

Attraverso l'Europa dell'est... per aria, treno e mezzi pubblici!

Nell'estate del 2007 chi scrive, insieme a 4 amici, ha preso parte ad un viaggio, programmato ormai da 2 anni. Il secondo, con il biglietto Interrail (questa volta con solo 10 giorni di viaggio da sfruttare). Un lungo giro attraverso 8 nazioni dell'est europeo, partendo dalla Bulgaria per arrivare in Estonia. Un giro istruttivo, sotto tutti i punti di vista: culturale, umano e, non meno importante, trasportistico! Mi ha permesso di vedere reti urbane e suburbane che, contrariamente alle credenze popolari, molto sviluppate e affidate ai più disparati mezzi: dai bus alla metropolitana e ai treni suburbani. L'età media degli impianti, purtroppo, non è molto bassa e, cosa importante, l'esercizio non è favorito dalle decine di sistemi automatici che equipaggiano le nostre reti. Ma senza dubbio è pieno di fascino! E, cosa importante, si svolge senza intoppi. Certo, vedere un tram con rimorchio sfrecciare nel centro di Milano o di Roma non sarebbe, al giorno d'oggi, auspicabile; sia per la qualità del servizio che per l'utenza, ormai "viziata" da pianali ribassati e aria condizionata, che, comuni per noi, hanno appena cominciato ad affermarsi in tali posti. Sembra quasi di tornare indietro di 50 anni, quando l'Italia non era ancora il paese degli automobilisti ad oltranza e, perdendo qualche minuto in più, si arrivava ovunque con il mezzo pubblico. Se non fosse stato per la lingua diversa e il vestiario delle persone, sarebbe sembrato di tornare nei nostri anni 50.

Sofia



Partiti dall'aeroporto "G.B. Pastine" di Roma (meglio conosciuto come Ciampino) con volo low cost, in circa 2 ore siamo a Sofia, capitale della Bulgaria. L'accoglienza non è delle migliori: piove, fa freddo e l'alfabeto usato è il cirillico. Questo sarà uno dei problemi che ci accompagnerà nella nostra breve permanenza nella città: infatti, se nelle mappe i nomi di vie e piazze erano indicati con i caratteri latini, le indicazioni stradali e le tabelle su bus, filobus, tram e metropolitana erano scritte in cirillico! Fortunatamente,

sfatando un altro luogo comune, molte persone, pur non parlando né inglese né tedesco, ci hanno sempre indicato la giusta via. L'età media dei bus, filobus e tram è molto alta, sui 30 anni circa, di chiara fabbricazione sovietica, ma mezzi affidabilissimi, a dispetto del loro aspetto esteriore non certo invitante. **Una curiosità: sui tram** (a **scartamento ridotto**, presumibilmente 950 mm) ogni conducente ha addobbato la cabina di guida del suo mezzo. Addirittura ci è capitato di vedere una cabina con tanto di tendine, piastra elettrica e piantina di cactus! Quasi come certe cabine di tir che si vedono costantemente lungo le nostre autostrade. La metropolitana, al contrario, è nuova ed efficiente: inaugurata nel 1998, e indicata "Linea 1" collega il centro cittadino (**Serdika**) con i quartieri-dormitorio periferici, quali **Obelya**, attuale capolinea, ma senza passare dalla stazione centrale.

Attualmente è in costruzione il prolungamento verso l'università cittadina mentre sono in progetto le linee 2 (rossa) e 3 (verde), per decongestionare il traffico cittadino che, a causa della strettezza delle strade, è molto intenso. I biglietti sono acquistabili nelle stazioni della metropolitana e nei chioschi (l'equivalente delle nostre tabaccherie, solo molto più diffusi).

