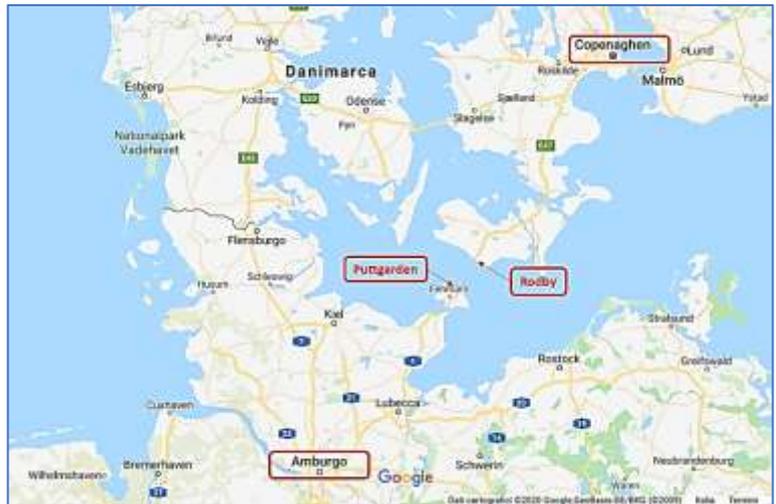


(di Massimo Ferrari)

Adesso che ci si prepara alla ripartenza e si pensa a come uscire dalla durissima crisi economica che la pandemia si sta portando dietro sarà importante verificare se gli investimenti già programmati in campo ferroviario procederanno, magari incentivati dalla necessità di politiche keynesiane atte a sostenere l'occupazione, oppure segneranno il passo, oscurati da altre priorità. Non è solo una scelta italiana, ma riguarderà verosimilmente l'intero scenario europeo se non addirittura mondiale.

Qualche segnale interessante è già possibile registrare. Il Parlamento danese ha ratificato il progetto del nuovo tunnel stradale e ferroviario (quattro corsie viarie e due binari elettrificati) con ben 18 km di sviluppo, tra Puttgarden e Rodby, lungo la direttrice Amburgo-Copenaghen. Dal punto di vista ingegneristico l'opera avrà caratteristiche innovative, trattandosi di una galleria posata sul fondale marino (per altro, in quel punto, ad appena 20 metri dal pelo dell'acqua) e non scavata sotto il fondo medesimo, come nel caso della Manica o dello Seikan giapponese. I lavori dovrebbero debuttare il 1° gennaio 2021 per concludersi entro il 2029.

Questa grande opera segnerà la definitiva continuità tra il continente europeo e la penisola scandinava, attraverso la Danimarca che costituisce una sorta di ponte naturale, interrotto però da bracci di mare più o meno larghi.



Con lo sviluppo delle ferrovie alla fine dell'Ottocento il problema venne affrontato attraverso un complesso sistema di traghetti (ferries), in grado di trasportare anche vagoni, analogamente a quanto tuttora avviene sullo stretto di Messina. Furono così attivate relazioni dirette tra Stoccolma/Copenaghen e le principali capitali europee, segnatamente Berlino e Parigi, ma negli anni Sessanta anche Roma e persino Mosca fino alla disgregazione dell'URSS.



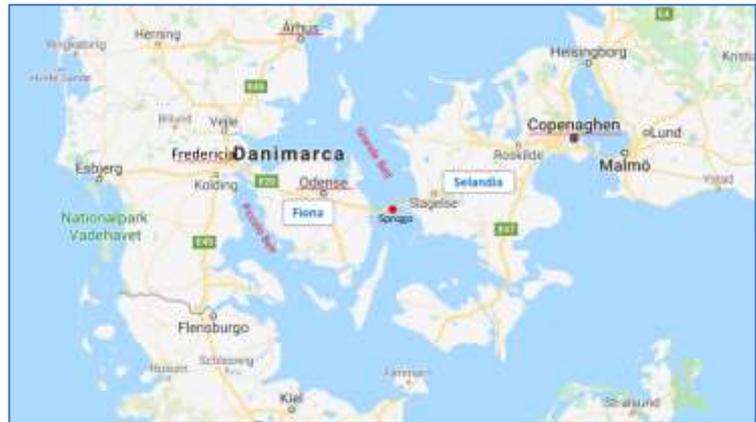
Nonostante l'affermarsi dell'aviazione commerciale sembrasse eclissare l'importanza dei treni passeggeri diretti nella penisola scandinava, la Danimarca ha investito enormi capitali prima per velocizzare ed ammodernare i traghetti (le manovre di carico e scarico dei treni furono ridotte a pochi minuti, a differenza di quanto ancora avviene in Sicilia), ma poi per superarli, attraverso la creazione di collegamenti fissi tra un'isola e l'altra. Questo indubbiamente in funzione del crescente traffico stradale, ma senza trascurare il ruolo della ferrovia.

Copenaghen, in effetti, pensò prioritariamente a migliorare i collegamenti interni.

La Danimarca, infatti, è costituita da una grande penisola (lo Jutland) e da molte isole, tra cui la

(di Massimo Ferrari)

Selandia, su cui sorge la capitale, e Fionia, dove si trova Odense. Per viaggiare in treno tra Copenaghen ed Aarhus, seconda città del paese, si poteva restare in vettura, ma si dovevano affrontare due trasbordi marittimi. Il primo passo, dunque, già nel 1935, fu quello di costruire un ponte stradale e ferroviario (1.200 metri) sul Piccolo Belt tra lo Jutland (Fredericia) e l'isola di Fionia (Odense).



