

MalpensaNews

Come i treni TiLo hanno cambiato i collegamenti tra Lombardia e Canton Ticino

Roberto Morandi · Wednesday, September 6th, 2023

A **settembre 2004** i treni italiani avevano più o meno tutti gli stessi colori, una composizione di verde scuro e bianco, la “corporate identity” di Trenitalia. Sui binari nella zona a Nord di Milano, in quel mese, comparvero però dei **nuovi convogli** che si distinguevano per la presenza di una fascia più scura e una rossa: erano i **convogli della nuova società transfrontaliera TiLo**.

Oggi **quella società si appresta – appunto – a compiere vent’anni**: dedicata agli spostamenti tra il Ticino e la Lombardia (da cui l’acronimo TiLo), **solo nell’ultimo decennio ha raddoppiato il numero di passeggeri trasportati**. Fa un “lavoro” che vent’anni fa non esisteva o era molto limitato, garantire spostamenti ai frontalieri – i lavoratori pendolari che si spostano dall’Italia alla Svizzera – ma fa anche di più, perché ha avvicinato anche gli svizzeri a Milano, una città che con il Ticino condivide molto.

Nel 2004 in realtà i treni ancora non passavano la frontiera. O meglio: entravano in Svizzera a Chiasso, dove arrivava un binario che utilizza i sistemi di alimentazione e circolazione italiani (quindi in qualche modo – in termini ferroviari – è ancora parte della rete italiana).

Un significativo passo avanti lo si è fatto cinque anni dopo: «**Nel 2008 ci sono stati i primi servizi transfrontalieri dalla Svizzera**» ha ricordato **Denis Rossi**, ceo di TiLo. «All’inizio solo Como si entrava solo per 5 km». Era l’inizio di un servizio che negli anni si è strutturato sempre di più, superando gli ostacoli legati agli aspetti tecnici: per quanto esistano alcuni elementi comuni (ad esempio la larghezza del binario: 1435 millimetri di distanza tra le due rotaie), diversi sono i sistemi di alimentazione elettrica e soprattutto i segnali che regolano la marcia del treno e i sistemi di sicurezza.

Raddoppio dei passeggeri in dieci anni

Per operare sui due lati del confine, su due reti ferroviarie diverse, serve una specifica formazione. I primi macchinisti specializzati sono entrati in servizio nel 2014 ed è stato da questo punto in avanti che inizia a crescere davvero la rete transfrontaliera, perché i treni iniziano a collegare punti anche molto distanti tra loro, come Bellinzona e Milano.

Nel 2014 la TiLo aveva trasportato 9,2 milioni di passeggeri, nel 2016 era cresciuta già a 14,8. Nell’2019 i passeggeri sono stati 16,7 milioni, con in mezzo una novità che si può definire storica: «Nel 2018 ha aperto la ferrovia Mendrisio-Varese, il primo collegamento ferroviario nuovo tra

Italia e Svizzera dai tempi della linea del Gottardo» ha sottolineato Denis Rossi, intervenendo alla conferenza Eusalp a Lugano, dedicata alla mobilità nella regione alpina europea.

Nel 2021 i passeggeri hanno toccato quota 19,1 milioni (dunque raddoppiando rispetto all'avvio transfrontaliero del 2014). «Aggiungeremo ancora 2-3 milioni di passeggeri anche quest'anno» ha anticipato Rossi.

Nell'ottobre del 2022 la società trasportava 70mila persone al giorno, anche grazie alla spinta data dal nuovo collegamento più diretto tra Sopraceneri e Sottoceneri, le due "metà" del Ticino [rese più vicine l'una all'altra da un nuovo tunnel nel 2020](#).

La "accelerazione" con la ferrovia Malpensa-Varese-Lugano

Nella crescita della rete transfrontaliera un elemento importante è stata l'apertura di quella che in Italia per anni si è chiamata (con poca visione strategica) "la Arcisate-Stabio" e che invece in Svizzera viene citata più spesso come "**ferrovia Lugano-Malpensa**", prendendo due punti assai più significativi. Aperta nei primi giorni del 2018, la linea – usata allora quasi solo dai frontalieri, i lavoratori pendolari sui due lati del confine – registrava allora 1600 viaggiatori al giorno, destinati a crescere poi a gennaio 2020, alla vigilia del Covid, a 3150 passeggeri (in questo caso si misura il transito alla stazione di confine svizzera di Stabio). **Nelle ore di punta i treni sono molto frequentati e si viaggia a volte in piedi**, anche se i tempi di permanenza a bordo, per alcuni utenti regolari a ridosso del confine, sono relativamente ridotti.



La stazione di Induno Olona, nella fascia di confine del Varesotto dove moltissime persone lavorano in Svizzera, tra il vicinissimo Mendrisiotto e Lugano

Oltre ai frontalieri, **la linea è utilizzata anche per raggiungere il Ticino da Malpensa**, che è lo scalo di riferimento: il viaggio non è velocissimo, ma è diretto. E oggi pressoché in ogni orario

basta salire a bordo di un Tilo della relazione S50 (che collega Malpensa con Varese, Lugano, Bellinzona e fa capolinea a Biasca) per trovare a bordo viaggiatori che si muovono con valige e trolley con etichette di un volo aereo. Secondo i dati di Tilo è anche una linea “stagionale”, nel senso che riflette i periodi di picco dell’aeroporto.

