

I TRENI IN NORVEGIA (parte 1)

Giovanni Molteni - Estate 2014

Reduce da una vacanza di una decina di giorni in Norvegia, vi racconto un po' di ciò che ho visto per quanto riguarda i treni, avendo visitato la capitale **Oslo**, **Bergen**, **Trondheim** e la cittadina di **Hamar**, e viaggiato brevemente qua e là (ad es. tra Bergen e Myrdal con proseguimento sulla famosa linea **Flåmsbana**). Per avere un quadro più completo, intendo oltre le foto e le impressioni personali, aggiungerò qualche dato anche sulle ferrovie, quindi qualcosa di non soggettivo.



Due parole introduttive alla Norvegia: è una tranquilla monarchia con un territorio molto esteso, grande poco più dell' Italia, ed è la nazione che arriva più a nord d' Europa, tanto che il mitico Capo Nord è su suolo norvegese. E' lunga oltre **1.700km** da sud a nord (dove confina con la Russia, e "grazie" a ciò fa parte della NATO ma non dell' UE), nel punto più stretto è "larga" solo 6km, ma ha meno di **5,1 milioni di abitanti**, ed è diventata estremamente ricca grazie alla scoper-

ta, nei primissimi anni 70 del secolo scorso, dei giacimenti di petrolio e gas naturale del mare del Nord. Per quantificare questa ricchezza: il reddito pro capite norvegese è quasi una volta e mezzo di quello tedesco e quasi doppio di quello italiano.

A parte la pesca (anche delle balene), la metallurgia pesante e l'industria cantieristica navale e delle piattaforme petrolifere d' altura, la Norvegia è patria dei costruttori di ponti e tunnel: ce ne sono ovunque per cercare di semplificare i movimenti via terra, molto complicati a causa dell' accidentata orografia del paese, in particolare delle frastagliatissime coste. Basti pensare che a fronte dei citati oltre 1.700km di lunghezza, si arriva addirittura a **21.350km di coste e circa 50.000 isole!** A controbilanciare la lunghezza e varietà delle coste, nell' interno ci sono lunghi e monotoni altipiani privi di alberi anche ben oltre i 1.000m di quota, alcuni ghiacciai, mentre le due montagne più alte non raggiungono per poco i 2.500m. Non mancano comunque belle e boschive vallate che ricordano le nostre Alpi, in cui allevamento ed agricoltura non mancano.

Nonostante la latitudine (l' estremo sud norvegese si trova all' altezza della Scozia), la Norvegia costiera beneficia della corrente del Golfo, che mitiga il clima e lascia le coste libere dal ghiaccio tutto l' anno anche fino molto a nord, e consente addirittura la coltivazione di frutta nelle valli laterali dei fiordi nel centro e nel sud. Il clima atlantico rende però le zone costiere molto piovose durante tutto l' anno. Viceversa nella parte interna l' inverno è estremamente secco e rigido, e temperature di -20°C sono tutt' altro che rare anche al sud.

La prima linea ferroviaria della Norvegia, da Oslo a Eidsvoll, costruita con scartamento 1067mm dalla società privata **Hovedbanen**, fu inaugurata il **1° settembre 1854**. Nel 1883 nacquero le ferrovie dello stato **NSB**. In Norvegia oggi le ferrovie sono una società per azioni, Norges Statsbaner AS, di cui lo stato detiene il 100% delle azioni, e pur non facendo parte dell'Unione Europea, quindi non avendo obblighi comunitari, negli anni la vecchia azienda è stata comunque divisa in più società: **Jernbaneverket** (rete ferroviaria) pubblica di proprietà diretta dello stato, più diverse "private" per l'esercizio, manutenzione ecc.: due per il trasporto ferroviario passeggeri (NSB AS e NSB Gjøvikbanen AS), una per il trasporto stradale passeggeri (Nettbus AS), una per il trasporto merci (CargoNet group con le sussidiarie Rail Combi AS e Terminaldrift AS per la gestione dei terminal container), una per la manutenzione dei rotabili (Mantena AS), una per il patrimonio immobiliare (Rom Eiendom group).



