

La stazione internazionale di Chiasso

Principale porta d'accesso meridionale verso la Svizzera e il nord Europa, la stazione internazionale di Chiasso accoglie due amministrazioni ferroviarie e altrettanti sistemi di trazione e di segnalamento. Quasi 150 anni di continue trasformazioni e ampliamenti, mentre oggi guarda al dopo AlpTransit.



2.6.2021.

Fotos: C. Ammann

■ Giampaolo Baragiola, Mendrisio

La stazione ha sempre caratterizzato e favorito lo sviluppo economico-urbanistico del territorio in cui è collocata. Pure in Ticino, con l'entrata in esercizio delle Ferrovie delle valli ticinesi nel 1874 e della galleria Göschenen-Airolo con le relative rampe d'accesso nel 1882 ad opera della Gotthardbahn, numerosi centri del Cantone hanno conosciuto significativi cambiamenti: non solo le principali città di Lugano, Bellinzona e Locarno, ma anche centri «minori» quali Airolo, Faido, Biasca, Giubiasco e Mendrisio. In particolare a Chiasso, località di confine e sede di una stazione internazionale, la ferrovia ha caratterizzato e in parte condizionato lo sviluppo della città dal punto di vi-

sta economico-commerciale, demografico e urbanistico.

Chiasso, una scelta tutt'altro che obbligatoria

L'ubicazione a Chiasso della stazione internazionale è tutt'altro che il frutto di un processo scontato. Infatti, neppure quando il San Gottardo riuscì a spuntarla sul Lucomagno nell'ambito del dibattito relativo alla questione dell'attraversamento ferroviario delle Alpi (la Convenzione tra la Svizzera e l'Italia circa la ferrovia del Gottardo è del 15 ottobre 1869 e la Convenzione tra la Svizzera, la Germania e l'Italia sull'adesione dell'Impero germanico alla Convenzione del 15 ottobre 1869 tra la Svizzera e l'Italia, per la costruzione di una ferrovia del Gottardo è del 28 ottobre 1871) e fu aperta all'esercizio la linea Chiasso-Lugano (il 6 dicembre 1874), Chiasso era destinata a diventare la porta della Gotthardbahn verso l'Italia. Sebbene già dalla fine del 1849 la ferrovia collegasse Milano con Camerlata – da dove partiva la diligenza della posta

svizzera che, attraverso il passo del San Gottardo, raggiungeva Flüelen per la coincidenza con il battello per Lucerna (un esemplare della vecchia diligenza è esposto al Museo nazionale svizzero a Zurigo) – per diverso tempo la variante Camerlata-Como-Chiasso fu soltanto una tra diverse altre opzioni, tra le quali la Milano-Saronno-Mendrisio (con Mendrisio sede di una stazione internazionale), la Cittiglio-Magadino-Bellinzona, e la Varese-Agno-Lamone-Monte Ceneri-Bellinzona. Alla fine, tuttavia, la scelta cadde sui tronchi Bellinzona-Monte Ceneri-Lugano-Chiasso e Bellinzona-Magadino-Luino (tratta quest'ultima che al tempo si pensava avrebbe accolto volumi di traffico ben superiori rispetto al ramo attraverso il Monte Ceneri e Chiasso), mentre la Convenzione tra la Svizzera e l'Italia per la congiunzione della ferrovia del Gottardo colle ferrovie italiane a Chiasso e a Pino del 23 dicembre 1873 fissò a Chiasso e a Luino le sedi delle stazioni internazionali, regolando nel contempo anche l'utilizzo dei fabbricati delle amministrazioni ferroviarie di entrambi i Paesi.

È quindi a partire dagli anni 1873-1874 che il territorio paludoso compreso tra la collina del Penz e l'abitato di Chiasso cominciò a subire profonde trasformazioni per accogliere gli impianti ferroviari. Per adattare il terreno alla nuova funzione, fu necessario colmare l'area con un importante terrapieno lungo 700 m, largo 100 e alto in alcuni punti oltre 6. L'operazione comportò un movimento di oltre 1'500'000 m³ di materiale. In un primo tempo il terrapieno arrivava fino al fiume Faloppia e solo nel biennio 1875-1876 fu completato verso sud – con la costruzione di due sottopassaggi, l'uno stradale l'altro per incanalare il fiume Faloppia – in vista del congiungimento con la rete italiana attraverso la galleria di Monte Olimpino (1775 m), avvenuto il 28 settembre 1876. Parte del materiale di riempimento proveniva dallo scavo della trincea ferroviaria di Coldrerio, parte dalla collina di Pontegana, a nord dell'abitato, che fu parzialmente sbancata per una rettificata del tracciato della strada cantonale verso Balerna e, infine, una parte anche dalla Valle Leventina.

Proprio perché la direttrice di Chiasso era originariamente considerata secondaria rispetto a quella di Luino, nel 1874 il primo edificio con funzione di stazione fu una semplice e assai spartana costruzione in legno, posta circa 120 m più a nord dell'attuale ingresso principale. Il fabbricato passeggeri ospitava uffici, locali per il personale di scorta ai treni, due sale d'aspetto, un buffet e locali per i servizi doganali, postali e di polizia. L'impianto, con cinque binari tronchi sul lato meridionale della lunghezza di

Il presente articolo, in forma leggermente ridotta, è stato pubblicato sul no 8 di Eisenbahn Amateur in lingua tedesca (pp. 339-347) e, in sintesi, in lingua francese (pp. 348-352), accompagnato da un ricco apparato iconografico, con tra le altre numerose fotografie storiche.

387 m, aveva inoltre un marciapiede, un magazzino merci, una rampa di carico, una rimessa delle locomotive con tre binari e dotata di piattaforma girevole e una latrina. Una provvisorietà assai precaria, dettata soprattutto dalle difficoltà di trovare un accordo fra Svizzera e Italia riguardo all'ubicazione definitiva.

La seconda stazione

La costruzione della cosiddetta seconda stazione di Chiasso (la prima in muratura) avvenne negli anni 1881–1885, un fabbricato in pietra situato 120 m a sud del primo edificio ligneo. Già all'indomani della firma della Convenzione del 1873, le competenti autorità svizzere e italiane valutarono una serie di progetti della vera e propria stazione internazionale. Le prime proposte della Gotthardbahn prevedevano un parziale sviluppo degli impianti in territorio italiano, soluzione respinta dall'allora Regno d'Italia. L'accordo fu trovato nel marzo 1875 per una stazione interamente in territorio svizzero su una lunghezza di 800 m.

