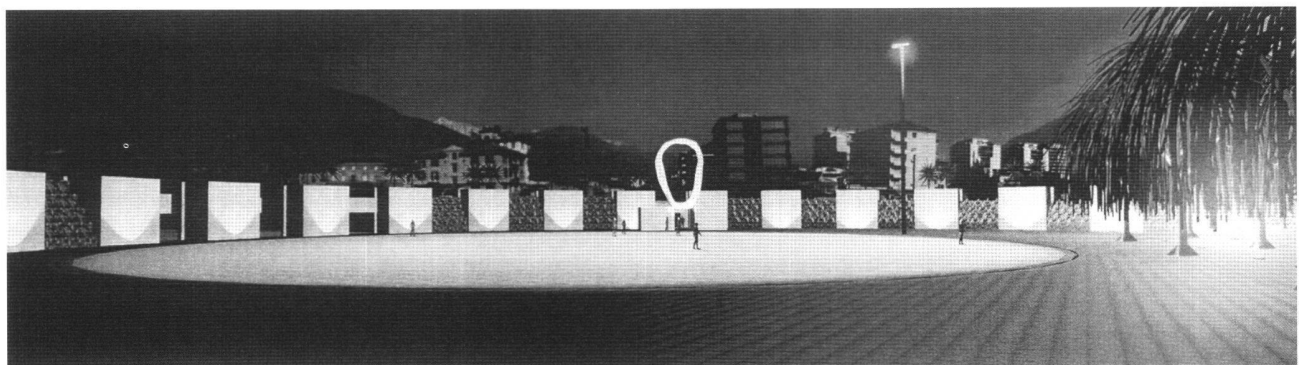
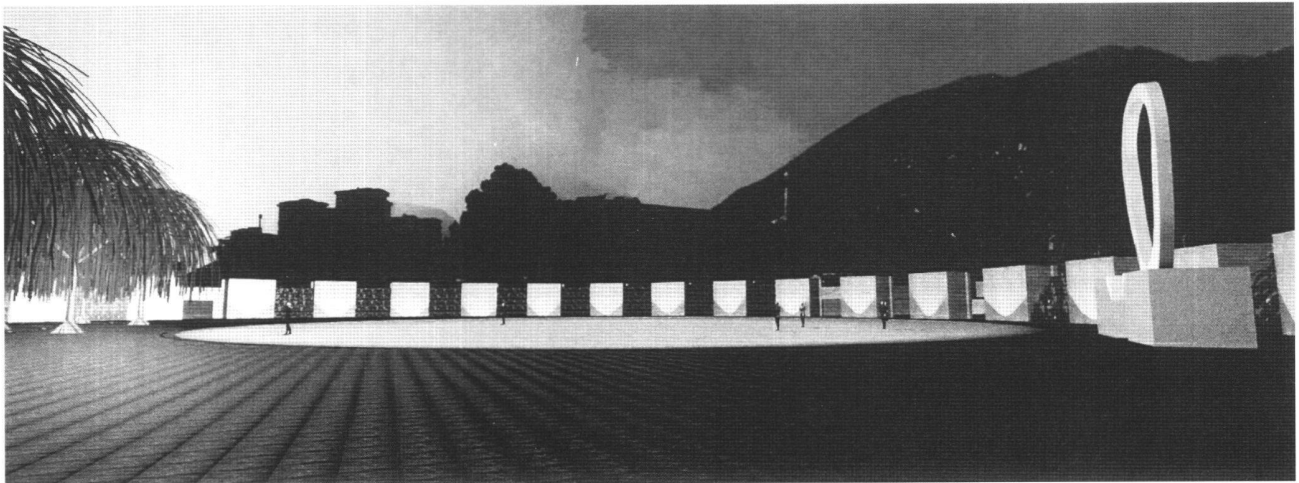
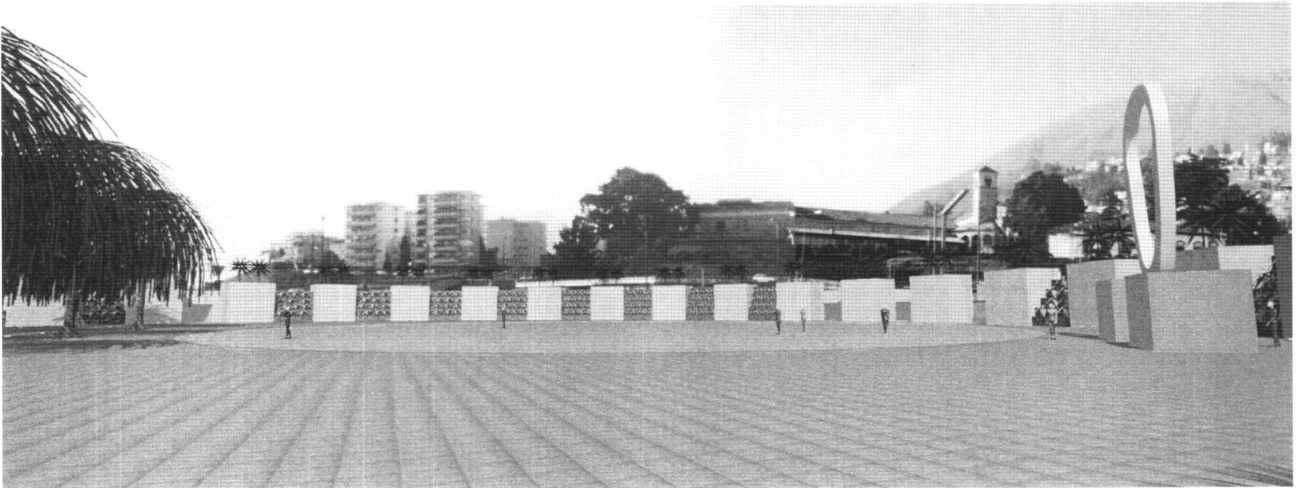