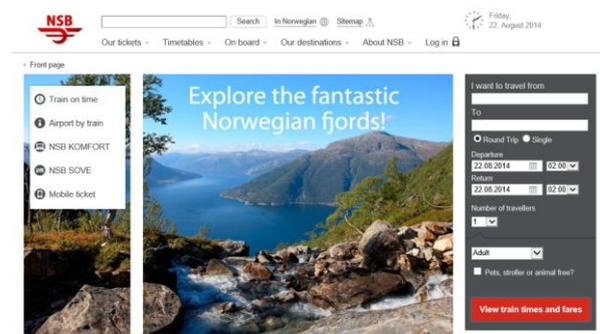
Tutte queste attività si svolgono in parte anche oltre confine, con aziende sussidiarie direttamente controllate, in Svezia e in minor misura in Danimarca, a sottolineare il forte legame storico-economico tra i tre paesi scandinavi. Particolare curioso, nel gruppo NSB c'è anche una società assicurativa, Finse Forsikring AS.

La rete, come detto sopra, è proprietà diretta dello stato, attraverso il ministero dei trasporti e delle

comunicazioni, con la società Jernbaneverket (rete ferroviaria), ed a fine 2012 era lunga 4.230Km tutti a scartamento ordinario, di cui 2.498Km (59%) elettrificati con il **sistema tedesco-austriaco-svizzero** in corrente alternata 15Kv a 16.7Hz, solo 245Km (5.8%) a doppio binario di cui 64Km abilitati ai 200Km/h (in pratica la linea aperta nel 1998 tra Oslo e l'aeroporto Gardemoen, più alcuni Km di raccordo più a nord). Sulla rete ci sono **716 tunnel, 2572 ponti e 3690 passaggi a livello**, e ben metà della lunghezza dell'intera rete è in curva!



Per completare il quadro, va sicuramente citata la ferrovia mineraria **Narvik-Kiruna-Luleå**, visto che corre in Norvegia per una quarantina di chilometri a binario unico prima di entrare in Svezia per i restanti 500Km circa, collegando le miniere in montagna con il mare del Nord e con il Baltico. Questa linea per la breve parte norvegese rientra sotto la giurisdizione di Jernbaneverket, pur essendo scollegata dal resto della rete.



Nonostante questo ci sono alcuni servizi merci che, partendo da Narvik passano in Svezia prima di rientrare in Norvegia molto più a sud. I pochi

servizi passeggeri sono garantiti dalle ferrovie svedesi SJ, anche con un notturno Narvik-Stoccolma.



Nel 2013 le ferrovie in Norvegia hanno trasportato **60.5 milioni** di passeggeri, **81.6 milioni** gli autobus Nettbuss, dati entrambi in crescita sul 2012 (rispettivamente +7.3% e +3.1%), a differenza del trasporto merci che è in calo del 9.4%. Il personale a fine 2013 era di **13.523 unità**, di cui il 16% donne.

Le NSB sono comunque una piccolissima realtà: basti vedere il numero di rotabili a fine 2013, che comprende 85 locomotive elettriche e 32 diesel, 192 complessi di elettromotrici e 31 di automotrici diesel, 167 carrozze passeggeri e 1607 carri merci.



Negli ultimi due-tre decenni c'è stata una precisa volontà di limitare-abbandonare gradualmente le composizioni di materiale ordinario sul servizio passeggeri, a vantaggio dei complessi di elettromotrici anche sulla lunga percorrenza.

A parte i servizi locali e/o suburbani, operati ad Oslo, Bergen, Trondheim, Skien, Stavanger ed A-

rendal, NSB viaggia con servizi regionali sulle seguenti linee (tra parentesi il nome che identifica ciascuna linea):

Trondheim - Bodø (Nordland)

Trondheim - Östersund (Svezia) (Meråker)

Trondheim - Røros e Røros - Hamar (Røros)

Trondheim - Oppdal (Dovre)

Dombås - Åndalsnes (Rauma)

I servizi a lunga percorrenza sono solo tra la capitale Oslo e le città di Stavanger, Bergen e Trondheim (tutte con 3 coppie diurne + 1 notturna), oltre che tra quest' ultima città e Bodø (1 coppia diurna + 1 notturna), punto più a nord della rete.



Infine ci sono dei servizi internazionali, tutti ovviamente verso la confinante Svezia: 2 coppie Oslo-Stoccolma e 3 coppie Oslo-Göteborg, più due coppie con coincidenza al confine tra Trondheim e Östersund.

Nonostante i pochi servizi, è interessante notare l'attenzione di NSB ad attrarre turisti sui propri treni, attenzione evidente fin dalla homepage del sito web, oltre che da piccole pubblicazioni che illustrano i paesaggi che queste linee attraversano, e addirittura i rallentamenti o le fermate in piena linea che i treni osservano da orario per mostrare punti particolarmente interessanti "attraverso gli ampi finestrini".

Testo e immagini di Giovanni Molteni