Il servizio su Malpensa del TiLo è utilizzato anche molto da viaggiatori italiani, perché è l’unico treno che collega l’aeroporto con Varese e con Gallarate, cittadina di riferimento dello scalo, dove c’è molta offerta alberghiera e dove risiedono anche centinaia di lavoratori.

I treni della Tilo si riconoscono facilmente, dall’esterno: la colorazione con fascia scura (quella del 2004, che citavamo in apertura) è scomparsa da tempo, oggi i treni sono prevalentemente bianchi e rossi – tipici dei treni elvetici – ma con una fascia verde introdotta per richiamare il servizio in Lombardia. «**Milano è la nostra seconda destinazione**, 6mila persone con un’offerta di sedici treni. La seconda dopo i 20mila viaggiatori a Lugano».

Non va dimenticato che la TiLo è una società non svizzera, ma pienamente paritetica tra Ticino e Italia: il 50% appartiene alle Ferrovie Federali Svizzere, l’altro 50% appartiene a Trenord, la società ferroviaria lombarda (che a sua volta è metà controllata dalla Regione, metà dalla “statale” Trenitalia).



La presentazione della nuova livrea Tilo

TiLo, una flotta di treni omogenea

La TiLo possiede una sua flotta di treni, caratterizzati dal fatto di appartenere tutti alla stessa tipologia, i Flirt costruiti dalla Stadler, una fabbrica di treni in Canton Turgovia. Se nel 2004 i primi passi erano stati mossi con vecchie carrozze ricondizionate ma risalenti agli anni Settanta, oggi la flotta è molto moderna: comprende 54 [treni Flirt](#) costruiti tra il 2007 e il 2019, di cui 23 a quattro

vetture, 17 Flirt a sei vetture e 14 Flirt TSI a sei vetture. «Ogni treno si può unire a un'altro e così possiamo dare un'offerta molto flessibile, da quattro a dodici vetture».

I treni cambiano “identità” al confine. E hanno bisogno di macchinisti speciali

I convogli della TiLo hanno una doppia “targa”, per identificare il tipo e il singolo treno: in Svizzera si chiamano RABe 524, mentre in Italia sono registrati come ETR, secondo i sistemi standard di classificazione.

È un po' come se al confine cambiassero identità, lasciando un documento e prendendone un altro. **Oggi il passaggio del confine – ad esempio tra Stabio e Gaggiolo – si svolge senza “scossoni”**, non si cambia la locomotiva come avveniva un tempo a Chiasso o a Domodossola, con lunghe manovre.

Eppure il treno cambia: cambia ad esempio il sistema di alimentazione, da 15mila Volt corrente alternata in Svizzera ai 3mila Volt corrente continua in Italia. Ma **cambiano soprattutto i sistemi di bordo, gli apparati di sicurezza, i segnali** che vengono visualizzati dai macchinisti (che non sono uguali per tutte le linee). «Un macchinista cambia anche sei diversi sistemi nel corso di un viaggio» spiega ancora Rossi.

Una delle relazioni più “strane” da questo punto di vista è quella tra Como e Varese passando dalla Svizzera, che prevede un doppio passaggio di confine. Mentre sulla linea per Malpensa si entra anche su un'altra rete ferroviaria oltre a quelle nazionali, la rete di FerrovieNord.



Treno Tilo sulla diramazione diretta a Malpensa

Per questo la TiLo ha un organico di **macchinisti specializzati, detti appunto “interoperabili”**,

che sono le figure più particolari dell'organico della società. In totale TiLo ha 193 dipendenti, «quest'anno con gli ultimi contratti a giugno abbiamo superato i 200».

Un modello anche di riferimento per l'Europa

In Svizzera TiLo non è l'unica società transfrontaliera, ad esempio nell'area metropolitana di Ginevra (che si estende a cavallo tra Confederazione Elvetica e Francia) un sistema integrato è stato lanciato fin dagli anni Novanta ed è stato fortemente **potenziato** nel 2019 con il nuovo sistema Leman Express.

In altre aree d'Europa però le relazioni transfrontaliere su ferrovia sono più “rigide”, come ad esempio tra Italia e Francia in Costa Azzurra e Alpi Marittime, dove i capolinea delle linee riflettono ancora i confini nazionali e non prevedono relazioni dirette frequenti.

Nel corso della conferenza Eusalp a Lugano non a caso **TiLo è stata presa come riferimento, in prospettiva, anche da altre realtà europee,** come la regione di confine franco-spagnola tra Navarra-Paesi Baschi e Nuova Aquitania.

Ovviamente il sistema non è indenne da problemi: le linee trasfrontaliere soffrono talvolta delle irregolarità soprattutto sul lato italiano (dove è anche il concetto di puntualità è meno stringente: un treno è in ritardo se accumula non 3 ma 5,5 minuti sulla tabella di marcia), ma anche in Svizzera il sistema ha mostrato una sua inattesa fragilità con il grave incidente avvenuto nel tunnel di base del Gottardo, che richiederà modifiche agli orari fino a inizio 2024. Non impatta sui treni regionali TiLo ma ha ricordato quanto fragile un sistema costruito a “incastri” come è la ferrovia.

This entry was posted on Wednesday, September 6th, 2023 at 12:36 pm and is filed under [News](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.