L'immobile principale, la cui facciata era ricoperta di mattoni rossi, era composto da tre corpi di fabbrica, quello centrale, che ospitava la biglietteria e gli uffici, leggermente arretrato rispetto alle due ali laterali. Nell'ala nord si trovavano la polizia svizzera, il telegrafo, la posta svizzera e la posta italiana, mentre nell'ala sud la dogana e la questura italiane, la dogana svizzera, la sala di revisione per il controllo dei bagagli, il buffet e la sala d'aspetto. Già negli anni 1884–1885 le due ali laterali furono allungate: quella settentrionale per l'ampliamento dei locali della posta italiana, quella meridionale per consentire l'ingrandimento del buffet e la creazione delle sale d'aspetto di I e II classe. Benché siano scarse le immagini di questa seconda stazione, essa è raffigurata su alcune cartoline di inizio Novecento, che mostrano anche un filare alberato antistante l'edificio. Alla fine del 1885 i binari della stazione di Chiasso misuravano complessivamente 9743 m, mentre il fabbisogno d'acqua per l'alimentazione della stazione e il rifornimento delle locomotive, in origine assicurato unicamente dal fiume Faloppia, fu in seguito aumentato con la costruzione di una condotta di oltre 6 km che convogliava a Chiasso le acque della trincea di Coldrerio.

Come accennato in precedenza, contrariamente alle previsioni originarie l'incremento dei traffici sulla direttrice di Chiasso risultò nettamente più importante rispetto a quello registrato sulla linea di Luino, ragione per cui gli impianti chiassesi risultarono ben presto sottodimensionati. Malgrado una situazione logistica vieppiù critica, per una serie di contingenze, tra le quali l'annosa vertenza concernente l'esproprio e lo spostamento del vecchio cimitero che impediva

lo sviluppo degli impianti ferroviari, e benché la Gotthardbahn prima e le Ferrovie federali poi prevedessero comunque un rinnovamento radicale della stazione, fino allo scoppio del primo conflitto mondiale lo scalo di Chiasso subì soltanto ampliamenti occasionali e provvisori.

Oltre a quelli già citati, tra il 1883 e il 1915 furono eseguiti tra gli altri i seguenti interventi:

1883 Costruzione di un edificio per uffici e appartamenti per la Società per le Ferrovie dell'Alta Italia (che gestiva allora la tratta Milano-Chiasso; dal 1885 Strade ferrate del Mediterraneo e dal 1905 FS-Ferrovie dello Stato); ampliamento della rimessa delle locomotive con costruzione di una fucina e di un magazzino con rampa coperta per il carbone; posa di un secondo binario dietro il magazzino doganale.

1884 Costruzione di un edificio per la Posta italiana a nord del fabbricato viaggiatori; posa di binari di tiraggio a nord e a sud, con trasformazione delle testate, per la manovra indipendente dei treni; costruzione di infrastrutture per il trasporto del bestiame e di due nuove pese.

1886 Costruzione di un magazzino con cantina per la cooperativa degli impiegati; allestimento e ampliamento di diversi uffici; installazione di segnali di manovra e costruzione di un casello al passaggio a livello del cimitero.

1887 Centralizzazione di 5 scambi sul lato nord e installazione dell'illuminazione elettrica in tutta la stazione.

1889 Prolungamento di 125 metri del binario tronco XVII per la sosta dei treni.

1891 Costruzione di un edificio per la Posta svizzera, di un fabbricato ausiliare destinato a officina, locali di sosta per i verificatori dei veicoli, di un magazzino per il servizio movimento e di una toilette pubblica.

1892 Allungamento del marciapiede coperto 1; costruzione di un fabbricato per l'amministrazione doganale svizzera; estensione della rete dell'illuminazione con la posa di lampade ad arco sull'area di manovra. Verso le ore 5 del 20 febbraio 1892 un violento incendio distrusse i magazzini della grande e della piccola velocità, edifici interamente in legno che facevano parte ancora della prima stazione provvisoria del 1874 e che furono poi ricostruiti nel 1893 con il riutilizzo di una parte della rimessa veicoli di Bellinzona.

1894 Costruzione di un magazzino doganale italiano con rampa coperta di 35 m e gru girevole; ampliamento del magazzino doganale svizzero con prolungamento della rampa di carico; costruzione di un impianto per il lavaggio e la disinfezione dei carri.

1896 Ingrandimento dell'ufficio doganale per il servizio viaggiatori nel fabbricato principale.

1899 Attivazione della comunicazione telefonica tra l'ufficio sottocapi e la gestione merci.

1900 Costruzione di una nuova piattaforma girevole per le locomotive e ampliamento della rimessa; a seguito della posa del secondo binario sulla tratta Como-Chiasso, ampliamento della testata sud dei binari della stazione.

1901 Trasformazione delle testate nord e sud per migliorare l'ingresso e l'uscita dei treni; costruzione di una nuova piattaforma girevole per le locomotive italiane.

1902 Ampliamento degli impianti per la gestione del bestiame ed estensione dell'illuminazione elettrica.

1903–1904 Ampliamento di alcuni fabbricati di servizio.

1905 Prolungamento della rampa di carico fra i binari XIII e XIV con attrezzatura per il carico del bestiame; ingrandimento della rimessa delle locomotive italiane; collegamento telefonico fra la gestione merci e l'ufficio telegrafico. È interessante notare che per alleggerire Chiasso, nel 1905 alla stazione di Mendrisio furono posati 1'800 metri di binari per parcheggiare provvisoriamente e manovrare treni merci provenienti da nord e diretti in Italia.

1906 Ampliamento dei binari destinati al traffico merci; messa in esercizio del primo impianto centrale di sicurezza Bruchsal G per l'entrata e l'uscita dei treni come pure per i movimenti di manovra, con tutti i relativi segnali e le cabine I, II e III.

1907 Ampliamento dei magazzini doganali svizzeri e italiani; costruzione di ulteriori magazzini e rampe di carico; ampliamento dei binari di stazione ed estensione dell'illuminazione elettrica.

1908 Costruzione di un edificio con locali di riposo per il servizio movimento nella parte meridionale della stazione; introduzione del collegamento telefonico fra i singoli uffici; introduzione della linea di contatto per il segnale a campana da Como e installazione di due campane nella stazione.

1913–1914 Soppressione del passaggio a livello presso la rimessa delle locomotive svizzere, sostituito da un sottopassaggio.

1914–1915 Nel corso dell'inverno, nei pressi del vecchio cimitero posa di alcuni binari con rampa doganale per smaltire gli allora importanti transiti di carbone.

