

Una ferrovia sui monti Zagros

Tempo di lettura: 3 minuti

Oggi l'Iran potrebbe avere una rete di ferrovie elettriche quattro volte più lunga, se alla fine degli Anni Settanta fosse andato in porto un progetto dello Studio Lotti, che fu completato e approvato dai committenti, ma che poi non ebbe seguito pratico perché travolto da eventi esterni.

Il progetto riguardava una ferrovia che avrebbe dovuto collegare Isfahan e Ahwaz, cioè gli altipiani centrali del Paese e l'entroterra del Golfo, attraversando i Monti Zagros, una catena di cime altissime e impervie, culminanti nello Zard Kuh (4.548 m). I due capolinea della ferrovia mancata sono città molto diverse. Ahwaz è il capoluogo del Khuzistan, regione bilingue arabo-persiana, ricca di pozzi petroliferi e (all'epoca) di campi da golf vista-sabbia. Invece Isfahan è la Firenze dell'Iran: una galleria di monumenti storici e opere d'arte, famosa per le sue moschee, coperte da fantastiche cupole color turchese.

La prima, al livello del mare, è afosa e umidiccia; la seconda, situata a 1.500 metri di altezza, ha un clima fresco e gradevole. Ahwaz conta un milione di abitanti, Isfahan di più. Invece i Monti Zagros sono praticamente spopolati: nei profondi valloni della catena si trovano solo micro villaggi di case con tetti di paglia e pavimenti in terra battuta, abitate da gente che negli Anni '70 non aveva mai visto stranieri. "Eppure - ricorda l'ingegner Mario Beomonte, che guidava l'équipe italiana - presso quei montanari trovammo una gentilezza e un'ospitalità commoventi: eravamo sempre accolti da una tazza di tè e ci disobbligavamo come potevamo, con caramelle e cioccolata per i bambini e sigarette per gli adulti".

Ci trovammo subito a fare i conti con la natura selvaggia della regione: fuori dalle città capolinea, dove non mancava nulla (tanto meno l'eccellente caviale iraniano), ogni sopralluogo era un'avventura in territori di cui non esistevano mappe precise. Così l'équipe si trasformò ben presto in un gruppo di pionieri, con tutte le difficoltà del caso. I due tratti a valle erano percorribili con auto fuoristrada, ma la regione centrale (lunga più di 100 km) era assolutamente priva di piste. Così, per esplorare la zona, fu organizzata una carovana di muli, carica di cibi, bevande e tende, in grado di garantire l'autonomia dell'équipe per una decina di giorni. Ma era fine estate e vennero le prime piogge: i corsi d'acqua, che la spedizione avrebbe dovuto guadare lungo il percorso, si gonfiarono a dismisura e all'ultimo momento i conducenti dei muli, temendo le piene, si rifiutarono di partire. Si cercò allora una soluzione di riserva e gli ingegneri trovarono ospitalità in un campo dell'Eni che stava eseguendo ricerche petrolifere ai bordi dell'area da esplorare. Ogni mattina un elicottero li prelevava alla base e li trasportava in zona operativa; poi al tramonto andava a riprenderli in un punto convenuto, diverso dal primo, in genere sopraelevato. Il meccanismo funzionò sempre bene, ma un giorno la squadra era in ritardo e cominciò a sentire il rumore dell'elicottero quando era ancora lontana dal luogo dell'appuntamento. Racconta l'ingegner Beomonte: "Ci mettemmo a correre, tentammo di segnalare la nostra posizione con degli specchietti, sempre più freneticamente; ma l'elicottero continuava a girare in tondo senza vederci e il sole stava ormai calando". All'epoca non c'erano né cellulari, né telefoni satellitari, né Gps; ma per fortuna non mancava la fantasia: "Avevamo una abbondante scorta di carta igienica: la srotolammo e la stendemmo per terra, disegnando una grande croce bianca. Finalmente l'elicottero ci localizzò e scese a prenderci". Alla fine di tanto lavoro, nel 1978 il progetto fu consegnato al committente, il Ministero dei lavori pubblici di Teheran: prevedeva una linea a doppio binario, completamente elettrificata, tracciata su una lunghezza di 540 km e un dislivello di 2mila metri. I binari avrebbero dovuto superare gli ostacoli naturali con 90 gallerie e 95 ponti, permettendo ai treni di

viaggiare a 140 km l'ora, velocità inedita per le ferrovie iraniane. Era pronta anche una convenzione: tutto sarebbe stato realizzato da imprese italiane e pagato in petrolio tramite l'Eni. Ma il destino aveva deciso diversamente. Nel 1979 lo shah Reza Pahlavi, che regnava sull'Iran da 38 anni, fu rovesciato dalla rivoluzione degli ayatollah: tutti i progetti concepiti in precedenza furono sospesi e la convenzione con l'Eni non fu più firmata. Poi nel 1980 scoppiò la guerra con l'Iraq di Saddam Hussein, che durò per otto lunghi anni: il Khuzistan si trovò in prima linea e la stessa Isfahan, benché lontana dal fronte, subì diverse incursioni aeree irachene. Così la ferrovia degli Zagros finì definitivamente nel libro dei sogni.

Questo testo è tratto dal libro

[UN LUNGO CAMMINO 50 anni di ingegneria nel mondo](#)

di Carlo Lotti e Nino Gorio