

Il Danubio, sempre più blu

Il Danubio, la “aorta” d'Europa, attraversa dieci paesi e da sempre divide e collega Est e Ovest

di Andrea Affaticati

Per conoscere la lunghezza del Danubio, il secondo fiume europeo dopo il Volga, bisogna partire dalla fine. Questo perché, come per molto altro del Vecchio Continente, non si è mai riusciti a trovare un accordo su dove nasca esattamente o, meglio, su quale dei due torrenti – il Breg e il Brigach, entrambi sgorgano nella Foresta Nera – apporti più acqua nel punto del loro congiungimento, dove diventano il Danubio. E così si è stabilito *ex cathedra* un punto di inizio (vicino ovviamente alla confluenza di Breg e Brigach): a Donaueschingen, nel parco dell'ex residenza dei principi di casa Fürstenberg.

Il chilometro 0 si trova invece 2.845 chilometri più a sud-est: a Sulina, città sul delta, lì dove il Danubio si getta infine nel Mar Nero.

Il Danubio è l'aorta del Vecchio Continente. Oggi come allora: anche se ora il collegamento Reno-Meno-Danubio permette addirittura di imbarcarsi a Rotterdam, sul Mare del Nord, e sbucare appunto a Sulina, sul Mar Nero.

Importante via d'acqua e di comunicazione tra popoli e culture. Un tempo collante dell'impero multietnico e multiculturale degli Asburgo. E ora collante e motore di sviluppo dell'Unione europea: dei dieci stati che bagna, sette sono nell'Ue. Anche per questo, nel luglio 2011, è stato varato, sotto l'egida del commissario per le Politiche regionali Johannes Hahn, il piano “EU Strategy for the Danube Region” (Eusdr). Un piano che punta sulle macroregioni, quali volano di sviluppo economico, energetico, di incentivazione della mobilità e di salvaguardia dell'ambiente, e per questo all'Eusdr aderiscono anche quattro Paesi – Re-

pubblica Ceca, Slovenia, Bosnia-Erzegovina e Montenegro – che non vengono direttamente attraversati dal fiume.

Per finanziare questa strategia, spiegano dall'ufficio del commissario Hahn, si attinge ai fondi strutturali che per il periodo 2007-2013 dispongono di 100 miliardi di euro. A questi poi si aggiungono anche altri fondi, come quelli per il programma Connecting Europe Facility, destinati allo sviluppo della rete di trasporto transeuropea Ten-t: il Reno-Danubio è uno dei “corridoi” della rete, e precisamente il Corridoio VII. “Perché più avanza l'integrazione europea e più cresce la funzione di raccordo svolta dal Danubio tra i mercati di approvvigionamento, di produzione e di consumo che attraversa” sottolineano i funzionari, anche se certo, il Danubio non tornerà probabilmente mai più a trasportare 80 milioni di tonnellate all'anno, come ai tempi del blocco sovietico.

Allora si trasportavano materie prime e materiale bellico. Soprattutto da Est a Ovest. Nel frattempo gran parte delle spedizioni vanno nella direzione opposta e si compongono principalmente di prodotti altamente tecnologici e meno pesanti.

Il colpo di grazia al trasporto merci sul Danubio, più che la caduta del Muro, lo diedero le guerre balcaniche di inizio anni Novanta: “Allora il volume crollò a 5 milioni di tonnellate” spiega Otto Schwetz, responsabile del Corridoio VII, “mentre oggi siamo tornati a 11 milioni”. Un risultato discreto, anche se pari al 10% dei volumi trasportati sul Reno. Per questo uno dei primi obiettivi relativi alla percorribilità del fiume è di arrivare a 19 milioni di tonnellate entro il 2020, aggiunge Schwetz.

Un obiettivo non impossibile, ma che richiede la risoluzione celere di alcuni problemi “strutturali”. Tra questi, la mancanza di infrastrutture efficienti lungo alcuni tratti, come



REINER RIEDLER / ANZENBERGER/CONTRASTO

spiega Vojislav Jevtic, responsabile per l'impresa di logistica austriaca Gebrüder Weiss del trasporto via acqua. "Soprattutto in Romania, Croazia, Bulgaria e Serbia – aggiunge Jevtic – le infrastrutture portuali sono spesso carenti: mancano le gru e non ci sono collegamenti tra porto e rete stradale o ferroviaria".

Poi c'è il problema della navigabilità. Il fiume trascina con sé ogni anno tonnellate di detriti, alle quali poi si aggiungono periodi di bassi livelli dell'acqua. La manutenzione dell'alveo è dunque particolarmente importante. Ma se sui tratti tedeschi e austriaci questa av-

viene con regolarità, non si può dire lo stesso per altri, più a sud.

Attualmente i giorni di navigabilità sono circa 220 all'anno, ma bisogna arrivare a 302, spiega Schwetz, per rendere il trasporto via Danubio più competitivo. Secondo Jevtic, il fiume è perfetto per i carichi speciali, quelli da 100 e più tonnellate, mentre sono eccessive le aspettative riguardo ai container: "Tropo lunghi i tempi di percorrenza".

Il grande concorrente resta la strada. Anche in un Paese come l'Ungheria che ai tempi del comunismo possedeva una delle grandi com-

Il Danubio bagna dieci stati, di cui sette nell'Unione europea.



REUTERS/CONTRASTO/RAOU SURETI

pagne di navigazione, la Mahart. Perché anche se per il Corridoio VII servono “solo” 1,8 miliardi, i politici a volte preferiscono puntare sulla strada “perché porta più voti”.

Ma al di là delle preferenze “nazionali” il modulo della macroregione ha portato già a un interessante risultato: il New Europe Bridge. Dotato di una doppia corsia per direzione di marcia e di una corsia centrale per i treni, costato 266 milioni di euro, 106 dei quali finanziati con i fondi di coesione europei unisce, da giugno scorso, la città rumena di Calafat con quella bulgara di Vidin. Il che è, senza pec-

care di esagerazione, un evento storico, visto che fino ad allora Romania e Bulgaria, che si dividono il Danubio per un tratto di ben 464 chilometri, erano unite da un unico ponte. C'è solo da augurarsi, faceva notare qualcuno all'inaugurazione “che i suoi due chilometri di lunghezza non restino l'unico tratto di strada percorribile in modo agiato, in questa parte di Europa”. **E**

Il delta del Danubio, a Sulina in Romania.

Andrea Affaticati giornalista austriaca, specializzata su Mitteleuropa e Paesi balcanici.