Malgrado questi lavori, la situazione alla stazione di Chiasso rimaneva precaria. L'insufficienza dell'infrastruttura ferroviaria chiassese era fonte di aspre critiche da parte di tutti gli operatori coinvolti sia per le deficienze nella gestione del traffico merci (operazioni doganali e carico e scarico dei carri che subivano ritardi di più giorni) sia nel movimento dei passeggeri, come ne danno testimonianza a più riprese i numerosi interventi presso le autorità competenti, la stampa dell'epoca («Ciò che avviene attualmente nella stazione internazionale di Chiasso rasenta l'incredibile», scrisse ad esempio il quotidiano *Il Dovero* il 24 agosto 1910) e il memoriale della Municipalità di Chiasso all'attenzione delle autorità canto-

nali e federali del 12 maggio 1914. In questo documento si scriveva di «[...] una sala di revisione buia, mal ventilata, sporca, [...] sempre ingombra di viaggiatori e bagagli, sale d'aspetto introvabili per la loro ubicazione, giri viziosi attraverso corridoi, buffet, anticamere, steccati, latrine recondite [...]». Sottacciamo poi lo spettacolo veramente pietoso che giornalmente si svolge all'entrata della Stazione [...], donne accovacciate su sacchi e bagagli che allattano neonati, bimbi d'ogni età affranti dalle fatiche del viaggio che alternano il pianto al sonno, esseri stremati dalla fatica e dalle sofferenze, in una parola il quadro più completo dell'umana miseria».

In quegli anni per i treni diretti e regionali era a disposizione un'unica banchina sia per il traffico sud-nord sia per i convogli diretti in Italia: poiché i treni dovevano sostare tutto il tempo necessario per espletare le operazioni doganali, spesso gli altri convogli in arrivo dovevano attendere davanti ai segnali d'entrata.

Lo scoppio del primo conflitto mondiale il 1° agosto 1914, l'entrata in guerra dell'Italia nel 1915 e il temporaneo crollo degli scambi commerciali internazionali congelarono qualsiasi ambizioso progetto per circa un quindicennio.

Ciò non di meno il 28 settembre 1917 il CdA delle FFS approvò un progetto di ampliamento che prevedeva tra l'altro la costruzione di un marciapiede mediano largo 13 m per gli arrivi e le operazioni doganali dei treni diretti in Svizzera, lo spostamento della stazione merci verso ovest (collegata al resto dell'impianto solo dal lato sud) e l'edificazione di un nuovo deposito delle locomotive svizzere con 11 posti; contemporaneamente le FS avevano chiesto la costruzione di un nuovo deposito per le locomotive italiane da 15 posti, da realizzarne solo 8 in una prima tappa.

Iniziati nel 1918, questa serie di importanti lavori infrastrutturali – che comportarono grandi opere di sterro e la costruzione di sottopassaggi e cavalcavia – consentirono infatti lo spostamento del deposito delle locomotive svizzere e l'inaugurazione e la messa in esercizio il 1° ottobre 1923 della nuova stazione merci e doganale, ad ovest della linea principale. Dotato di ampi magazzini con elevatori, gru e trattori, e di un nuovo edificio per le amministrazioni dei servizi merci e doganali, l'impianto comportò la posa totale di circa 9 km di nuovi binari, con sezioni di circa 1400 m. Inoltre il 6 febbraio 1922 era stata attivata la trazione elettrica sulla tratta Bellinzona-Chiasso, mentre il 1° luglio 1925 saranno inaugurati i Magazzini generali e il Punto franco dell'ingegnere svizzero Robert Maillart. Nel 1943, presso il Punto franco, vedrà la luce il silo in cemento armato per lo stoccaggio di granaglie provenienti dall'Argentina, una



derrata importante per l'approvvigionamento di cereali durante la guerra.

Solo grazie allo spostamento della stazione doganale si ebbe a disposizione lo spazio necessario per l'ampliamento della stazione viaggiatori e di smistamento, previa la demolizione dei vecchi magazzini merci e la costruzione più a nord del nuovo deposito delle locomotive FFS, ciò che avrebbe permesso di migliorare l'entrata e l'uscita dei treni, la sosta e la manovra dei convogli e dei carri sulla sella di lancio. La rimessa delle locomotive FS, originariamente prevista in territorio svizzero, sarà invece costruita interamente in territorio italiano, a sud dell'impianto, nei pressi dell'imbocco della galleria di Monte Olimpino.

Verso la nuova stazione viaggiatori: un iter tormentato

L'11 giugno 1926 la direzione circondariale delle FFS di Lucerna bandì un concorso «per la presentazione di progetti di facciate del ricostruendo fabbricato viaggiatori nella stazione di Chiasso». Dal documento, conservato nell'Archivio storico dell'Ufficio tecnico della cittadina di confine, si desume che l'obiettivo dell'intervento non era tanto quello di una ristrutturazione e un ampliamento dell'edificio, quanto di un restyling delle facciate. In effetti il bando prevedeva solo limitati aumenti delle cubature, nessuna modifica delle piante ad eccezione del corpo centrale con l'ingresso e il ristorante, e la possibilità di aumentare l'altezza dei corpi di fabbrica unicamente nella zona dell'ingresso. Non erano invece posti particolari vincoli sul piano decorativo; il bando si limitava ad esprimere «solo il desiderio di una facciata a linee semplici ma caratteristica ed in armonia con l'ambiente e con la destinazione speciale dell'edificio».

Alla chiusura del concorso, al quale poterono partecipare solo «architetti di nazionali-

tà svizzera domiciliati nel canton Ticino almeno da due anni, o dimoranti fuori del Cantone, ma in possesso della cittadinanza ticinese», si contarono 34 progetti, che furono esposti al pubblico durante un paio di settimane prima del verdetto della giuria. Questa, riunitasi il 7 e l'8 ottobre 1926, non proclamò alcun vincitore, ma si limitò ad assegnare il secondo premio al progetto degli architetti Arnoldo Ziegler e Giuseppe Montorfani di Lugano (motto *Transito*), il terzo premio a quello dell'arch. Pietro Giovannini di Curio (motto *Erato*) e il quarto all'arch. Giuseppe Antonini (motto *Bibi*). Il responso della giuria suscitò rammarico e insoddisfazione, provocando reazioni critiche sulla stampa dell'epoca. Ai progetti premiati si rimproverava in particolare un'eccessiva ispirazione a stili nord-alpini, senza alcun riferimento alla cultura architettonica latina. Tra le critiche più decise, quelle della Federazione degli architetti diplomati del cantone Ticino e della Sezione ticinese della Società dei pittori, scultori e architetti svizzeri; quest'ultima esigeva tra l'altro il bando di un nuovo concorso. Malgrado le numerose voci di dissenso, la direzione delle FFS confermò il verdetto della giuria e deliberò la ristrutturazione della stazione di Chiasso secondo il progetto degli architetti Ziegler e Montorfani, al quale, su richiesta anche del locale Municipio, erano stati portati alcuni correttivi.

