



Nuovo orario 2016: grandi cambiamenti per il Cantone di Neuchâtel

di **Davide Grisafi**

NEUCHÂTEL (Svizzera) - Il 2016 vedrà il più importante cambiamento dell'orario ferroviario dall'avvio della strategia "Ferrovia 2000" nel 2004. Infatti l'avvio dei cantieri del progetto "Lemano 2030" a Losanna e l'apertura al traffico della linea diametrale a Zurigo comporteranno significative variazioni all'esercizio dei treni sull'asse forte est-ovest delle grandi linee. In particolare si avrà un cadenzamento dei treni alla mezz'ora fra Yverdon-les-Bains e Bienne lungo la linea ai piedi del Jura. Il traffico regionale dovrà necessariamente essere adattato in modo da poter garantire corrispondenze certe nei principali nodi. A Neuchâtel vi sono diversi problemi da risolvere imposti dalla particolarità della linea Le Locle - La-Chaux-de-Fonds - Neuchâtel.

*Foto Fabio Veronesi*

1. Il Regionale Espresso 2769 Le Locle - Neuchâtel percorre la tratta fra La Chaux-de-Fonds e Les Hauts-Geneveys. *Foto Fabio Veronesi, 12 agosto 2012*

Nei nodi di Neuchâtel e La Chaux-de-Fonds avverrà una rivoluzionaria offerta dei collegamenti in termini quantitativi e soprattutto qualitativi con l'introduzione di un cadenzamento alla mezz'ora tra Le Locle, La-Chaux-de-Fonds e Neuchâtel con proiezione su Berna.

Nelle idee di Traccia Svizzera SA, l'ente responsabile della programmazione degli orari, ci sarà un treno Regionale espresso con fermata nelle principali stazioni esercito dalle FFS ogni ora tra Le Locle, La Chaux-de-Fonds e Neuchâtel e salvo alcune eccezioni un Regionale espresso esercito da BLS ogni ora fra La Chaux-de-Fonds e Neuchâtel con proseguimento su Berna (e viceversa).

Fra Le Locle e La-Chaux-de-Fonds ci saranno dei Regionali lenti a rinforzo ogni ora e in coincidenza con i servizi BLS. A La Chaux-de-Fonds saranno garantite le corrispondenze con le linee FFS per St. Imier - Bienne, TransN (la compagnia di trasporto cantonale) per Les-Ponts-de-Martel e CJ per Le Noirmont, Saignelégier e Glovelier.

TransN si occuperà anche della parte bassa della linea: tra Neuchâtel e Corcelles-Peseux circolerà, infatti, un treno Regionale lento ogni ora. Per raggiungere questa periferia si potrà contare pure sulla linea urbana trolleybus 101 e sulla 120.

Infine la fermata di Montmollin-Montezillon verrà soppressa con contestuale attivazione di una linea automobilistica.

Dovrebbe terminare, inoltre, l'attestamento di alcuni convogli FFS presso la stazione di Le Locle Col-de-Roches, ultimo impianto FFS prima del confine di stato con la Francia, sulla linea non elettrificata per Besançon Viotte. Ad oggi la bozza di orario prevede sette coppie di convogli TER, effettuati da SNCF con materiali Alstom tipo X73900 molto utilizzati dai lavoratori frontalieri soprattutto tra Morteau (Francia), Le Locle e La Chaux-de-Fonds.

Départ Abfahrt Partenza			
	Destination		
S5	11:01 St-Blaise-Lac Ins Kerzers		
R	11:07 Serrières Gorgier-St-Aubin	Voie	Remarque
ICN	11:24 Biel/Bienne St. Gallen	1	
ICN	11:27 Biel/Bienne Basel SBB	4	
RE	11:32 Chambrelieu Le Locle	5	
RE	11:33 Ins Kerzers Bern	4	
ICN	11:34 Yverdon-les-Bains Lausanne	7	
R	11:36 Ins Fribourg/Freiburg	2	
ICN	11:37 Genève-Aéroport	3	
R	11:37 Chaux-de-F. Le Locle	1	
R	11:37 La Neuveville Biel/Bienne	4	
R	11:37 La Neuveville Biel/Bienne	6	
R	11:40 Serrières Auvier Buttes	2	
S5	12:01 St-Blaise-Lac Ins Kerzers	7	
		1	



2. Nei nodi di Neuchâtel e La Chaux-de-Fonds avverrà una rivoluzionaria offerta dei collegamenti in termini quantitativi e soprattutto qualitativi con l'introduzione di un cadenzamento alla mezz'ora tra Le Locle, La-Chaux-de-Fonds e Neuchâtel. (Foto @SBB CFF FFS)

Mobilità in sofferenza fra parte alta e bassa del Cantone

Il nuovo orario 2016 si inserisce in un momento particolarmente critico della storia della mobilità del Cantone di Neuchâtel. Infatti, dopo la clamorosa bocciatura nel 2012 da parte della popolazione del sistema denominato Transport Régions Urbaines Neuchâteloises (TransRUN) il Consiglio di Stato ha dovuto correre ai riparti elaborando un rapporto denominato Neuchâtel Mobilité 2030 basato sull'istituzione di una rete di trasporto celere RER e sull'armonizzazione della viabilità nazionale e cantonale oltretutto di quella dolce.

