



## Helsinki - Rovaniemi d'inverno (prima parte)

di **Jacopo Fioravanti**

La maggior parte dei turisti italiani che visitano la Scandinavia lo fa in estate, per godere di condizioni climatiche più affini a quelle delle nostre latitudini, per avere molte ore di luce a disposizione e, per chi si spinge sufficientemente a nord, per vivere l'esperienza del famoso sole di mezzanotte. Solo gli appassionati di Babbo Natale, i cacciatori di aurore boreali e gli amanti degli sport sulla neve in cerca di qualche cosa di diverso dalle solite Alpi optano per la visita invernale. Oppure i curiosi come me, che da tempo avevo il desiderio di sperimentare l'inverno scandinavo, essendo quella la stagione in cui il clima locale si differenzia in modo sostanziale da quello dell'Europa mediterranea e che, di conseguenza, caratterizza maggiormente lo stile di vita e le attività quotidiane di chi vive da quelle parti. Volevo, insomma, un assaggio - pur breve - di "vera Scandinavia". E' con queste premesse, destinate - come vedremo - ad essere parzialmente sovvertite dall'inverno più caldo degli ultimi due secoli, che verso la fine dello scorso mese di febbraio mi sono recato in Finlandia per un soggiorno di una settimana, trascorso in parte nella capitale e in parte in Lapponia.

Nel tardo pomeriggio di domenica 21 febbraio, dopo essere partito in aereo da Bologna a metà mattina e aver preso la coincidenza a Francoforte, arrivo a Helsinki in uno scenario polare nonostante la temperatura di appena 0 °C, molto alta per il periodo: è tutto bianco, nevica e i mezzi sgombraneve sono all'opera per mantenere pulite le piste e le vie di rullaggio dell'aeroporto.



1. Così alla partenza, aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna, ore 9:13 (Airbus A320 D-AIZO, volo LH283 BLQ-FRA) ... (Foto Jacopo Fioravanti, 21 febbraio 2016)  
2. ... e così all'arrivo, aeroporto di Helsinki Vantaa, ore 17:04. (Foto Jacopo Fioravanti, 21 febbraio 2016)

Una passeggiata serale per la città, in un centro semideserto già alle 21, offre uno spettacolo di grande suggestione, con i tram che si muovono sulla coltre bianca e soprattutto il bacino principale del porto, quello dove attraccano le grandi navi passeggeri, coperto da uno strato di ghiaccio e di neve che gli conferisce un aspetto del tutto inconsueto per l'osservatore che viene dal Mediterraneo, anche se la crosta si presenta già diffusamente frantumata in lastre di piccole dimensioni, cosa che ne fa presagire una rapida scomparsa in caso di ulteriore rialzo della temperatura, come poi in effetti avverrà. Purtroppo, il buio completo che avvolge lo specchio d'acqua nella notte, la mancanza di uno stativo per stabilizzare la fotocamera e la stanchezza del viaggio mi impediscono di realizzare immagini di qualità e resa accettabili.

L'indomani, sotto un cielo grigio che diffonde una luce livida e senza ombre, mi presento verso le 9:30 alla famosa stazione centrale progettata da Eliel Saarinen, pietra miliare dell'architettura del Novecento, per salire sull'Intercity 47 per Rovaniemi delle 10:06. Visto che manca ancora più di mezz'ora alla partenza c'è il tempo per dare un'occhiata in giro e fare qualche foto, per esempio all'Allegro 784 per San Pietroburgo delle 10:00, già pronto ad accogliere i passeggeri al binario 10, disimpegnato da uno dei quattro elettrotreni Sm6 appositamente costruiti per questo servizio.



3. La stazione centrale di Helsinki, progettata da Eliel Saarinen e costruita fra il 1905 e il 1919, è un celebrato esempio di architettura nazionalista romantica ed è interamente rivestita in granito rosso di Finlandia. La monumentale facciata è caratterizzata dalle quattro figure dei "portatori di lanterne", opera dello scultore Emil Wikström del 1914. (Foto Jacopo Fioravanti, 26 febbraio 2016)

4. La grande biglietteria della stazione centrale di Helsinki. Nelle forme architettoniche e nella decorazione si coglie, forse, anche qualche eco dello stile e del gusto dell'Asia centrale. (Foto Jacopo Fioravanti, 27 febbraio 2016)