Se nel 1927 erano già in corso i lavori di rinnovamento, con lo scavo del sottopassaggio verso il marciapiede centrale, il «nuovo» fabbricato viaggiatori fu inaugurato solo sei anni più tardi, il 12 aprile 1932.

Leggendo la stampa dell'epoca si può constatare che la nuova stazione, «oggetto di non poche critiche nel corso della lunga sua trasformazione, ora ch'è ultimata, incontra invece l'unanime approvazione». Molti fogli ticinesi ripresero i contenuti dell'articolo del direttore del circondario di Lucerna Labhardt, che sul Bollettino SFF del marzo

1932 presentò una sintesi degli sviluppi dell'impianto ferroviario chianese, dal 1874 alla rinnovata stazione. Se c'era «chi definiva pittorescamente lo scomparso casamento in mattoni una stazione del Far West», ora i commenti sono praticamente unanimi nel riconoscerne una sobria funzionale eleganza. Sull'illustrazione ticinese Florindo Bernasconi constatava nel fabbricato viaggiatori «una notevole aria di signorilità. [...] La sua facciata misura 146 metri di lunghezza per una larghezza media di trenta metri circa. Essa è conformata a logica semplicità. [...] L'architettura è fissata in granito delle cave di Osogna, a conci, con chiara onestà di linee e di sfondi. Ciò conferisce alla massa una larga espressione di monumentalità. [...] Ora, il passeggero nella Stazione di Chiasso trova festività di ambiente negli ingressi, nelle sale di revisione doganale, negli uffici, nelle varie sale d'aspetto. [...] Tutto l'interno di questo fabbricato è improntato a semplicità di forma. Una gamma cromatica di colori, sgargiante, che varia, si avvicina, da ufficio in ufficio, dalle sale d'aspetto al ristorante, verdi chiari, gialli luminosi, porporini delicati, bluastri, neri, qualche viola, caratterizza in modo bizzarro l'indole di questo edificio». Nell'atrio di ingresso furono collocati il monumento Italia e Svizzera di Margherita Osswald Toppi (1932) e il dipinto L'emigrante di Pietro Chiesa (1933).

Con il rinnovamento del fabbricato viaggiatori migliorò anche la gestione del traffico nord-sud / sud-nord. L'ingresso e il licenziamento dei treni viaggiatori dalla Svizzera verso l'Italia avvenivano ora sul primo binario dotato di una banchina lunga 380 metri, che nella sua parte settentrionale era dotata di binari tronchi per facilitare le operazioni di carico e scarico dei furgoni postali. Per i treni provenienti dall'Italia e diretti in Svizzera era a disposizione una banchina intermedia lunga 400 m e larga 13, sulla quale si trovavano anche le infrastrutture per la visita doganale, uffici della dogana svizzera, sale d'attesa, un chiosco per giornali, un piccolo buffet e i servizi. In quegli anni furono ammodernati anche gli impianti di sicurezza, con scambi e segnali centralizzati a itinerari e azionati elettricamente attraverso un apparato centrale elettrico Orenstein & Koppel collocato nel fabbricato viaggiatori; messo in esercizio il 17 settembre 1929, esso era coadiuvato da quattro cabine esterne, tre sul lato nord (I, II, III) e una nuova a sud (IV, per gestire il settore di stazione sviluppatosi ormai anche in territorio italiano).

Nel 1933 un incendio distrusse il magazzino 1 presso la stazione merci; le fiamme minacciarono anche gli altri depositi, uno dei quali conteneva benzina e olio.

Il 28 ottobre 1939 fu attivata la trazione elettrica anche sulla linea Chiasso-Milano con il sistema FS in corrente continua a 3 kV:

da allora in poi la stazione internazionale di Chiasso è il punto di arrivo di due sistemi di corrente per la trazione elettrica (FFS corrente alternata monofase 15 kV 16 2/3 Hz, FS corrente continua a 3 kV). L'evento fu celebrato in modo particolarmente solenne, in quanto l'elettificazione della linea Voghera-Milano-Chiasso era un tassello importante e un elemento di particolare vantaggio per l'allora regime fascista, impegnato in un notevole programma di ammodernamento della rete ferroviaria della Penisola. La congiunzione tra i due sistemi di tensione avveniva attraverso un tratto neutro di 30 m a sud della stazione, ma ancora in territorio svizzero. Un articolo pubblicato sul n. 11 del 1939 del Nachrichtenblatt SBB spiega che nei primi mesi d'esercizio i treni diretti in Italia, una volta sganciato il locomotore FFS, erano spinti da una locomotiva a vapore sotto tensione FS, dove venivano presi in consegna da una motrice italiana. Già dal dicembre di quell'anno era comunque prevista la possibilità di commutare la tensione nella settore sud della linea di contatto del binario di corsa nord/sud, rendendo così superflua la manovra descritta.

Sotto tensione FS 3 kV= erano elettrificati anche i tre binari tronchi per i treni locali verso Milano, il gruppo di uscita per i treni merci verso l'Italia e i binari del deposito locomotive FS.

Benché la diffusione sempre maggiore di rotabili poli-tensione abbia reso ormai rara la necessità di cambiare il locomotore, da allora i treni viaggiatori da nord verso l'Italia entrano in stazione sotto i 15 kV e, dopo il cambio del locomotore e la commutazione della tensione, ripartono a 3 kV=; i treni da sud per la Svizzera entrano in stazione per inerzia con i pantografi abbassati e con il sistema di sicurezza escluso fino all'arresto del convoglio, dopo di che il locomotore italiano è trainato e riportato sotto tensione FS da locomotori di manovra FFS (in origine e ancora fin verso la metà degli anni '60 a vapore, soprattutto con locomotive B 3/4, C 4/5, C 5/6, E 4/4, poi con locomotori diesel o quadricorrente Ee 3/3IV delle FFS). Per diversi anni l'unica eccezione fu il RAe TEE II/RABe EC 1051-1055 (TEE Gottardo/Ticino Zurigo-Milano) a transitare senza sosta a Chiasso.

Nel 1942 fu attivato un impianto elettrico di preriscaldamento dei treni FFS.

1945: fuoco anglo-americano sugli impianti ferroviari

Verso la fine della seconda guerra mondiale anche la stazione internazionale di Chiasso fu oggetto di alcuni attacchi da parte di caccia alleati sconfinati in territorio svizzero durante operazioni belliche nel Comasco e nel Varesotto.

