



Rail Baltica, la nuova porta del Nord Europa

Il punto sull'attesa rete ad alta velocità che, con 870 Km di linee, unirà Estonia, Lettonia e Lituania al continente entro il 2026

La recente vittoria di **Zaha Hadid Architects** al **concorso per l'ampliamento della stazione di Vilnius** ha riacceso l'interesse per il progetto Rail Baltica, il grandioso network infrastrutturale che dovrebbe collegare Estonia, Lettonia e Lituania mediante una linea ad alta velocità entro il 2026.

Verso l'Europa, ad alta velocità

Rail Baltica rappresenta un progetto di infrastruttura ferroviaria "greenfield" (ovvero realizzata ex novo su siti liberati da preesistenti infrastrutture o manufatti, i cosiddetti "brownfield") e prevede la **realizzazione di una linea ad alta velocità a scartamento europeo** lungo una **direttrice nord-sud** finalizzata a integrare le tre repubbliche baltiche con la rete ferroviaria continentale. Ad oggi non esiste infatti una linea diretta, né merci né tantomeno passeggeri, che colleghi le capitali

(separate da nord a sud da una distanza che complessivamente supera di poco i 500 km).

Tale caratteristica costituisce un altro **problematico lasciato dei 50 anni di occupazione dell'URSS**, che disincentivava i collegamenti diretti tra i vari paesi obbligando un passaggio per Mosca, analogamente allo **scartamento ferroviario**, impostato su quello russo (1.520 mm), mentre quello europeo opera, in massima parte, con lo standard (1.435 mm).

Una joint venture tra 5 stati

Rispetto all'ipotesi di un continuo quanto dispendioso ammodernamento dei mezzi e della rete, in parte realizzato nonostante le difficoltà tecniche di reperire o commissionare treni e convogli ad hoc (si vedano i recenti modelli ordinati dagli estoni alla Škoda), i **paesi baltici hanno optato per una soluzione più incisiva**: quella di **concepire una intera nuova rete multimodale**, costituendosi in una **joint venture che coinvolge**, oltre alle tre repubbliche, **anche Polonia e Finlandia**. Le ultime due, oltre ad essere consolidati partner commerciali, dovrebbero infatti rappresentare i poli ideali della linea attraverso i quali raggiungere le altre destinazioni europee. In Finlandia, in particolare, la linea dovrebbe passare all'interno di un colossale **tunnel sottomarino** del quale si parla ormai da qualche anno (ma le prime ipotesi risalgono agli anni novanta), che le complesse caratteristiche tecnico-economiche hanno tuttavia progressivamente procrastinato. Si tratta infatti di un'opera di circa 100 km (il tunnel della Manica ne misura, per la parte sottomarina, solo 39), con costi previsti tra i 7 e i 20 miliardi di euro.

Le nuove stazioni e i concorsi

Unitamente alla realizzazione della rete vera e propria, il programma finale di Rail

Baltica prevede la **costruzione/ampliamento di sette stazioni passeggeri** (tre delle quali nelle capitali), oltre a **tre nuovi scali merci multimodali** e a **numerosi collegamenti con i terminal portuali e aeroportuali**, per un totale di 870 Km di linea veloce. Le nuove stazioni passeggeri, in particolare, rappresentano, tanto a livello architettonico quanto urbano, i manifesti di una nuova concezione del trasporto nell'area baltica.

L'importanza del progetto, in termini simbolici e d'investimenti, ha pertanto fatto sì che i **concorsi per le stazioni divenissero occasioni per promuovere un'architettura di qualità** capace di competere con le recenti realizzazioni europee. È indicativa, in tal senso, la vittoria di **Zaha Hadid Architects** in ben **due concorsi**: per la stazione di **Ülemiste** (Tallinn, in partnership con Esplan) nel 2019, e per quella di **Vilnius** nell'ottobre scorso. Per quanto riguarda la prima, è in corso di completamento il progetto preliminare del terminal congiunto "Light Stream" (questa la denominazione ufficiale) con consegna prevista nel 2026, mentre il progetto della seconda coinvolgerà anche l'ampia porzione urbana compresa tra la Geležinkelio e la Pelesos gatvė.

A **Riga** sono invece **iniziati i lavori per la stazione dell'aeroporto**, mentre il complesso della **stazione centrale**, affidato a CREW-Cremonesi Workshop su progetto di PLH Arkitekter, dovrebbe prendere il via entro fine anno.

Il ruolo strategico degli scali secondari

Sebbene a livello d'immagine la forza del progetto sia affidata alle grandi e scenografiche stazioni delle capitali, un **ruolo strategico è demandato anche agli scali secondari**, destinati a divenire catalizzatori dei servizi regionali, assecondando le richieste dei territori in termini di movimentazione merci e di flusso passeggeri. In tale direzione, anche **gli aspetti più propriamente legati alla vita suburbana** (aree commerciali e ricreative, parcheggi, connessioni con il

sistema dei parchi)), dovrebbero essere **espletati dai terminali locali**, facilitando la predisposizione di un network capace d'innervare in profondità anche territori distanti dalla linea principale.

Rail Baltica sarà inoltre **integrata con i sistemi di trasporto multimodale di tutti i Paesi**, con il porto di Tallinn a fungere da collegamento con la Finlandia. Gli **hub merci misti** verranno realizzati in tutti e tre gli stati per consentire un rapido trasferimento dei prodotti containerizzati da un sistema di trasporto all'altro: in quest'ottica il progetto è impostato secondo i più avanzati criteri di sostenibilità ambientale ed è *"completamente elettrificato in modo da evitare qualsiasi emissione [...] La linea è progettata in modo da evitare il più possibile le aree protette Natura 2000 e senza impatti significativi sulle aree protette e sensibili dal punto di vista ambientale"*.

Un'identità rispettosa delle specificità

Dal momento che Rail Baltica rappresenta una rete destinata a un'**utenza multinazionale**, diversi studi di progettazione sono al lavoro per sviluppare un **design in grado di esprimere ciò che i tre paesi hanno in comune enfatizzando, al contempo, le specificità di ciascuno**. I Paesi baltici condividono infatti, a livello culturale, diverse fasi della loro storia ma, al contempo, presentano caratteri peculiari che il progetto intende valorizzare. A tal fine, in questa prima fase si **punta principalmente sulle stazioni**, riconoscendovi non soltanto il fattore funzionale, quanto il ruolo simbolico che ciascuna di esse può espletare veicolando un potente messaggio di unità con gli altri Paesi.

Immagine di copertina: Zaha Hadid Architects con Esplan, progetto per il terminal di Ülemiste (Tallinn)

About Author



Marco Falsetti

Nato a Cosenza nel 1984, è Architetto e PhD, docente a contratto presso la Facoltà di Architettura dell'Università La Sapienza di Roma. Le sue ricerche riguardano la morfologia urbana, i frammenti identitari della città moderna e il ruolo dei grandi maestri nella formazione della coscienza progettuale contemporanea. Dal 2012 svolge attività progettuale, ricevendo premi e riconoscimenti. Ha pubblicato le monografie "Roma e l'eredità di Louis I. Kahn" (con E. Barizza, 2014), "Annodamenti. La specializzazione dei tessuti urbani nel processo formativo e nel progetto" (2017). 2019 Paesaggi oltre il paesaggio" (2019)

[See author's posts](#)

[!\[\]\(0aff635c4179ba9e710b00f4b01d3b20_img.jpg\) Condividi](#)