

Direttamente al TGV  
Dopo molto tempo i treni  
ripasseranno di qua.



# Al TGV attraverso il Giura

25 anni dopo essere stata chiusa, la linea ferroviaria tra Delle e Belfort sarà riaperta a metà 2018. La Svizzera finanzia questo accesso al TGV con 25 milioni di franchi. Paga anche il Canton Giura, che ne trae benefici.

TESTO E FOTO HEINZ W. MÜLLER

**P**oco tempo fa è stato inaugurato tra squilli di tromba e rulli di tamburi l'ultimo segmento dell'autostrada A16 Bienne-Porrentruy (come riportato dal «Touring»), la via più rapida tra Berna e Parigi. La costruzione è durata 30 anni ed i costi sono lievitati a 6,5 miliardi di franchi. All'ombra di questo collegamento di 85 chilometri tra il comune giurassiano di Boncourt e la bernese Bienne, sta per essere completato un progetto «concorrente» su binari.

Con la rimessa in funzione della tratta tra Delle e Belfort – inaugurata nel 1872 e chiusa 25 anni fa – il Giura ottiene un collegamento diretto alla rete francese dei treni ad alta velocità TGV. Probabilmente in estate o in autunno del 2018 circoleranno a cadenza oraria tra Bienne e la stazione TGV di

Delle e Belfort i nuovi treni a doppio sistema di commutazione di corrente della ditta Stadler. Oggi i convogli Domino delle FFS concludono la loro corsa di un'ora e 21 minuti alla stazione di confine di Delle. Nel quadro di un credito per l'accesso alle tratte europee dell'alta velocità, la Confederazione si assume costi di oltre 25 milioni di franchi per questo collegamento di 22 chilometri (tempo di percorrenza: 15 minuti).

## Il Giura dà l'impulso

Ed anche il Giura apre il portafoglio: parteciperà al progetto con 3,2 milioni di franchi. Uno di quelli che si è battuto per quasi due decenni è David Asséo, capo-sezione dell'Ufficio dell'ambiente giurassiano: «Non ho mai perso la speranza. Dopo difficili trattative tra Svizzera e Francia, nel 2013 è stato garantito

il credito necessario per realizzare il progetto». E Asséo non manca di sottolineare come l'alto prezzo pagato dal Cantone per accedere alla linea TGV Reno/Rodano, con collegamenti via Digione per Parigi e il sud della Francia, non va a beneficio soltanto del traffico passeggeri a lunga percorrenza: Asséo auspica che le migliaia di frontalieri francesi provenienti dalla zona di Belfort-Montbéliard, che ogni giorno vanno a lavorare fino a Bienne usando perlopiù l'automobile, passino gra-



David Asséo non si è mai perso d'animo.

dualmente al treno. Per lo stesso motivo, particolarmente elevato è anche l'impegno finanziario dei dipartimenti Borgogna/Franche-Compté, della Regione Belfort oltre che dello Stato francese. Il progetto bi-nazionale costerà in totale 110 milioni di euro. Tra circa un anno il servizio navetta tra Belfort e la stazione TGV, al momento assicurato da bus, diventerà dunque ferroviario. Dopo di che, diverse coppie di treni al giorno collegheranno il centro di Belfort con Delle, dove si potrà così salire sui treni delle FFS. ♦

## 20 COPPIE DI TRENI AL GIORNO

Ginevra, Losanna, Berna, Zurigo e Basilea: sono le città che saranno collegate, una o più volte al giorno, con la rete di TGV della società TGV Lyria (SNCF/FFS). La principale meta è Parigi, ma da Ginevra saranno collegate anche Marsiglia/Nizza e Montpellier, e da Basilea ogni giorno un treno raggiungerà anche Marsiglia. D'inverno ci sarà un collegamento supplementare

Parigi-Briga. Per la tratta Neuchâtel-Parigi c'è già una navetta per Frasne, e il TGV Parigi-Berna circola ogni sera fino a Interlaken-Est. L'offerta di base è di treni TGV a un piano, rinnovati e con servizio di ristorazione al posto a sedere in prima classe. Alcune coppie di treni da Ginevra e Zurigo saranno composte da vagoni a doppio piano dell'ultima generazione («Duplex»).