L'episodio più grave ebbe luogo l'11 gennaio 1945 quando, verso le ore 13.15, 6 caccia anglo-americani sorvolarono il Basso Mendrisiotto da sud-est verso Stabio e uno di loro mitragliò un treno a vapore in manovra, composto dalla locomotiva E 4/4 8913, da una vettura postale e da una serie di carri carichi di carbone, uccidendo sul colpo il macchinista e ferendo il fuochista. Pochi minuti prima la medesima squadriglia di aerei aveva mitragliato nei pressi della stazione di Como un treno merci diretto a Chiasso che, sebbene colpito, riuscì a ripararsi e attendere la fine dell'attacco all'interno della galleria di Monte Olimpino. Questo fatto aveva in un primo tempo suggerito l'ipotesi che gli aviatori avessero scambiato il treno in manovra a Chiasso con quello italiano partito poco prima da Como, un'ipotesi presto abbandonata visto che il treno di Chiasso era trainato da una locomotiva a vapore mentre quello in territorio italiano aveva alla testa un locomotore elettrico. Al termine dell'incursione, il treno merci italiano poté raggiungere la stazione di Chiasso dove il capotreno, rimasto ferito a un braccio durante l'attacco, fu trasportato all'ospedale di Mendrisio. Tra le possibili cause dello sconfinamento, circostanza non impossibile lungo il frastagliato confine meridionale ticinese, le abbondanti nevicate di quei giorni, che avevano coperto gli scudi svizzeri dipinti durante gli anni di guerra sui tetti di numerosi edifici del Mendrisiotto.

Una seconda incursione avvenne verso le 9.45 del 27 gennaio 1945 e colpì le stazioni di Chiasso e Balerna, provocando il ferimento leggero di un manovratore che, sorpreso dall'attacco, si riparò sotto un vagone ma fu comunque colpito da una scheggia. Questo secondo attacco, durato oltre 10 minuti, si accanì esplicitamente sugli impianti ferroviari, danneggiando 3 locomotive a vapore (tra le quali la Eb 3/5 5816), una ventina di carrozze e vagoni, installazioni elettriche compreso il taglio di due fili di contatto nei pressi del deposito locomotive FFS (anch'esso colpito), alcuni magazzini e stabili ferroviari come pure diversi edifici cittadini. A Balerna, la prima stazione a nord di Chiasso, fu mitragliato il magazzino merci e ferito un cavallo. Solo due giorni più tardi alcune bombe caddero nei pressi della collina del Penz senza tuttavia colpire gli impianti ferroviari.

Gli ampliamenti degli anni '60 del Novecento

Nonostante i precedenti ampliamenti, nel secondo dopoguerra la stazione di Chiasso non era più in grado di far fronte all'aumento e ai cambiamenti strutturali del traffico. Se in precedenza transitavano prevalentemente prodotti sfusi (nord/sud: carbone, ferro, rottami metallici e fertilizzanti, sud/nord: grano, ghiaia di zolfo, prodotti

grezzi), che venivano immediatamente sdoganati e inoltrati, a partire dal dopoguerra si imposero sempre più semilavorati, macchinari, prodotti alimentari, merci, che richiedevano operazioni doganali e di cambio più complicate e che coinvolgevano in parte anche le case di spedizione. Date le circostanze, le operazioni doganali duravano così 4 ore nel migliore dei casi, ma in media 2–3 giorni, e in casi particolari fino a 10 giorni!

In questo contesto, in data 24-27 giugno 1947 il Municipio di Chiasso inviava alla Direzione del II circondario FFS un secondo memoriale concernente l'ampliamento della stazione di confine.

Nel citato documento le autorità chiassesi caldeggiavano anche un nuovo allacciamento con Tavernola, oggi quartiere di Como, dove avrebbe dovuto sorgere il nuovo porto lacuale del capoluogo lariano. Fin verso gli anni '60 dalla stazione FS di Como San Giovanni una linea sopraelevata raggiungeva un piccolo scalo ferroviario in riva al lago nei pressi dei giardini pubblici della città, un impianto già all'indomani del secondo conflitto mondiale ormai obsoleto e senza alcuna possibilità di ampliamento. La stazione presso il nuovo porto di Tavernola, oltre a liberare un'area pregiata del lungolago di Como, avrebbe sgravato la stazione di Como San Giovanni dai carri destinati alle località lacuali, del Comasco e del Lecchese, offrendo così anche uno sfogo a Chiasso. La progettata linea a binario unico di circa 2700 m, dopo un tratto di poco meno di un chilometro a cielo aperto, avrebbe attraversato in galleria (1500 m) la collina di Quarciò per congiungersi alla linea principale Como-Chiasso nei pressi dello sbocco nord della galleria di Monte Olimpino. Le operazioni di sdoganamento e di smistamento si sarebbero svolte nella stazione internazionale di Chiasso, di cui il porto in questione avrebbe dovuto diventare parte integrante. Questo progetto, però, non ebbe alcun seguito.

Tuttavia, a partire dalla seconda metà degli anni '50 gli impianti chiassesi poterono finalmente cambiare volto. Infatti, nel decennio 1957–1967 la stazione merci e di smistamento fu sottoposta a nuovi, importanti lavori di ampliamento in tre tappe, con l'estensione dei binari nei territori dei comuni di Chiasso, Balerna, Novazzano e Pedrate (oggi comune di Chiasso). Da una superficie di 380 000 m² gli impianti passarono così a 590 000 m². La pianta dei binari ad asola è determinata unicamente dalla particolare conformazione del territorio, che non offriva spazio sufficiente per un più tradizionale sviluppo longitudinale.

La prima fase ha riguardato la costruzione dei fasci di ingresso, direzionali e doganali della nuova stazione di smistamento e le linee di accesso da nord e da sud. Nell'ambi-



to di questi interventi, il 30 maggio 1965 fu aperto un nuovo raccordo a binario unico di 1400 m con pendenza del 21‰ sotto tensione FFS da nord per i treni merci che, staccandosi poco prima dell'ingresso nord della stazione di Balerna, passa in galleria (della lunghezza di 616 m) sotto il borgo e la linea principale nord-sud, e si inserisce all'ingresso del fascio arrivi/partenze (L). Per facilitare l'accesso da sud una linea elettrificata con il sistema FS lunga 2700 m, per un terzo della lunghezza nella parte meridionale a doppio binario, con pendenza del 10–12‰ si dirama a sud della stazione viaggiatori e, costeggiando la collina del Penz e il fascio di ricovero (U), raggiunge il fascio arrivi/partenze (L), che dispone di alcuni binari con linea di contatto commutabile. Considerati i due sistemi di corrente ed essendo la stazione di smistamento solo parzialmente elettrificata, le operazioni di manovra sono assicurate da locomotori diesel o pollicorrente, in origine soprattutto Bm 6/6, Em 3/3 e Eem 6/6 (dal 1970).

