

I trasporti di Atene: tra binari e reperti



Atene, capitale della Grecia e capoluogo della regione dell'Attica conta nella sua area urbana circa 4 milioni di abitanti, ossia un terzo dell'intera popolazione greca.

Le esigenze di mobilità e trasporto sono dunque notevolmente elevate. A ciò si aggiunga che la città è meta di moltissimi turisti, attratti dalle splendide vestigia dell'antichità (e non solo).

Tuttavia, fino a circa 10 anni fa la situazione dei trasporti ateniesi era semplicemente catastrofica, essendovi soltanto una linea di metropolitana che da fine '800 collega il Pireo (sobborgo a sud di Atene e maggiore porto greco) e Kifissia, quartiere nord della capitale, transitando per l'area centrale, dove hanno sede i siti archeologici dell'Acropoli e del Thissio, oltre a tutte le normali attività di una capitale.

L'evento che ha dato la svolta alla capitale greca sono state le Olimpiadi del 2004, grazie alle quali l'indebitatissimo Stato greco ha potuto ricorrere a fondi speciali dell'UE e di altri soggetti mondiali (Banca Mondiale) per costruire un'efficiente rete di trasporti urbani che attualmente consta in:

- 3 linee metropolitane classiche;
 - 1 linea di ferrovia suburbana;
 - 3 linee metro tramviarie;
- A queste va aggiunta una buona rete di autobus e filobus.

Gli interscambi avvengono quasi tutti nell'area centrale, ovvero dove si concentra la domanda di trasporto più elevata per effetto della presenza di siti turistici e istituzionali. In pratica si tratta del triangolo Monastiraki (interscambio metro linee 1 e 3), Omonia (interscambio metro linee 2 e 1) e Syntagma (interscambio metro linee 2 e 3 oltre che capolinea di tutte le linee tramviarie)

Metropolitana

Di particolare fascino è la **linea 1** (25 km di cui solo 3 in sotterranea e 24 stazioni) che attraversa in modo spettacolare l'area archeologica dell'Acropoli nel tratto compreso tra Thissio e Monastiraki.



Tuttavia è anche la linea più vecchia, ovvero dotata di rotabili più antiquati, sebbene di recente dotata di aria condizionata. Soltanto 3 km sono in sotterranea. Le stazioni sono state però completamente ristrutturate ed alcune mantengono i tratti caratteristici dell'epoca fine ottocentesca in cui furono costruite.

Le linee 2 e 3 sono invece state concepite e realizzate negli ultimi dieci anni.



La **linea 3** di 37 km e 17 stazioni ha grande importanza perché collega l'Aeroporto, situato a circa 40 km dal centro di Atene con il cuore della capitale, ovvero Monastiraki.

Da segnalare che nel tratto iniziale (ovvero fino a Doukissis Plakentias) la metro utilizza gli stessi binari della ferrovia suburbana ed è collocata al centro della carreggiata della nuova autostrada dell'Attica che collega Lamia e l'Aeroporto con Atene.

Nel tratto nord, la linea 3 ha una funzione prettamente suburbana servendo i quartieri di Koropi, Pallini e Kantza, stazioni situate a distanze più da ferrovia suburbana che

di metro.

Questa è anche la linea nella quale la società di gestione investe di più sia in termini di rotabili sia per ciò che concerne le estensioni, delle quali la prima si è conclusa l'anno scorso da Monastiraki a Egaleo e la seconda è in corso e prevede il prolungamento fino al Pireo, che a questo punto diventerebbe uno snodo essenziale avendo il Porto, la linea 1, la linea 3 e la ferrovia suburbana.



La **linea 2**, di soli 11 km 14 stazioni, è invece la cenerentola e si muove su un'asse Nordovest-Sudest, ma svolgendo una funzione di alleggerimento delle altre due nel tratto tra la stazione delle ferrovie (Stazione Larissis) e Neos Kosmos (interscambio con la metrotramvia).

Ferrovia suburbana (Proastiakos)

La rete ferroviaria suburbana consta di 4 rami:

- Aeroporto-Pireo 46 km
- SKA-Corinto 79 km
- Corinto-Kiato 24 km

Il fulcro di questa rete collega l'Aeroporto al Pireo; essa è stata concepita interamente per le Olimpiadi ed è quella più interessata dai prolungamenti.