Bucarest



La capitale della Romania, raggiunta alle 7 di una piovosa mattina, non da certo una buona impressione al primo impatto: la stazione centrale ha un'aria molto posticcia, ricorda molto la Roma Termini ante 1950. La metropolitana si compone di 3 linee: **1, 2 e 3**. Le stazioni, al primo impatto sono buie e tetre e mancano spesso di indicazioni (ad esempio, il nome della stazione dove ci si trova è ripetuto poche volte sulla piattaforma, quindi il visitatore deve aguzzare la vista per individuare dove si trova. La segnale-

tica è in generale buona, anche se solo in lingua rumena. La caratterizzazione delle singole linee (ad esempio, il colore) non è molto attuata. I veicoli sono, in generale, nuovi e spaziosi (costruiti in 108 esemplari da Bombardier nel 2000, tutti ad ambiente unico).

Per il futuro sono previste un'estensione della linea 1 dalla stazione **Nicolae Grigorescu** fino a **Linia de Centura** e, a lungo termine, una linea 4 (verde) e 5.

Budapest



Una bellissima città, adagiata lungo il "bel Danubio blu", e con un sistema tranviario e metropolitano da generare invidia! I tram, sia vecchi che nuovi (questi ultimi a pianale ribassato) coprono quasi tutta la città, integrandosi con la rete metropolitana e costituendo, per la loro perfetta integrazione nella città, quasi un'attrazione turistica!

D'altronde, questa città detiene una delle linee metropolitane più vecchie d'Europa, la "linea del millennio" (detta anche **M1**), com'è chiamata anche nelle mappe ufficiali (fu costruita infatti nel 1896 da **Vorosmarty**, piazza del centro storico, fino a **Széchenyi**, un gran parco ove aveva

luogo l'esposizione universale di quell'anno), che assomiglia quasi ad un tram sotterraneo, con banchine e veicoli molto corti di costruzione Ganz. Le sole stazioni di questa linea meriterebbero un capitolo a parte: hanno infatti mantenuto l'impostazione e gli arredi originali (tra cui un ingresso indipendente per direzione, senza mezzanino). Sembra quasi di essere nella metropolitana londinese, per alcuni momenti...

Le altre 2 linee, **M2** e **M3**, furono eseguite negli anni '70 e conservano ancora, le stazioni più vecchie, l'atmosfera del periodo, peraltro molto interessante. Tutto il sistema, oltre ad integrarsi con i tram e le ferrovie suburbane, s'incrocia nella sola stazione di **Deak Ferenc Tér**, quasi un mondo sotterraneo, con lunghe scale mobili e tapis roulant. Attualmente è in costruzione una quarta linea, la **M4**.

Purtroppo, in tutto questo scenario c'è un punto negativo: l'integrazione tariffaria. A prima vista, per ogni corsa occorre un biglietto nuovo, non vi è biglietto a tempo e, cosa molto importante, il regolamento è scritto in piccolo e, sebbene diffuso nelle stazioni, è redatto solo in lingua ungherese! Questo confonde quindi il viaggiatore comune che, seppur esperto, farà fatica a comprendere le regole e, se dovesse incontrare personale di controllo, non avrà altra scelta che rimettersi alla comprensione dello stesso!

Praga



Una delle città del tram per antonomasia! Sono uno dei simboli della città! (il sottoscritto è stato indeciso fino all'ultimo se comprare o no un modellino in scala 1:87). Certo, il rinnovamento del parco rotabile avanza, ma per ora i vecchi tram, sia in composizione singola che doppia, hanno ancora una lunga carriera davanti!

Ovunque ci si giri in città, i tram rossi e crema fanno da ottima cornice, integrandosi con le costruzioni esistenti e contribuendo a ridurre il traffico privato.

Praga è inoltre dotata di un'ottima ed efficiente rete metropolitana, che si articola su 3 linee: **A**, **B** e **C**, aperte a cominciare dal 1976.

In effetti, l'architettura delle stazioni più vecchie ricorda quelle della Metropolitana di Mosca, ma solo a livello strutturale, non a livello di decorazioni e finiture.

Cracovia

Una graziosissima città, raggiunta dopo circa 8 ore di treno da Praga (compreso cambio a Katowice), si presenta a noi sotto il sole del tardo pomeriggio, ma comunque fresca e accogliente. La stazione centrale ricorda sommariamente Roma Tiburtina per la struttura (è stata ricostruita leggermente spostata dall'antico edificio, che continua a conservare la biglietteria!), e ha sopra il piano binari un parcheggio scoperto e la stazione dei bus. Un vero e proprio nodo d'interscambio, nel vero senso della parola!



