



Il collegamento sottomarino stradale e ferroviario tra Germania e Danimarca ha ricevuto l'ultima approvazione che mancava per far partire i cantieri. Tra otto anni dovrebbe essere operativo.

Disco verde del Land dello Schleswig-Holstein, il più settentrionale dei sedici Stati federali della Germania per la costruzione del tunnel Fehmarnbelt. Il ministero dei Trasporti di Kiel ha formalmente consegnato al consorzio Femern A/S **l'autorizzazione per i lavori sul versante tedesco.**

Il collegamento dello Fehmarnbelt consiste in un tunnel autostradale e ferroviario lungo 18 chilometri tra la Germania e la Danimarca e, in particolare, tra l'isola tedesca di Fehmarn e quella danese di Lolland. L'attraversamento sottomarino, il più lungo al mondo per questa tipologia, comprende un'autostrada a quattro corsie e una ferrovia a due binari, per un costo che supera i cinque miliardi di euro.

Il percorso d'approvazione non è stato semplice e scontato, se si considera il fatto che il primo via libera al progetto è arrivato nel 2007. E mentre i danesi si sono subito detti favorevoli con il voto del Parlamento a larghissima maggioranza già nel 2011, i tedeschi di fatto hanno frenato il progetto con motivazioni ambientali ed economiche. In realtà, mentre la Danimarca ha tutto da guadagnare da questa rapida via di comunicazione con il nord della Germania, gli interessi geopolitici tedeschi sono più complessi. Da qui la maggiore prudenza da parte della Repubblica federale e soprattutto del land Schleswig-Holstein. Ma ora la firma che arriva da Kiel spazza via ogni ambiguità.

L'approvazione tedesca riguarda esclusivamente i lavori di costruzione sul lato continentale. Le attività in area danese sono regolate dalla Danish Construction Act per il progetto Fehmarnbelt. I lavori di costruzione prevedono di usare un **nuovo porto a Rødbyhavn sull'isola Lolland**, mentre uno stabilimento di betonaggio dovrà produrre gli 89 elementi che costituiranno i componenti principali del tunnel sommerso, da costruire fin dalla prima fase. Lo sviluppo del sito a Rødbyhavn è in pieno svolgimento.

Il tunnel è costituito da **79 elementi standard lunghi 217 metri** e dieci elementi speciali: un singolo elemento pesa 73mila tonnellate. La quantità di acciaio utilizzata è l'equivalente di 50

torri Eiffel. Il collegamento rivoluzionerà i trasporti sia passeggeri sia merci, evitando i tempi e le incognite del traghettamento. Ma saranno necessari ancora almeno otto anni perché questo diventi realtà.

Piermario Curti Sacchi

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio

Segnalazioni, informazioni, comunicati, nonché rettifiche o precisazioni sugli articoli pubblicati vanno inviate a: redazione@trasportoeuropa.it

Puoi commentare questo articolo nella [pagina Facebook di TrasportoEuropa](#)



Vuoi rimanere aggiornato sulle ultime novità sul trasporto e la logistica e non perderti neanche una notizia di TrasportoEuropa? [Iscriviti alla nostra Newsletter](#) con l'elenco ed i link di tutti gli articoli pubblicati nei giorni precedenti l'invio. Gratuita e NO SPAM!