Inaugurata ufficialmente l'11 luglio 1967, in quegli anni la stazione di smistamento accoglieva quotidianamente in media 66 treni: grosso modo un terzo dei convogli proseguiva la corsa senza modifiche, mentre i rimanenti due terzi dovevano essere scomposti sulla sella di lancio.

I treni merci da nord e da sud arrivavano su uno degli odierni 12 binari del fascio L (disposto in curva con un raggio di 400 m) dove erano sottoposti a una serie di controlli tecnici e doganali. Al tempo dei numerosi convogli di derrate alimentari deperibili nel traffico sud-nord (con i celebri carri refrigerati FS tipo F con il tetto a falde) veniva effettuato il rifornimento di ghiaccio. Se i treni di derrate alimentari provenienti dall'Italia e in transito attraverso la Svizzera, come pure i convogli completi di carri vuoti in direzione sud-nord/nord-sud dopo

controlli del caso ripartivano direttamente dal fascio L, gli altri venivano preparati per lo smistamento sulla sella di lancio (K), dotata di due binari (K 7 e K 8) muniti di freni a ganasce Thyssen.

Dalla sella di lancio circa i 2/3 dei carri era indirizzato ai fasci di direzione N-O composti di 19 binari lunghi fra i 250 e i 650 m, mentre i rimanenti erano convogliati al fascio doganale PRS (27 binari), dove si svolgevano le operazioni di sdoganamento o di spedizione.

Tra le merci anche il bestiame vivo, che doveva essere foraggiato, e piante e frutta, tutti da sottoporre a visita veterinaria e fitosanitaria. Da notare che il fascio doganale, dotato di rampe in parte coperte, non è elettrificato per permettere al personale delle amministrazioni svizzera e italiana di operare in tutta sicurezza dovendo talvolta salire sui tetti dei carri per il controllo delle merci.

Una volta espletate le formalità doganali, i carri tornavano in zona L per essere indirizzati, sempre attraverso la sella di lancio K, ai fasci N-O o P (binari di formazione). A lato della stazione viaggiatori si trova il fascio di partenza C, comprendente 5 binari per la formazione dei treni diretti a nord e 8 per quelli diretti a sud; altri 5 servono al temporaneo ricovero di carri.

I 15 binari del fascio U (lunghi ciascuno 700 m e in origine raccordati solo alla testata sud del fascio L), oggi in fase di ristrutturazione e ulteriore elettrificazione, nonché collegati anche a sud alla linea FS, sono utilizzati sia per lo sdoganamento del traffico della piccola velocità sud-nord, sia per il ricovero di carri destinati all'Italia eccedenti dal fascio PRS e di treni momentaneamente impossibilitati a varcare il confine a causa di difficoltà di accettazione in Italia.

I magazzini 1–5 del fascio M erano adibiti prevalentemente al traffico a piccole partite nord/sud e al traffico locale. A causa dell'ulteriore forte aumento del traffico merci generale sud-nord, nella terza fase è stato costruito anche il fascio di binari Z con 4 nuovi padiglioni doganali 10–13; oggi sono riservati al traffico collettame sud-nord (sistema Hupac).

Il fascio riparazione veicoli T comprende una moderna officina che è stata messa in esercizio il 2 dicembre 1963.

Tutte le operazioni e il movimento dei treni nella stazione di smistamento sono dirette dalla centrale di comando ubicata nel fabbricato K, dotata di un apparato a itinerari «Spurplan» SpDrS 60, tipo FFS. Quattro banchi di comando permettono l'azionamento a distanza di 240 deviatori con i relativi 374 segnali bassi di protezione per il servizio di manovra e 23 segnali principali con i relativi segnali avanzati che regolano la circolazione dei treni. Il sistema ISCHIA (Information System Chiasso, aggiornato nel 1992 con ISCHIA2), un programma informatico sviluppato dalla Direzione generale FFS esclusivamente per la stazione internazionale di Chiasso e realizzato dalla Siemens AG di Braunschweig, consente la sorveglianza elettronica di tutti i carri in transito dalla stazione. Nel 2022 ISCHIA2 sarà sostituito da un nuovo sistema informatico per smistamento WaVe.

Al momento della sua realizzazione, negli anni '60 del Novecento, la stazione di Chiasso doveva rispondere a particolari esigenze del traffico merci attraverso l'Europa. Lunghie e complesse operazioni doganali e bancarie, gestite sia dai funzionari dei due Stati sia dalle case di spedizione, esigevano la disponibilità di mezzi e spazi per frequenti movimentazioni di carri e lunghe soste dei convogli. Nel corso degli anni la situazione è in gran parte cambiata, sia per le mutate esigenze economico-logistiche sia, anche, a una serie di contingenze (l'apertura della galleria stradale del San Gottardo, lo sviluppo del traffico combinato, l'eliminazione del trattamento doganale delle merci in transito, il libero accesso all'infrastruttura non più solo alle FFS ma a numerosi altri operatori ferroviari): se all'inizio degli anni '80 del XX secolo venivano trattati in media oltre 500000 carri all'anno e verso la metà degli anni '90 erano ancora all'incirca 360000, in seguito il loro numero è drasticamente diminuito, con evidenti ripercussioni anche sull'occupazione, in particolare dopo il 2001, quando FFS Cargo decise di concentrare a Basilea la preparazione dei convogli completi a lunga distanza per l'Italia. Dal 2017, tuttavia, con l'apertura delle gallerie di base del San Gottardo (nel 2016) e successivamente del Monte Ceneri (nel 2020), si osserva un'inversione di tendenza, con un aumento del traffico e uno snellimento delle operazioni doganali.

La stazione viaggiatori nella seconda metà degli anni '80

Tra il 1985 e il 1989 la stazione viaggiatori subì un importante intervento di ristrutturazione soprattutto dal punto di vista tecnico. Per migliorare la sicurezza e l'efficienza, dal 9 all'11 aprile 1989 fu attivata la nuova cabina elettronica a sud del fabbricato viaggiatori: sviluppata dalla Siemens AG di Braunschweig in collaborazione con i competenti uffici delle FFS, essa segnò un passo fondamentale nell'introduzione dell'elettronica nell'impiantistica ferroviaria in Svizzera e mandò «in pensione» l'impianto Orenstein & Koppel del 1929 presso il fabbricato viaggiatori e le 4 cabine di manovra (fa piacere ricordare che dal 1993 la cabina I, a nord della stazione, debitamente restaurata, ospita la sede degli Amici ferromodellisti Chiasso (<http://www.afc-chiasso.ch>, associazione che fece parte dell'ASEA dal 1983 al 2011 e che nel 1989 organizzò l'assemblea dei delegati). Oltre alla stazione viaggiatori chiassese, l'apparecchiatura permetteva di telecomandare anche la stazione di Balerna. Contemporaneamente fu pure semplificato l'impianto dei binari, ciò che permise di aumentare la velocità di entrata e di uscita dei treni da 40 km/h a 60 km/h. Inoltre furono migliorate le infrastrutture per i servizi ai viaggiatori e gli spazi doganali, furono costruite rampe e lift d'accesso ai marciapiedi adattati alle nuove norme e realizzati posteggi P+R e un marciapiede di servizio per la Posta.

