

Zeitschrift:	Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica = Swiss review of architecture, engineering and urban planning
Herausgeber:	Società Svizzera Ingegneri e Architetti
Band:	- (2005)
Heft:	3
Artikel:	AlpTransit : il "gruppo di riflessione" per un progetto urbanistico : intervista ad Aurelio Galfetti
Autor:	Colombo, Federica / Galfetti, Aurelio
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-133197

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: 23.01.2026

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



AlpTransit: il «gruppo di riflessione» per un progetto urbanistico

Intervista ad Aurelio Galfetti

a cura di Federica Colombo

Per prendere posizione sul progetto della trasversale alpina, AlpTransit, elaborato per la Confederazione Elvetica dalle Ferrovie Federali Svizzere, FFS, il Dipartimento del territorio del Cantone Ticino incaricò un gruppo interdisciplinare per una valutazione delle implicazioni territoriali.

Il lavoro di questo gruppo di studio, composto dall'architetto Aurelio Galfetti, presidente, dall'ingegner e pianificatore Pierino Borella, dagli ingegneri civili Aurelio Muttoni e Giuseppe Grignoli, dall'economista Remigio Ratti e dallo storico dott. Raffaello Ceschi, Gruppo di Riflessione, indicò l'importanza di un progetto di tracciato che tenesse conto dell'inserimento paesaggistico e fosse attento al potenziale che questa nuova infrastruttura può offrire, anche in termini di disegno urbanistico, al territorio ticinese.

Proposto quale variante al progetto delle FFS, il progetto del Gruppo di Riflessione venne infine assunto quale soluzione definitiva dalla Confederazione.

È un progetto di grande valenza territoriale che mira da un lato ad agganciare il Ticino al resto dell'Europa e dall'altro si cura che l'inserimento dell'Alp Transit avvenga in modo calibrato al suo territorio.

Per conoscerne il processo evolutivo abbiamo posto alcune domande all'architetto Aurelio Galfetti.

Come si è evoluto, e a che punto si trova il progetto per la tratta ticinese di Alp Transit? In particolare, la Stazione Ticino, l'attraversamento del piano di Magadino, la tratta a sud di Lugano sono questioni di grande rilevanza per il futuro sviluppo territoriale. Qual è la posizione del Gruppo di Riflessione di fronte a queste tematiche?

Con l'approvazione della variante di progetto disegnata dal Gruppo di Riflessione il tracciato ticinese aveva avuto qualche grossa conquista nell'inserimento territoriale: la galleria della Riviera, l'attraversamento della Riviera, l'attraversamento del piano di Magadino, la stazione sul Piano di Magadino, la galleria del Ceneri, l'uscita a Vezia,

il proseguimento del tracciato ferroviario fino a Chiasso. Conquiste che sono state in gran parte caldamente sostenute dal Cantone Ticino e che in parte sono codificate nel progetto definitivo. Ma ce n'è una che oggi in nome di una politica campanilistica rischia di essere abbandonata, è quella della stazione Ticino. Non si è ancora capito che il Ticino è una città, chiamata la Città Ticino, città aperta, fatta di poli ovviamente, nella quale non bisogna affermare la supremazia di un polo in nome solo di ragioni economiche. La domanda tocca problemi attuali e il Gruppo di Riflessione che ha elaborato il progetto si è rivolto ultimamente al Consiglio di Stato per conoscere quale sia la sua posizione su questi punti essenziali.

La *Stazione Ticino* infatti è uno dei punti cardine per il progetto elaborato dal Gruppo di Riflessione. Mi spiego, la stazione Ticino, chiamiamola pure anche solo stazione Bellinzona-Locarno deve essere vista un po' come quanto nell'ottocento con la realizzazione della ferrovia furono costruite le stazioni di Rodi-Fiesso, Mezzovico-Vira, ed altre ancora. Ponendo la stazione tra due comuni per ragioni squisitamente funzionali - non si poteva infatti fermare il treno a distanze troppo ravvicinate - si generava un fenomeno di urbanizzazione. Oggi la conurbazione di Locarno e di Bellinzona si è estesa sul piano di Magadino creando un punto di gravità di tutto il Sopraceneri. La stazione Ticino deve essere vista come il consolidamento di questo punto di gravità. Nel 1800 il Cantone Ticino comprese l'importanza che la ferrovia avrebbe avuto per lo sviluppo territoriale e si indebitò sino al collo per la realizzazione di un tracciato che collegasse Bellinzona a Lugano e Chiasso. Alla luce di questo fatto, su consiglio dello storico Raffaello Ceschi, il Gruppo di Riflessione ha disegnato il tracciato della ferrovia con l'attraversamento del Piano di Magadino perché si potesse realizzare la stazione Ticino in un luogo dove esistesse lo spazio per l'insediamento di tutti quegli indotti che potrebbero derivarne e si