5. Al binario 10 è pronto l'Allegro 784 per San Pietroburgo, in Russia, effettuato dall'elettrotreno bicorrente Sm6 numero 2, costruito da Alstom a Savigliano nel 2009. Grazie all'assetto variabile, all'adeguamento di estese tratte della linea ad una velocità massima di 200 km/h e ai controlli di frontiera in corsa, la distanza di circa 400 km fra le due città è coperta in poco meno di tre ore e mezza. Il treno è di proprietà di Karelian Trains, società posseduta al 50% dalle Ferrovie Finlandesi (VR) e al 50% dalle Ferrovie Russe (RZD) (Foto Jacopo Fioravanti, 22 febbraio 2016)

Una quindicina di minuti più tardi il mio treno raggiunge in retrocessione il paraurti del binario 7 e posso così prendere posto a bordo della vettura 3, una carrozza a due piani con ristorante al livello inferiore e posti a sedere al livello superiore.



6. Una decina di minuti prima dell'orario di partenza, anche l'IC 47 per Rovaniemi è a disposizione dei passeggeri, al binario 7. (Foto Jacopo Fioravanti, 22 febbraio 2016)  
 7. Locomotive Sr2, strettamente derivate dal progetto svizzero delle Re 460 FFS, in sosta a Helsinki: a destra la 3239, titolare dell'IC 47 per Rovaniemi; a sinistra la 3244, in coda ad un altro IC giunto da poco. Ambedue le macchine sono state costruite in Svizzera all'inizio degli anni Duemila da un consorzio formato da SLM e ABB e assemblate in Finlandia da Transtech. Il servizio Intercity di VR vede impiegate sia composizioni reversibili con carrozza pilota, formate esclusivamente da vetture a due piani tipo IC2, sia composizioni non reversibili, che in molti casi prevedono la presenza contemporanea di carrozze IC2 a due piani e carrozze IC1 a un piano. (Foto Jacopo Fioravanti, 22 febbraio 2016)



8. L'originale configurazione del piano superiore delle carrozze IC2 "Duetto Plus", con moduli tradizionali vis-à-vis a quattro posti e poltrone girevoli singole affacciate frontalmente ai finestrini. Oltre la paretina visibile in fondo si trova un inedito ambiente "conferenza" a dodici posti, venduti anche singolarmente. (Foto Jacopo Fioravanti, 22 febbraio 2016)

La partenza avviene in perfetto orario, in contemporanea con l'Allegro per San Pietroburgo che si è mosso invece con qualche minuto di ritardo. Uscendo dalla stazione incrociamo anche il treno notturno "Lev Tolstoj" in arrivo da Mosca, in anticipo di circa un quarto d'ora; lo ritroverò e lo fotograferò la sera del mio penultimo giorno di permanenza in Finlandia.

La temperatura esterna è +1 °C e fuori dal finestrino, nella luce crepuscolare di una giornata completamente coperta, scorre la periferia di Helsinki, ariosa, ordinata e pulita, a misura d'uomo, del tutto diversa dalle periferie delle città italiane delle stesse dimensioni, anche di quelle urbanisticamente più avanzate ed equilibrate.

Il treno è moderno, pulitissimo ed in perfette condizioni: le premesse ideali per il viaggio di dieci ore che ho davanti a me. Fin dalla partenza il paesaggio è completamente imbiancato, ma dopo Parkano ci ritroviamo avvolti da una foschia e da un pulviscolo nevoso che lo rendono, se possibile, ancora più suggestivo, in un ininterrotto susseguirsi di boschi di abeti e di betulle, laghetti e corsi d'acqua ghiacciati. A Kokkola, dove nevicava copiosamente, incrociamo allo stesso marciapiede l'Intercity 54 per Helsinki, affidato a una locomotiva Sr1 di costruzione sovietica.