Infine, per evitare il passaggio dei treni merci dalla stazione di Como San Giovanni e, non da ultimo, la salita verso Albate-Camerlata, che necessita spesso il ricorso alla doppia trazione e a un locomotore di spinta, nel giugno 1983 cominciarono i lavori di scavo della galleria Monte Olimpino II. Entrato in esercizio il 10 aprile e inaugurato il 19 giugno 1989, il manufatto lungo 7,2 km (con pendenza massima dell'8%) ha l'imbocco nord accanto all'ingresso della galleria originaria che porta a Como San Giovanni e sbuca a sud di Albate-Camerlata (Bivio Rosales). L'opera è stata finanziata anche dalla Svizzera con CHF 40 milioni a fondo perso e 20 milioni di prestiti.

Il grave incidente del 21 febbraio 2002

Quasi vent'anni or sono la stazione di Chiasso fu teatro purtroppo di un grave incidente. La sera del 21 febbraio 2002 un treno merci proveniente dall'Italia si scontrò a oltre 90 km/h con un locomotore FS in manovra: 8 carri deragiarono e si abbatterono sull'ex cabina di manovra IV distruggendola completamente. Il bilancio fu di due morti, i macchinisti alla guida del treno investitore, e 5 feriti, alcuni dei quali in modo abbastanza serio.

Poiché la collisione avvenne per 24 m ancora in territorio italiano e avendo le competenti autorità elvetiche scagionato da qualsiasi responsabilità sia il personale sia gli impianti di sicurezza FFS, le indagini furono di competenza della Procura della Repubblica presso il tribunale di Como.

Secondo un rapporto della Direzione generale per le investigazioni ferroviarie del Ministero italiano delle infrastrutture e dei trasporti, pubblicato nel 2008, verso le ore 22.46 il treno merci per il trasporto combinato 42006 di Trenitalia proveniente da Milano Certosa e diretto a Singen, composto da 23 carri trainati dal locomotore FS E 636 022, nella galleria di Monte Olimpino II superò un primo segnale di via libera (verde) a 70 km/h, un secondo avanzato disposto al giallo a 90 km/h per giungere al segnale di protezione all'ingresso sud della stazione di Chiasso, che prescriveva l'arresto (rosso), a 97 km/h. Dopo altri 400 metri di folle corsa, alle 22.50 il treno si scontrò con il locomotore FS E 633 220 in manovra (alla velocità di 22 km/h). Al momento dell'impatto 8 carri deragiarono e, dopo aver divelto diversi pali della linea di contatto e danneggiato binari e impianti di sicurezza, centrarono in pieno l'edificio della cabina di manovra IV, utilizzato dalle FFS come deposito dopo l'entrata in esercizio della cabina elettronica nel 1989, demolendolo completamente. Come anticipato il bilancio in vite umane fu assai grave: morirono i due macchinisti italiani del treno investitore, mentre rimasero feriti i due macchinisti a bordo del locomotore in manovra e 3 ferrovieri svizzeri, due che si trovavano nei pressi della cabina IV e uno estratto dalle macerie dello stabile.

Le indagini stabilirono che si trattò di un errore umano, il mancato rispetto, nella galleria di Monte Olimpino II, del segnale che annunciava la chiusura del segnale di protezione all'entrata di Chiasso da parte dei due macchinisti del treno 42006, forse a causa di un colpo di sonno. Inesplicitamente non furono constatati nessun tentativo di frenata né di messa in salvo dei due macchinisti nella parte posteriore del locomotore. Occorre tuttavia evidenziare che, benché la linea fosse munita dell'impianto di sicurezza di blocco automatico a correnti codificate, il locomotore E 636 022 (Società Nazionale Officine di Savigliano, 1942) era sprovvisto dell'impianto di ripetizione dei segnali e del dispositivo dell'«uomo morto». A questo proposito il citato rapporto ministeriale, facendo riferimento alle sentenze processuali, ammette che se il locomotore fosse stato dotato di almeno uno dei due dispositivi molto probabilmente l'incidente non sarebbe avvenuto, perché si sarebbe automaticamente attivata la frenatura d'emergenza. D'altro canto, subito dopo lo scontro, fonti sindacali italiane accusarono le FS di trascurare la sicurezza e la manutenzione degli impianti e dei rotabili, e di costringere il proprio personale, a causa di carenze

d'organico, a turni massacranti e al mancato rispetto delle ore di riposo.

A seguito del tragico incidente furono necessari notevoli lavori di riparazione e ripristino, che paralizzarono a lungo l'attività della stazione internazionale, tanto che solo il 22 marzo fu possibile riaprire alla circolazione anche la galleria di Monte Olimpino II.

Nel novembre 2002, però, la galleria dovette essere chiusa di nuovo a causa di un'infiltrazione d'acqua, con grandi ripercussioni sui transiti, non essendo la vecchia linea in grado di assorbire tutto il traffico (dislivello accentuato e sagoma di carico inferiore). Monte Olimpino II fu di nuovo percorribile su un unico binario e a velocità ridotta a partire dal 5 aprile 2003 e completamente solo dall'8 agosto.

Chiasso al tempo dell'AlpTransit

Nell'ambito dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria a seguito dell'entrata in esercizio delle gallerie di base del San Gottardo (2016) e del Monte Ceneri (2020), alla stazione di Chiasso sono in corso da alcuni anni lavori di ristrutturazione e ampliamento a favore del traffico passeggeri e merci.

Anzitutto, tra il 2016 e il 2019 è stato realizzato e messo in esercizio per Chiasso viaggiatori un nuovo apparecchio centrale elettronico (eStw Simis W) comandato dalla Centrale d'esercizio sud di Pollegio, caratterizzato da segnali FFS tipo N verso nord e segnali FS per l'uscita verso l'Italia. Soprattutto per quanto concerne il traffico passeggeri sono terminati a fine 2020 gli interventi architettonici e infrastrutturali per migliorare il confort dei viaggiatori, l'adattamento dei marciapiedi e delle pensiline agli odierni standard privi di barriere architettoniche e la creazione di un nuovo sottopassaggio per migliorare i collegamenti tra il centro cittadino e i quartieri a sud degli impianti ferroviari. Entro dicembre 2021 si concluderanno gli interventi per l'attivazione della transizione dinamica della linea di contatto (3 kV/15 kV) e degli impianti di sicurezza, affinché i treni internazionali non debbano fermarsi per la riconfigurazione (setup) dei sistemi di bordo.