La città basa tutti i suoi trasporti su tram e autobus (più un piccolo servizio navetta dalla stazione centrale fino all'aeroporto di Balice, effettuato dalla PKP, la compagnia nazionale ferroviaria polacca), molto efficienti e ricchi di fascino: sui lunghi e larghi viali che circondano la città passano i tram bianchi e azzurri in mezzo all'erba, senza interferire con il traffico veicolare, che è aiutato da larghe strade di scorrimento.

Anche qui il tram rappresenta un'attrattiva turistica e la compagnia di trasporti municipale, oltre a pubblicizzare eventi e campagne di abbonamenti, ha dato in concessione una vecchia vettura tranviaria, collocata nella Piazza del Mercato (dove si trova la cattedrale, edificio più famoso della città), che d'estate funge da stazione televisiva per una rete nazionale.

Inoltre sono stati restaurati tram storici e vengono organizzate spesso "parate" di mezzi lungo linee storiche della città. Viene un certo rammarico a pensare che da noi molte di queste iniziative non possono essere fatte non tanto per la mancanza di mezzi storici, quanto per quella di linee...

Varsavia

La capitale della Polonia!

Ci accoglie in modo molto diverso da quello prospettato... sottoterra!



La stazione centrale di Varsavia (**Warszawa Centralna**) rientra in un tratto di ferrovia interrato nel 1930.

Se il piano binari è accogliente ma parco di cartelli informativi (nome della stazione, uscita, etc.), il piano su strada, molto ampio, ha un'architettura tipica del regime comunista: cemento a vista e ferro, nascosto malamente da nuovi pannelli informativi e pubblicitari: usciti fuori, ci si prospetta un panorama molto più adatto a New York che ad una città dell'est: grattacieli moderni ovunque, circondati dai pochi condomini tipici superstiti, che sembrano coprire malamente le nuove costruzioni.

Un rapido colpo d'occhio tutto intorno e vediamo sia il fabbricato della stazione, molto simile ad un capannone industriale in ferro, cemento armato e vetro, se non fosse per la scritta luminosa "Warszawa Centralna", che un altro grattacielo, di colore marroncino ma di chiare origini: è un grattacielo costruito dal regime comunista, dove si vedono ancora le falci e i martelli.

Ha un aspetto inquietante, quasi minaccioso. Come ci diranno alcuni abitanti della città, quell'edificio è odiato da tutti, poiché appunto ricorda "tempi bui". Non è brutto, è solo mal inserito nell'ambiente: pure la notte, in mezzo ai pur numerosi grattacieli illuminati, lo si riconosce subito. Siccome il tram passante per la stazione è momentaneamente interrotto, prendiamo la metropolitana: l'unica linea (1) per ora presente (ma ne è in costruzione il prolungamento), inaugurata nel 1995.

Infatti Varsavia, insieme a Sofia, ha avuto la sua linea sotterranea solo dopo la caduta del Muro, mentre altre città del blocco orientale se ne sono dotate a partire dagli anni '70. E' molto pulita, la metropolitana, sembra nuova: il tragitto da **Centrum** a **Arsenal** è breve, e ci permette di raggiungere il centro della città vecchia, che ci prospetta una bella sorpresa: è sì pieno di turisti, ma ha mantenuto un certo fascino ed atmosfera che difficilmente sono descrivibili. Non sembrava, insomma, la solita pacchianata per turisti, ma bensì qualcosa di originale. Incredibile.

Riguardo alla metropolitana, oltre al già citato prolungamento della linea 1, sono allo studio altre 2 linee: la **2** e la **3**. Proprio la 2 dovrebbe risolvere un problema d'interscambio: infatti, dalla stazione centrale alla fermata del metrò più vicina sono da percorrere circa 600 metri all'aperto (che, anche se in rettilineo, ricorderanno ai genovesi il "nodo di scambio" tra la stazione FS di Principe e l'omonima fermata della metropolitana).