Come già osservato, nel tratto iniziale (Aeroporto-Doukissis Plakentias) condivide i binari con la linea metropolitana n. 3, poi prosegue su tracciato proprio servendo i sobborghi settentrionali (interscambio con la linea 1 a Nera-tziotissa), scendendo poi nel cuore di Atene dove alla stazione Larissis avviene l'interscambio con la linea 2 e con la rete ferroviaria nazionale (la OSE). Personalmen-



te sono rimasto piuttosto interdetto alla vista della stazione Larissis, unica stazione della capitale (l'altra è per una ferrovia a scartamento ridotto per il Peloponneso fino a Kalamata) e che ha solo 3 binari con un traffico ferroviario comparabile con quello di Genova Bolzaneto!!!!

Tornando alla ferrovia suburbana, recentemente è stata prolungata al Pireo, in modo da poter intercettare il fabbisogno di trasporto sulla relazione Aeroporto-Porto senza transitare per Atene.

La gestione è affidata ad una società ad hoc, la Proastiakos A.E .



Metrotramvie

Linea 1: Syntagma-SEF

Linea 2: Syntagma-Asklipio Voula

Le linee tranviarie coprono le restanti parti dell'area di Atene. Una in particolare ha una funzione importantissima ed è linea 2, in quanto serve i popolosissimi quartieri Sudest della capitale (Nea Smyrni e Palaio Faliro), il complesso olimpico e i quartieri di Glyfada e Voula, dove ci sono le maggiori spiagge della capitale.

La linea 1 fa capolinea al SEF, acronimo che indica Stadio Irinis & Filias (lo stadio dell'Olympiakos)



I convogli sono degli **AnsaldoBreda-Sirio da 31 m**; la gestione è della società Tram AE. Come si può vedere ogni mezzo è gestito da una società diversa (vanno inoltre aggiunte la ETHEL per gli autobus e la ILPAP per i filobus). In effetti è un po' eccessiva questa parcellizzazione, ma esiste un organismo che sovrintende a tutti questi enti, ovvero la OASA che si occupa di orari, tariffe e di armonizzazione della rete.

In complesso posso esprimere un giudizio molto positivo dei mezzi di trasporto ateniesi. Intanto, pur non essendo la capitale greca un esempio di ordine e pulizia (almeno in superficie), devo dire che i rotabili e le stazioni sono tra le più pulite che io abbia mai visto. Poi si ha l'impressione che da questo punto di vista i greci abbiano lavorato molto bene in termini di pianificazione e di domanda-offerta di trasporto, inserendo i mezzi più pesanti nell'asse centrale e quelli più leggeri (tram) nella periferia. Unico neo del tram è che eccessivamente lungo. Io ho percorso l'intera linea 2 da Syntagma per recarmi alla spiaggia di Voula (il tram ferma proprio di fronte alla spiaggia) e ci ho messo un'ora per fare circa 30 km !!

Buone anche le tariffe. Con un giornaliero da € 3,00 si può andare ovunque, ad eccezione che all'aeroporto e con ogni mezzo.



Infine, caratteristica e con funzioni esclusivamente turistiche è la funicolare del Licabetto, ovvero un impianto speciale che dalle alture del quartiere di Kolonaki (quartiere chic di Atene) porta alla collina del Licabetto, situata a 300 mt s.l.m. e dalla quale si gode un panorama meraviglioso a 360° di tutta la città



Un altro aspetto che rende molto piacevole l'utilizzo dei trasporti ateniesi è che hanno saputo valorizzare (ed esporre al pubblico) i tesori archeologici reperiti durante gli scavi. Come potete immaginare ad Atene appena si scava si trova qualcosa di valore; ebbene, questo non solo non rallenta i lavori, ma costituisce motivo di inserimento nelle nuove stazioni che diventano, a loro volta, attrattiva archeologica. Qui sotto potete vedere gli esempi dei tesori esposti nelle stazioni di Syntagma e Monastiraki.



Testo e foto di: **Paolo Carbone**

Settembre 2008 - Metrogenova.com