potesse sviluppare un punto di gravità per il Sopraceneri. Se la questione della stazione è un tema ancora aperto quello a cui non si dà seguito, anche se è stato un grosso lavoro fatto dal Gruppo di Riflessione, è la promozione di un piano urbanistico attorno alla stazione Ticino. Le ferrovie hanno studiato il tema della stazione da un punto di vista tecnico, noi abbiamo progettato l'area circostante dove si svilupperanno nuovi insediamenti.

Costretto dal disegno esclusivamente tecnico del complesso snodo ferroviario, sommato a quello dello svincolo autostradale che si sviluppano sul piano di Magadino, il Gruppo di Riflessione ha cercato uno spazio correttamente edificabile e li ha posto la stazione. E credendo nel progetto urbanistico quale motore per un corretto sviluppo territoriale, ha sviluppato i progetti per la conquista di un territorio da insediare. Il gruppo di riflessione ha chiesto a più riprese all'autorità politica cantonale di promuovere la costituzione di una società ad economia mista che coinvolga tutti gli interessati della regione da Bellinzona a Locarno, per la gestione della ripartizione equa delle proprietà e di gettare le basi alla consolidazione del progetto urbanistico.

Oggi questi progetti sono fermi sul tavolo dell'autorità politica e dell'amministrazione cantonale che, fiduciosi della bontà della pianificazione ufficiale, sono convinti di poter controllare lo sviluppo urbanistico con la formulazione di pochi vincoli edificatori. Io credo che per un corretto sviluppo territoriale tutti gli sforzi fatti risulteranno vani fino al momento in cui non si codifica un progetto urbanistico.

Si è molto dibattuto sull'attraversamento del piano di Magadino proposto dal Gruppo di Riflessione nella variante della percorrenza a terra: una scelta dettata prevalentemente da questioni tecniche e strategiche. L'attraversamento del piano con una linea sopraelevata così come propose Luigi Snozzi avrebbe comportato il cambiamento del concetto di traffico ferroviario, affermando la morte della stazione di Bellinzona e negando l'utilizzo della galleria di base del Monte Ceneri per il collegamento regionale veloce tra Lugano e Locarno.

Ritengo però che la questione principale a livello territoriale non sia quella del porre la nuova linea su viadotto o a terra, ma piuttosto quella del disegno corretto dell'attraversamento del piano. Disegno che nel progetto del Gruppo di Riflessione scaturiva da una lettura territoriale di ampio respiro.

Il Gruppo di Riflessione aveva previsto un tracciato ferroviario che mettesse in rapporto il nuovo agglomerato di Sementina, il parco naturalistico a sud, il centro civico del comune e le aree delle serre a nord: si trattava del disegno preciso di un limite. A seguito di opposizioni al progetto da parte dei comuni il tracciato ha subito la traslazione verso ovest, compromettendo completamente il progetto territoriale. Si è persa l'occasione per uno sviluppo territoriale in termini qualitativi scegliendo la strada del compromesso. Oggi il tracciato è cambiato: l'imbocco della galleria a nord del piano è più ad ovest mentre quello della galleria a sud è rimasto invariato. Malgrado il cambiamento di tracciato, il fallimento del progetto urbanistico a Sementina, la prevista stazione Ticino è ancora possibile e proprio questo fatto mi ha convinto a non rinunciare al mandato.

Il Gruppo di Riflessione ha proposto per il tracciato a sud di Lugano il collegamento con Milano via Chiasso e Como, scartando a priori quello con Varese. La trasversale alpina è considerata dalla Svizzera una linea ibrida, prevista sicuramente per il trasporto delle merci ma anche utilizzata dai treni ad alta velocità per il trasporto delle persone. Per la città Ticino, l'allacciamento ad alta velocità con Milano, deve essere visto come l'opportunità di collegamento ideale per le mete di media e lunga distanza. Le Autorità cantonali hanno sostenuto l'idea di un collegamento prioritario con Milano e di un *bypass* con Varese/Malpensa. Si tratta però di un soluzione costosa con un tratto di ferrovia supplementare rispetto alla soluzione di collegamento diretto con Varese.