9



10

9. L'imponente fabbricato viaggiatori della stazione di Hämeenlinna, fra Helsinki e Tampere, risalente agli anni Venti del secolo scorso e classificato come monumento storico di interesse nazionale. (Foto Jacopo Fioravanti, 22 febbraio 2016)

10. Fuori dal finestrino scorre il paesaggio della Finlandia occidentale, qui fra Parkano e Seinäjoki. (Foto Jacopo Fioravanti, 22 febbraio 2016)



11. La massiccia locomotiva elettrica Sr1 3016, costruita dalla Fabbrica di Locomotive Elettriche di Novochebassk in Unione Sovietica nella prima metà degli anni Settanta, è incaricata dell'IC 54 Rovaniemi - Helsinki, qui in sosta a Kokkola durante l'incrocio con l'IC 47 (a nord di Tampere la linea è interamente a binario singolo). (Foto Jacopo Fioravanti, 22 febbraio 2016)

Poco più di un'ora dopo, quando già incombono le prime ombre della sera, incrociamo un altro treno, effettuando una lunga sosta di oltre 20 minuti presso un posto di movimento in linea tra Oulainen e Vihanti. In questo periodo, nella zona in cui ci troviamo, le tenebre calano circa un'ora prima rispetto all'Italia; di conseguenza l'ultima parte del viaggio, da Oulu a Rovaniemi, si svolge senza poter godere della vista del paesaggio, ormai avvolto dall'oscurità e travisato dal riflesso dell'illuminazione interna sul vetro del finestrino. Meglio allora approfittarne per recarsi al piano inferiore e sperimentare il servizio ristorante, uniformandosi alla consuetudine locale che prevede la cena ad un orario molto anticipato rispetto alle abitudini dei paesi mediterranei. Le pietanze sono preparate a terra e riscaldate a bordo, come è ormai la norma praticamente in tutta Europa, ma il rapporto qualità/prezzo si rivela comunque interessante: dal menu scelgo un ottimo trancio di salmone in salsa olandese con contorno di patate e carote, accompagnato da una birra alla spina media, il tutto per la cifra, non esosa in relazione al costo della vita locale, di 21,80 €.



12. Il menu del ristorante al piano inferiore della vettura "Duetto Plus", qui nella schermata bilingue finlandese - svedese, che si alterna ad una schermata bilingue finlandese - inglese. (Foto Jacopo Fioravanti, 22 febbraio 2016)

13. Ed ecco servita la cena, trancio di salmone in salsa olandese con contorno di patate e carote e birra alla spina. (Foto Jacopo Fioravanti, 22 febbraio 2016)

All'arrivo nel capoluogo lappone, al termine del lungo viaggio di circa 900 km, anche se la scena è quella di una semplice stazione ferroviaria, tra l'altro di aspetto moderno e abbastanza anonimo, scendendo sulla banchina mi ritrovo immerso nell'atmosfera fatata della notte artica: i fiocchi riempiono il cielo scuro, danzando alla luce dei lampioni nell'aria pura e in un silenzio ovattato, mentre tutto intorno i cristalli di ghiaccio del tappeto bianco, che ricopre ogni cosa, brillano come piccole gemme. La temperatura di appena 6 gradi sotto zero, insolitamente mite per il luogo e l'ora, invita a trattenersi qualche minuto, prima di guadagnare l'alloggio, per fissare lo spettacolo nella memoria della fotocamera.



14. E' ormai notte quando il treno, dopo 10 ore, approda alla stazione di Rovaniemi, destinazione finale del viaggio. Dietro la locomotiva, in prima posizione, una carrozza IC1 Expt (Eco class, cioè la classe standard, con zona per passeggeri con animali da compagnia al seguito). (Foto Jacopo Fioravanti, 22 febbraio 2016)

15. In stazione l'atmosfera è resa suggestiva dal manto bianco e dall'illuminazione che, nelle tenebre, si riverbera sui cristalli di neve. (Foto Jacopo Fioravanti, 22 febbraio 2016)



16. La composizione di cinque pezzi è quella standard per la maggior parte degli Intercity diurni; in questo caso il treno non è reversibile, di conseguenza manca la vettura pilota mentre è presente in prima posizione la vettura Expt a un piano, assente nelle composizioni reversibili. Sulla sinistra si riconoscono i carri auto destinati all'IC 274 per Helsinki delle 21:15. (Foto Jacopo Fioravanti, 22 febbraio 2016)

L'indomani, martedì 23 febbraio, compiuto in mattinata il rito un po' ingenuo dell'attraversamento del Circolo polare, alla cui suggestione - pur senza abbandonarsi a certe ridicole stravaganze per turisti inventate dal marketing locale - è difficile sottrarsi, e visitato anche l'interessante "Arktikum", una sorta di museo dell'artico e della cultura lappone, nel pomeriggio vale la pena di fare un salto in stazione per assicurarsi di portare a casa qualche foto in luce diurna. I soggetti interessanti non mancano: sono di scena un treno in partenza per Kokkola, il materiale di uno dei due notturni per Helsinki, sottoposto in quell'orario alle attenzioni di pulitori e inservienti, e i carri auto destinati ad entrare in composizione all'altro treno notturno per la capitale, che di lì a poco saranno manovrati da una locomotiva Diesel che li accosterà alla rampa per il carico delle automobili.