Fig. 3 Progetto dello spazio pubblico.

Evidentemente in ognuno dei casi era necessario demolire le costruzioni degli anni '50. Conservare a volte significa anche demolire.

A questo punto si presenta un altro dilemma

Che cosa evidenziare?

La cinta medievale o l'anello autostradale? Perché occorre scegliere? Non è possibile fare le due cose contemporaneamente?

Questo è il mio modo di pensare, il modo di pensare cioè di un architetto che crede che per costruire correttamente occorre stabilire gerarchie precise. Un architetto che crede anche nel compito, nella necessità di costruire nuovi spazi per un futuro diverso.

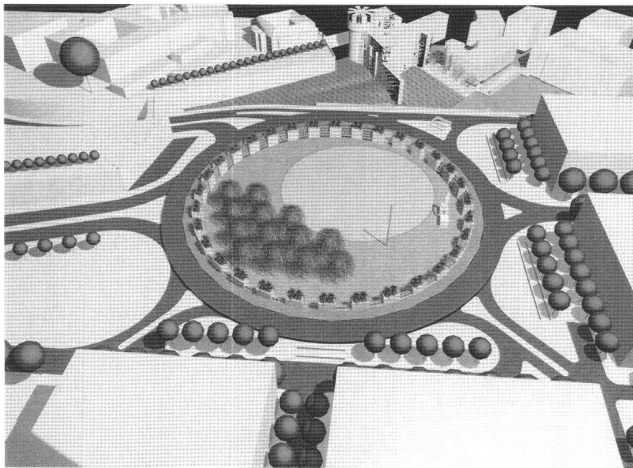


Fig. 4 Progetto del nuovo spazio.

Per decidere ho così valutato le qualità spaziali delle due soluzioni. Ho creduto che lo spazio all'interno della rotonda potesse costituire qualche cosa di nuovo e di importante per la città. Non ho optato per il recupero dello spazio archeologico ma per la creazione di un nuovo spazio (fig. 4).

Un nuovo spazio per il quale oggi è difficile prevedere una destinazione precisa ma che, se lo spazio sarà di qualità, non tarderà a trovarla.

Una cinta muraria è più meritevole di un anello autostradale?

Si tratta evidentemente di una domanda senza senso come sarebbe senza senso porsi la domanda contraria.

Bisogna però qui introdurre una precisazione.

Un conto è lavorare in presenza di edifici e di spazi medievali, un conto è lavorare in presenza di reperti archeologici totalmente interrati.

Nel primo caso gli spazi medievali esistono, nel secondo bisognerebbe in parte ricostruirli.

Ciò fa una notevole differenza.

Conclusione

A Locarno c'era un castello. Parte del castello è rimasta fuori terra, parte è rimasta interrata.

Arriva l'autostrada. È un'occasione per ricostruire un insieme archeologico (fig. 5).

È anche un'occasione per creare un nuovo spazio pubblico capace di raccogliere utilizzazioni diverse.

Come si fa a decidere?

Decidono le commissioni?

Decidono i pianificatori facendo un piano urbanistico?

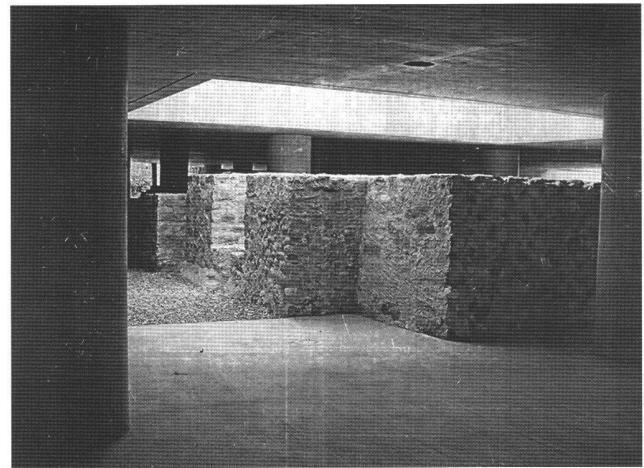


Fig. 5 L'insieme archeologico ricostituito.