Anche se il Gruppo di Riflessione ha ricevuto dal Cantone Ticino un mandato di approfondimento dello schema di tracciato verso Milano attraverso una realizzazione a tappe, a livello federale, non si è ancora abbandonata la variante verso Varese. È un progetto, quello proposto dal Gruppo di Riflessione, che si muove lentamente e che, a mio parere, deve essere sostenuto per il futuro sviluppo del nostro Cantone.

Al momento dell'elaborazione del progetto del Gruppo di Riflessione c'è stato grande consenso politico, e oggi?

Al momento dell'elaborazione del progetto c'era consenso, anzi direi entusiasmo, oggi l'entusiasmo è scemato. Direi che oggi non c'è molto interesse intorno all'evoluzione del progetto. Da un lato noi, Gruppo di Riflessione, ce ne siamo stati un po' in disparte, come bravi collaboratori

abbiamo reagito troppo spesso solo quando ci hanno chiamato e dall'altra i politici pur avvalendosi della nostra opinione non hanno ancora colto il valore del disegno urbanistico e territoriale. Preoccupati di questa mancanza di consenso e di interesse per il lavoro svolto dopo l'approvazione del progetto Ticino nelle ultime settimane abbiamo chiesto un incontro con le Autorità politiche per discutere dei temi ancora aperti.

Come valuta l'evoluzione del progetto AlpTransit in termini di disegno e qualifica del territorio del Cantone Ticino?

Il Gruppo di Riflessione ha cercato di promuovere l'idea del progetto quale strumento per la pianificazione del territorio.

I temi ancora aperti per il disegno di AlpTransit, e penso in particolare alla stazione sul piano di Magadino e alla tratta a sud di Lugano dovrebbero essere affrontati a livello di Piano Direttore Cantonale, di cui oggi è in atto la revisione e che dovrebbe promuovere progetti per le aree che si stanno sviluppando sul territorio cantonale. Non penso solo ad AlpTransit ma anche al Pianscairolo, alla stazione di Chiasso, allo svincolo di Mendrisio ecc. È il momento opportuno per riflettere sull'urbanistica, l'occasione per gli architetti di affermare che la pianificazione «ufficiale», così come concepita oggi, è fallita e che solo attraverso l'elaborazione di progetti urbanistici è possibile promuovere uno sviluppo del territorio in termini di qualità. In Ticino ci sono architetti e soprattutto giovani architetti competenti, si tratta di promuovere concorsi di progetto per i luoghi strategici dello sviluppo territoriale. Il progetto AlpTransit dovrebbe essere visto come l'occasione per la promozione di una nuova concezione del fare urbanistica.