Il secondo, nel 1997, vide la realizzazione di un'opera titanica – in questo caso metà ponte e metà tunnel sottomarino (tramite l'isola intermedia di Sprogø), attraverso il Grande Belt, per unire Fionia e Selandia (circa 15 chilometri di sviluppo complessivo). Fu così possibile, già oltre venti anni fa, unificare sotto il profilo ferroviario l'intera Danimarca, ponendo le basi per il servizio metropolitano che prevede due corse ogni ora tra Friederikshavn-Aalborg-Aarhus-Fredericia-Odense e Copenaghen, lungo circa 550 chilometri. Il traffico ferroviario e stradale in breve quadruplicò, azzerando parallelamente l'uso dei voli e dei traghetti con notevoli benefici per l'ambiente marino.

A questo punto, si poneva il problema dei collegamenti internazionali. In primo luogo, verso la Svezia, che, assieme alla Danimarca, costituisce il fulcro della comunità scandinava. Entrambi i paesi aderiscono all'Unione Europea, ma hanno preferito restare fuori dall'area euro e conservare la propria sovranità monetaria con le rispettive corone. Così nel 2000 è stato aperto al traffico il collegamento



stradale e ferroviario tra Copenaghen e Malmö, attraverso lo stretto dell'Oresund (16 km circa). Anche in questo caso per i treni si è scelta la soluzione mista ponte più galleria, per mezzo di un'isola intermedia, onde non ostacolare il transito delle navi di grande tonnellaggio che alimentano i porti del Baltico di cui sono parzialmente tributarie Svezia, Germania, Russia e, in via esclusiva, Polonia, Finlandia, Lituania, Lettonia ed Estonia. Eventuali limitazioni al passaggio dei mercantili, delle navi da crociera e del naviglio militare avrebbe innescato tensioni insostenibili.

È significativo constatare come per unire Danimarca e Svezia non si sia scelto il punto più stretto dell'Oresund (quello tra Helsingor ed Helsingborg, dove prima transitavano i ferries), ma la rotta tra Copenaghen e Malmö, al fine di favorire lo sviluppo di una conurbazione transfrontaliera. Un modello da meditare se si volesse riconsiderare il caso dello Stretto di Messina.

Ora è la volta del collegamento tra Copenaghen ed Amburgo, ossia verso il continente europeo, attraverso lo stretto di Fehmarn. Anche qui i traghetti hanno fatto il loro tempo: da qualche mese i treni diretti tra le due città non impegnano più la via del mare, risultando più veloce, ancorché più lungo, l'itinerario attraverso lo Jutland, Ma, alla fine degli anni Venti, la “Vogelfluglinie”, (ossia

(di Massimo Ferrari)

“Linea a volo d'uccello”, lungo le rotte dei volatili migratori) rinascerà, grazie al tunnel posato sul fondo del Baltico. Ed i tempi di percorrenza tra la capitale danese ed il porto anseatico si dimezzeranno, scendendo da 5 ore a 2h30' (3 ore se si preferirà l'automobile).



Dopo quasi un secolo, dunque, la Scandinavia verrà ricucita al resto d'Europa, attraverso quattro grandi opere che, nel loro complesso, rappresentano uno sforzo ingegneristico e finanziario di gran lunga superiore rispetto al Tunnel sotto la Manica. Sforzo sostenuto principalmente da una piccola nazione, che ha vinto gli ostacoli naturali, riducendo tempi e costi dei trasporti per le persone e le merci e migliorando contemporaneamente l'impatto ambientale.

Visto che abbiamo citato la Manica, diventa attuale un'altra notizia dei giorni scorsi. Come è noto, l'unica linea ad alta velocità del Regno Unito è quella che dal Tunnel raggiunge Londra attraverso il Kent. Il governo di Boris Johnson, vincendo la tradizionale ritrosia dei conservatori per i grandi investimenti in infrastrutture (causa non secondaria del relativo declino britannico), ha deciso di prolungare la linea veloce verso le Midlands, al fine di accorciare i tempi di percorrenza tra la capitale ed i centri del Nord: Birmingham, Manchester, Liverpool e, in prospettiva, la Scozia.

Ma, proprio nei giorni del lockdown, uno sparuto gruppo di (pseudo) ambientalisti ha pensato bene di manifestare davanti alla stazione di Euston, invitando a stornare i fondi per la nuova ferrovia in favore del Servizio Sanitario Nazionale. Una mossa chiaramente demagogica (come la vicenda della Val Susa ci dovrebbe aver insegnato, non si possono spostare a piacimento gli stanziamenti da un capitolo di spesa all'altro), ma non priva di appeal mediatico.

Intanto a New York, il progetto di una nuova linea tranviaria tra Queens e Brooklyn, caldeggiata dal sindaco De Blasio, è stata contestata dai soliti residenti “nimby”, preoccupati dal passaggio di una linea protetta davanti alle loro residenze (e, soprattutto, ai loro parcheggi).

Il conflitto che dunque potrebbe palesarsi anche in Italia, fin dai prossimi mesi, è quello solito che vede contrapposti i fautori di investimenti (ferroviari, metropolitani, tranviari) utili per disegnare un diverso modello di mobilità più sostenibile e coloro che, invocando strumentalmente il distanziamento sociale e l'emergenza sanitaria, vorrebbero confermare le proprie abitudini consolidate, in primo luogo l'uso (o, meglio, l'abuso) dell'automobile.

Una querelle già vista nella nostra nazione, che ha avuto il solo risultato di ritardare sine die la realizzazione di opere fondamentali per spostarsi in sicurezza, riducendo il consumo di territorio e l'inquinamento atmosferico. Responsabili primi dei cambiamenti climatici. E, forse, anche delle pandemie.

Massimo Ferrari (Presidente Assoutenti/Utp)