Decidono i tecnici che costruiscono?

Decidono i politici non decidendo?

L'architetto evidentemente dice:

DECIDE IL PROGETTO!

Che cosa significa? Innanzitutto che cosa significa progetto?

Progetto non è solo un piano: progetto è l'espressione delle aspirazioni di un paese per un futuro diverso ed evidentemente migliore. La città vuole avere un futuro diverso dal passato.

Perché la città dovrebbe recuperare una sua cinta muraria ormai smantellata e sotterrata?

Le demolizioni ottocentesche sono state a volte irresponsabili ma sono state anche l'espressione del desiderio di un futuro diverso.

Io ho fatto un progetto che è riuscito a convincere passando attraverso mille difficoltà fino alla sua realizzazione. Il progetto si è imposto alle commissioni ed ai politici. Questo è il compito degli architetti: fare progetti convincenti

per il futuro. E non credo di aver mancato di rispetto alla storia, credo di aver rispettato tutta la storia dal medioevo a quella di oggi.

PROVENIENZA DELLE ILLUSTRAZIONI

Fig. 1-5: Autore.

RIASSUNTO

L'autore affronta la problematica dell'impatto urbanistico fra la modernità – rappresentata dall'autostrada – e il passato, con le vestigia medievali, legate al Castello Visconteo di Locarno, e pone l'accento sulla città, letta come organismo in evoluzione, entro il quale non è auspicabile una ricostruzione del passato o un recupero dell'«antico splendore». Nel restauro – come nelle nuove costruzioni – deve essere rispettato il processo di trasformazione tipico della città, che vedono il loro aspetto nascere da una serie di stratificazioni. Per quanto riguarda il caso concreto di Piazza Castello a Locarno, il vuoto voluto dall'architetto – attraverso la creazione della «Rotonda» – diventa l'elemento connettivo fra la città medievale, quella ottocentesca, quella novecentesca e l'autostrada.

RÉSUMÉ

L'auteur de la contribution se penche sur la problématique de l'impact urbanistique entre la modernité – représentée par l'autostrade – et le passé, dont témoignent les vestiges médiévaux associés au «Castello Visconteo» de Locarno, et se concentre en particulier sur la ville, assimilée à un organisme qui évolue, au milieu duquel une reconstitution du passé ou une récupération de «la splendeur d'antan» ne sont pas souhaitables. Dans toute intervention de restauration – tout comme dans les constructions nouvelles – il faut respecter le processus de transformation typique des villes, dont l'aspect naît d'une série de stratifications. En ce qui concerne le cas concret de «Piazza Castello» à Locarno, le vide voulu par l'architecte – au travers de la création du rond-point («Rotonda») – devient l'élément de connexion entre la ville médiévale, celle du XIX^e siècle, celle du XX^e siècle et l'autostrade.

ZUSAMMENFASSUNG

Der Autor beleuchtet die Problematik der städtebaulichen Auswirkungen im Spannungsfeld zwischen Moderne, symbolisiert durch die Autobahn, und Vergangenheit, sichtbar in den mittelalterlichen Bauten des Castello Visconteo von Locarno. Die Stadt wird dabei als Organismus wahrgenommen, der sich permanent weiterentwickelt. Dies schafft einen Rahmen, in dem eine Rekonstruktion der Vergangenheit oder das Wiedererlangen des «antiken» Glanzes wenig wünschenswert sind. Wie bei einem Neubau müssen auch bei einer Restaurierung die Prozesse der Veränderung einer Stadt respektiert werden, deren Bild letzten Endes durch verschiedene Epochen geprägt wird. Beim konkreten Fall der Piazza Castello in Locarno wird die vom Architekten bewusst geschaffene Leere, welche durch den Bau des Kreisels entstanden ist, zum Bindeglied zwischen den verschiedenen Stadtteilen aus dem Mittelalter, dem 19. und 20. Jahrhundert und der Autobahn.

SUMMARY

The author examines the effect on city planning of the tension between modernity, symbolised by the motorway, and history, as exemplified by the mediaeval Castello Visconteo in Locarno. The city is perceived as an organism that is in the process of ceaseless, ongoing development. This creates a space in which the reconstruction of the past or the recovery of “ancient” glory is not the priority. As in the construction of a new building, the restoration of an existing one must respect the processes of change in a city, whose picture is ultimately determined by various epochs. In the specific case of the Piazza Castello in Locarno, the empty space intentionally created by the architect, and resulting from the construction of the roundabout, serves to link the different parts of the city from the Middle Ages, the 19th and 20th centuries, and the motorway.