Inoltre, la linea Le Locle - La-Chaux-de-Fonds - Neuchâtel è oggi particolarmente obsoleta: a binario unico, con forti pendenze fino al 30‰ e un regresso obbligatorio a Chambrelieu non brilla di certo di buone performance soprattutto nel periodo invernale e richiede un adeguamento non più procrastinabile nei prossimi anni.

Incertezza nell'affidabilità dell'esercizio

Il progetto di nuovo orario è accompagnato da molta preoccupazione da parte dei pendolari. Ci sono una serie di problematiche ancora non completamente risolte che riguardano l'impiego di materiali adeguati. Per poter rispettare le corrispondenze con i treni ICN da/per Losanna e Zurigo programmate a 3 minuti, la velocità della linea è stata infatti elevata di 15 km/h grazie all'omologazione dell'Ufficio Federale dei Trasporti (UFT) limitatamente ai convogli discendenti. Le FFS non disporrebbero però di un numero sufficiente di veicoli idonei a questo nuovo esercizio soprattutto in caso di avverse condizioni meteo mettendo dunque a rischio la puntualità dei treni in arrivo a Neuchâtel e la prosecuzione del viaggio su Losanna o Zurigo.



3. Neuchâtel Mobilité 2030 dovrebbe permettere di riavvicinare la parte alta del Cantone con quella bassa del litorale. Il tratto storico della linea è tratteggiato in nero; la ferrovia in progetto è tratteggiata in rosso. (Foto Davide Grisafi su base Google Maps)

Potenziamento dell'asse Franco-Svizzero-Italiano

Per far fronte alla nuova situazione il Cantone ha fatto appello alla concorrenza di BLS. Nello specifico BLS potrebbe impiegare dei convogli navetta EWIII da 9 elementi di 165 metri con 343 posti a sedere tra seconda e prima classe con una locomotiva Re465 (fermate a Chambrélen, Les Geneveys-sur-Coffrane e Les Hauts-Geneveys) mentre le FFS dovrebbero richiamare nuovi materiali dal Ticino. "Una buona notizia per la montagna neocastellana"; con queste parole il sindaco de La Chaux-de-Fonds, seconda città del Cantone, Théo Huguenin-Elie saluta il ritorno di BLS. E si spinge oltre parlando di "futura valorizzazione della ferrovia in un'ottica di asse forte tra la Francia e l'Italia con il Cantone di Neuchâtel al centro di un nuovo scenario trasportistico".

Intervistato dai giornalisti della radio della svizzera romanda RTS, Laurent Favre, consigliere di stato del Cantone di Neuchâtel con delega allo sviluppo del territorio e dell'ambiente, ha ostentato un certo ottimismo: "grazie al tavolo tecnico fra BLS, FFS e TransN, viene elaborato un piano di emergenza che scatterà a seguito di un'eventuale defaillance del sistema e che accompagnerà sempre il viaggiatore alla sua destinazione". Ci saranno autocorse sostitutive e informazione al pubblico in tempo reale sull'evoluzione della perturbazione.

D'altro canto la scelta di introdurre un orario con tracce così strette sarebbe, sempre secondo Laurent Favre, una "scelta obbligata" causata dall'avvio di Lemano 2030. Durante l'intervista il consigliere di stato ha anche precisato che il Cantone "vorrebbe risolvere con la strategia Neuchâtel Mobilité 2030 gran parte dei problemi della mobilità degli spostamenti tra la parte alta e bassa del Cantone".

Neuchâtel Mobilité 2030 dovrebbe permettere di riavvicinare la parte alta del Cantone con quella bassa del litorale. Si fonda sull'armonizzazione dei servizi di trasporto pubblico con la mobilità privata e dolce con un occhio di riguardo all'integrazione con le grandi linee del traffico ferroviario a lunga percorrenza. Secondo il Consiglio di Stato questa strategia dovrebbe consolidare un omogeneo sviluppo economico del cantone in base allo slogan "Un cantone, uno spazio". La parte più innovativa della strategia recupera in parte quanto previsto dal piano TransRun. In particolare nell'istituzione di un collegamento ferroviario diretto fra la stazione di Neuchâtel a quella de La Chaux-de-Fonds con una fermata sotterranea posta nell'abitato di Cernier presso il comune di Val de Ruz. In questa maniera sarebbe possibile un'offerta ferroviaria cadenzata al quarto d'ora con tempi di percorrenza di 14 minuti fra le due città. Il costo dell'operazione viene stimato in 900 milioni di franchi e rientra nell'ambito dei progetti di interesse nazionale pensati per l'Arco Giurassiano. Il piano verrà sottoposto a consultazione il prossimo febbraio 2016.

Davide Grisafi - 10 ottobre 2015

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003