Un'altra linea, la 4, è stata per ora scartata dai progetti per mancanza di fondi, che stanno ritardando anche la progettazione della linea 3, mentre per la 2 si è vicini all'inizio della costruzione.

Danzica

Credo che tutti abbiano sentito almeno una volta parlare di questa città: quando a scuola, mentre si studia il primo dopoguerra e si parla della "necessità di dare alla Polonia uno sbocco sul mare". Venne così creato il "Corridoio di Danzica", prima facente parte della Prussia, che isola così la Germania dalla Prussia. Ma non è questa la sede per parlare di storia contemporanea.



Danzica ci accoglie in una sonnacchiosa e fresca domenica mattina: da subito ha l'aria di città molto tranquilla.

Qua e là resti di architettura in stile tedesco. Decidiamo, dopo aver trovato un ostello, di andare in spiaggia: è il Mar Baltico, ma è sempre mare!

Troviamo il tram giusto (a scartamento ridotto, come non trovavamo da Sofia) e partiamo. E' bello vedere che il tram, dalla carreggiata centrale passa ad un certo punto in sede propria, in mezzo ad erba ed alberi.

Un'emozione unica è l'anello d'inversione al capolinea, dove il tram inverte la marcia in mezzo al bosco. Un'immagine che ricorda, seppur a grandi linee, le tramvie dei castelli Romani, oggi vive solo nella memoria dei più anziani...

Da Danzica verso Vilnius, Riga e Tallin

A Danzica il nostro biglietto Interrail termina: infatti, le 3 repubbliche baltiche non sono comprese nella zona Interrail e, in più, non hanno degli elevati servizi passeggeri su ferrovia. Vi sono comunque le autolinee della Eurolines a prezzi abbordabili e con tempi di percorrenza accettabili.

Ed è così che, fatto l'ultimo tratto in treno da Danzica a Bialystok (sempre in Polonia, ma vicino al confine con Lituania e Bielorussia) da qui prendiamo il bus per **Vilnius**, dove arriviamo in un'atmosfera spettrale alle 6 di mattina. La città è piccola e si gira a piedi, comunque possiede un'ottima rete autobus e filobus, che purtroppo non abbiamo sperimentato.

Riga invece è già più estesa e meno frequentabile a piedi: possiede qualche sparuta linea tranviaria, effettuata con mezzi in pratica identici a quelli praguesi, dai quali differiscono solo per la presenza del trolley per la presa di corrente (quelli praguesi hanno infatti il pantografo monobraccio). In più, un'ottima rete filobus che copre buona parte delle periferie cittadine. Incredibilmente qui incontriamo nuovamente il grattacielo sovietico, identico a quello di Varsavia, eccetto un piccolo particolare: qui è usato come attrattiva turistica ed è conservato in modo peggiore.

Infine **Tallin**, ultima tappa del viaggio: molti tram, a scartamento ridotto, che girano intorno alla città vecchia e raggiungono in modo radiale alcune periferie. Indubbiamente però il mezzo più diffuso è il filobus: alcuni nuovi ma nella maggior parte risalenti all'epoca sovietica. Hanno grande manovrabilità e nonostante il

loro aspetto spesso vetusto, sono in grado di trasportare a pieno carico e a velocità sostenuta. Inutile dire che parte del plauso va agli autisti.

Tornando in Italia...

Purtroppo, come tutte le belle cose, anche questo viaggio finisce e, con un volo da Tallin a Milano Malpensa, torniamo in Italia. Malpensa Express, linea **2** da Cadorna a Centrale FS e ci riaccoglie la vera vita della metropoli, frenetica e parca di soste.

Stazione Centrale, biglietto Eurostar per Firenze Santa Maria Novella e a casa, con una nuova esperienza alle spalle e un modo diverso di vedere il mondo. E i trasporti pubblici!

Testo e foto di: **Guido Giacomo Corsi**

Dicembre 2007 - Metrogenova.com