In questo contesto, nel 2019 le FFS hanno inoltrato al comune di Chiasso una domanda di costruzione preliminare che prevede, oltre al restyling del fabbricato viaggiatori, la demolizione degli edifici della Posta svizzera e della Posta italiana – due stabili, come gran parte dell'infrastruttura ferroviaria chiasse, iscritti nell'inventario ISOS per il loro significato urbanistico (obiettivo di salvaguardia A) – e la costruzione di una struttura a due piani destinata a park & ride per biciclette e motociclette. Questo ha spinto la Società ticinese per l'arte e la natu-

ra (STAN), anche a nome e per conto dell'associazione mantello nazionale Schweizer Heimatschutz in Zurigo, a inoltrare al Municipio di Chiasso formale opposizione al progetto. Nel frattempo le FFS hanno inoltrato la domanda di costruzione, mentre verso la metà del corrente anno sarà inoltrata un'altra domanda di costruzione concernente un risanamento parziale della Posta italiana, non essendo possibile realizzare il posteggio per biciclette e moto secondo la domanda preliminare.

Per il traffico merci, invece, entro fine 2021 saranno posati 5 nuovi binari da 750 m nel fascio C della stazione viaggiatori, che serviranno soprattutto ai treni merci sud-nord che potranno così transitare evitando di percorrere la salita del 21‰ tra la stazione di smistamento e Balerna. Nel contempo i binari del fascio U sono adattati per consentire l'uscita verso l'Italia sotto tensione 3 kV=.

Nel 2020 si è concluso il risanamento del tetto e degli impianti elettrici del deposito-atelier delle locomotive dei primi anni '20 del Novecento, mentre tra il 2022 e il 2023, con un investimento di 15 milioni di franchi, è prevista la ricostruzione completa dello stabile per la manutenzione dei carri (l'attuale edificio risale al 1962) e l'installazione di un tornio in fossa. L'ammodernamento degli impianti per FFS Cargo garantirà la manutenzione di 45 carri e 20 locomotori alla settimana.

Giampaolo Baragiola

Sono estremamente grato a Maurizio Croci, già capostazione principale a Mendrisio e capo sciolta presso la Cabina centrale elettronica (CCE) di Chiasso viaggiatori, per le preziose informazioni concernenti l'esercizio ferroviario a Chiasso.

Chiasso fu anche il capolinea di una linea tramviaria suburbana a scartamento metrico che collegava la cittadina di confine con Mendrisio, Capolago e Riva San Vitale. Entrata in esercizio il 9 maggio 1910, la società Tram elettrici mendrisiensi venne soppressa tra il 1° maggio 1948 (tratta Mendrisio-Riva San Vitale) e il 1° gennaio 1951 (tratta Chiasso-Mendrisio) e sostituita da un servizio di autobus. Dal 1906 al 1938 anche 2 tram interurbani a scartamento metrico collegavano Como con Ponte Chiasso, senza allacciamento con la rete TEM: dal 6 giugno 1906 al 18 ottobre 1938 fu in esercizio la linea Como piazza Cavour-Villa Salazar-Ponte Chiasso; nel 1911 fu aperta la Como-Maslianico, prolungata nel 1913 fino a Ponte Chiasso e chiusa nel 1922 (Ponte Chiasso-Maslianico), rispettivamente il 18 agosto 1938 (Como-Maslianico).

Chiasso avrebbe anche potuto essere il punto di partenza di una ferrovia a scartamen-

to ridotto che, risalendo il versante sinistro della valle della Breggia, avrebbe raggiunto Muggio o addirittura Scudellate, da dove una funicolare avrebbe proseguito fino alla vetta del Monte Generoso, capolinea dell'unica ferrovia a cremagliera (sistema Abt) della Svizzera italiana che dal 1891 sale da Capolago. Sebbene a inizio Novecento fossero sul tavolo progetti e concessione, purtroppo non se ne fece nulla. Ne ripareremo in un prossimo articolo.

Fonti principali

- Isidoro Antognini, Dal San Gottardo alla stazione internazionale di Chiasso. (Evoluzione storica e sviluppo del traffico), [s.l.], [s.n.], [1959] (Pagine di storia chiasse 3).
- Florindo Bernasconi, «Chiasso, nodo ferroviario internazionale», in *Illustrazione ticinese*, a. 2, n. 11, 19 marzo 1932, pp. 250–254.
- Chiasso, stazione internazionale, Chiasso, Ferrovie federali svizzere, 1991.
- Fabio Giacomazzi, *Le città importate. Espansioni e trasformazioni urbane del Ticino ferroviario 1882–1920*, Locarno, Armando Dadò editore, 1998.
- Gn., «Mailand-Chiasso elektrisch», in *Nachrichtenblatt SBB*, n. 11, 1939, pp. 214–216.
- Hugo Hayoz, «Das elektronische Stellwerk in Chiasso», in *Schweizer Eisenbahn-Revue*, n. 10, 1989, pp. 242–251.
- E. Labhardt, «La nuova stazione di Chiasso», in *Bollettino SFF. Organo per il personale delle Strade ferrate federali*, a. IX, n. 3, marzo 1932, pp. 45–50.
- Memoriale della Municipalità di Chiasso circa l'ampliamento della Stazione internazionale, Chiasso, Tip. Chiasse, 1914.
- Nicoletta Ossanna Cavadini, *Chiasso fra Ottocento e Novecento. La costruzione di una forma urbana*, Muzzano, Edizioni San Giorgio, 1997.
- Repubblica e Cantone Ticino. Inseadimenti di importanza nazionale, a cura di Sibylle Heusser e Marco Piras, vol. 1 Mendrisiotto, Berna, Dipartimento federale dell'interno, 2005 (*Inventario degli insediamenti svizzeri da proteggere – ISOS*).
- *Rivista tecnica della Svizzera italiana*, diversi numeri, anni 1917, 1923, 1958, 1964, 1965, 1967, 1988, 1989.
- Hans G. Wägli, *Schienennetz Schweiz. Strecken, Brücken, Tunnels, ein technisch-historischer Atlas / Réseau ferré suisse. Atlas technique et historique, toutes les lignes, les ponts, les tunnels*, Bern, Generalsekretariat SBB, 1980.
- *Diversi quotidiani della Svizzera italiana*