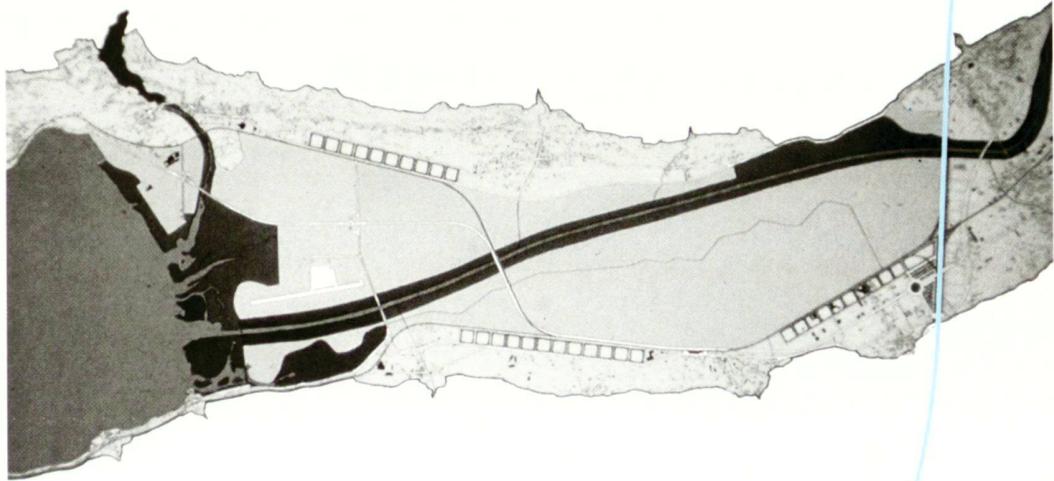
1



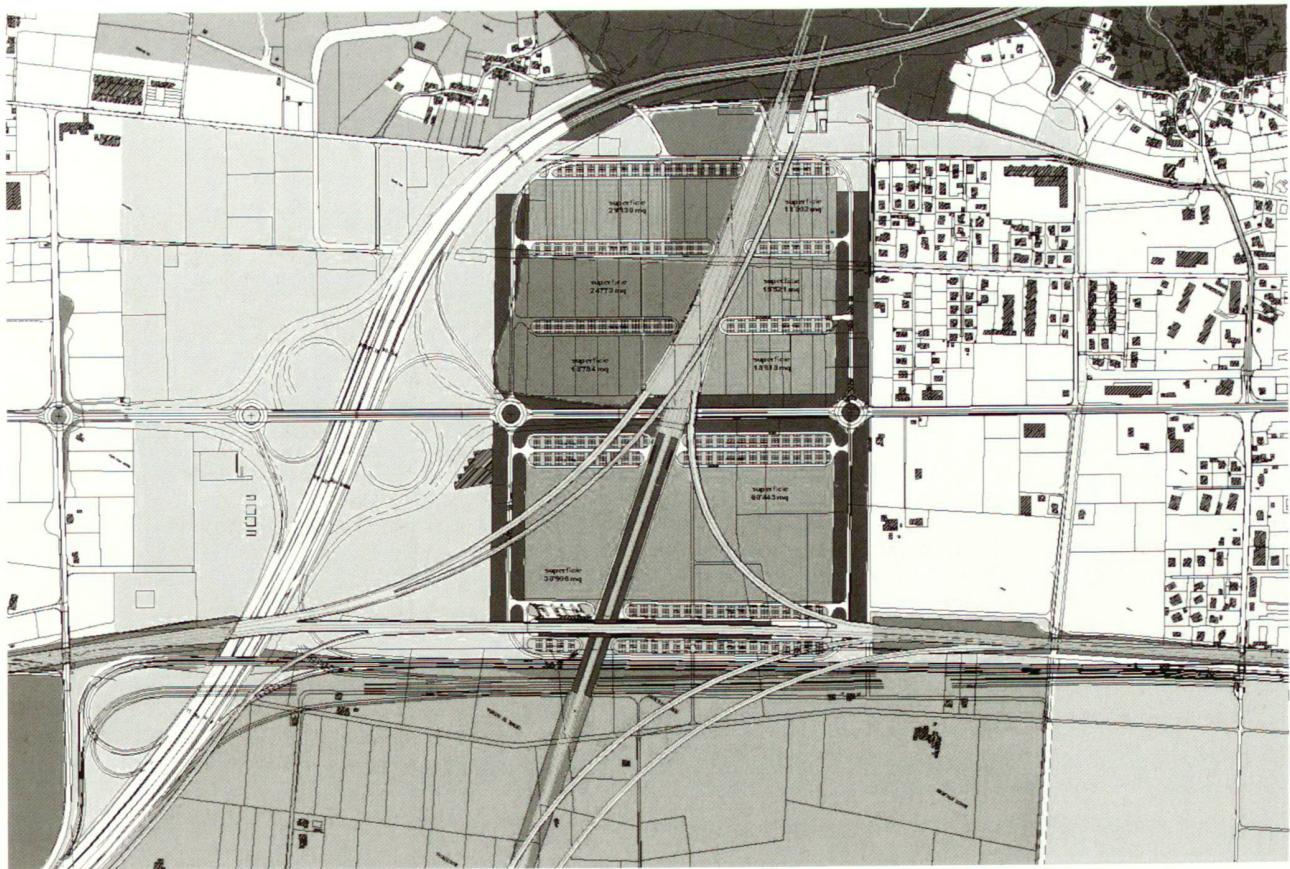
2

1-Tracciato della linea ferroviaria AlpTransit dal portale sud della galleria di base del San Gottardo attraverso la valle Riviera disegnato dal Gruppo di Riflessione e inserito nel progetto definitivo

2-Tracciato della linea ferroviaria AlpTransit dal portale sud della galleria del Monte Ceneri a Vezia fino al raccordo con la linea Como-Milano progettato dal Gruppo di Riflessione, tracciato ancora in discussione



Tracciato della linea ferroviaria AlpTransit proposto dal Gruppo di Riflessione per l'attraversamento del Piano di Magadino, progetto non inserito nel progetto definitivo



Progetto urbanistico per l'area della Stazione Ticino sul Piano di Magadino proposto dal Gruppo di Riflessione, fase finale, situazione livello superiore