17



18

17. Pronta al binario 1 la leggera composizione dell'espresso 410 delle 16:05 per Kokkola, composta da una vettura IC2 Eco class e da una tradizionale "carrozza blu" mista di Eco class e bagagliaio, nel quale è possibile sistemare anche biciclette e animali da compagnia nel trasportino, affidate alla rocciosa Sr1 3030. (Foto Jacopo Fioravanti, 23 febbraio 2016)

18. La robusta locomotiva Diesel-idraulica Dv12 2624, costruita in Finlandia da Valmet e Lokomo nel 1976, spinge verso la rampa per il carico degli autoveicoli i carri auto destinati all'IC 274 delle 21:15. Queste macchine, derivate dalle V.100 DB, possono contare su 1000 kW di potenza installata e sono vere e proprie locomotive tuttfare, ancora molto diffuse su tutta la rete sia per il servizio di manovra pesante sia per la trazione di linea, oggi principalmente di treni merci, anche in comando multiplo fino a tre unità. (Foto Jacopo Fioravanti, 23 febbraio 2016)



19

ROVANIEMI LÄHTEVÄT / AVGÅENDE / DEPARTURES						
Klo tid	Linje	Målsättnings	Kultursjöfärds	Spår	Läroplaner tillgängligt på järnvägsstationen de viktigaste anslutningarna och anslutningarna	
Time	train	destination	traffiken	track	Institutions in daily services	
<b>ETELÄÄN / SÖDERUT / TO SOUTH</b>						
8.40	IC 90	HELSINKI	M - L	1	Muonio 8.58, Tornio 7.24, Kemijoki 7.53, Oulu 8.12, Oulunsalo 11.45, Koivunpää 15.43, Kokkola 15.55, Seinäjoki 13.24, Tampere 14.56, Riihimäki 16.07, Tikkurila 16.37, Helsinki 16.52	
9.25	IC 64	HELSINKI	M - S	1	Muonio 9.43, Tornio 10.20, Kemijoki 10.51, Oulu 11.55, Oulunsalo 15.20, Koivunpää 17.16, Kokkola 16.51, Seinäjoki 16.22, Tampere 17.59, Tikkurila 18.37, Helsinki 18.52	
12.34	P 710	KUOPIO	M - S	2	Muonio 12.40, Tornio 13.16, Kemijoki 13.46, Oulu 14.41, Kokkola 17.53, Seinäjoki 18.24, Tampere 20.59, Tikkurila 22.37, Helsinki 22.52, Rajavälki 17.15, Koivunpää 18.48	
14.25	P 408	OULU	M - P, S	1	Muonio 14.41, Tornio 15.11, Kemijoki 15.40, Oulu 16.56, Seinäjoki 20.45, Tampere 22.20, Tikkurila 23.17, Helsinki 23.52	
16.05	P 410	KOKKOLA	M - S	1	Muonio 16.21, Tornio 16.53, Kemijoki 17.22, Oulu 18.47, Seinäjoki 19.51, Tampere 20.26, Kokkola 21.22	
16.33	P 264	PASILA ALUE- SINILÄHESSÄ	L 15.2 - 28.3	3	Kemijoki 16.11, Oulu 16.48, Kokkola 23.05, Seinäjoki 8.58, Tampere 9.24, Tikkurila Rungonkatu 8.00	
17.54	IC 266	HELSINKI	M - S	1	Muonio 18.12, Tornio 18.45, Kemijoki 19.22, Oulu 20.40, Kokkola 21.12, Seinäjoki 1.48, Tampere 4.13, Tikkurila 8.21, Helsinki 7.39	
21.15	IC 374	HELSINKI	M - S	1	Kemijoki 22.28, Oulu 23.38, Kokkola 2.18, Seinäjoki 3.57, Tampere 6.46, Helsinki 9.00	
<b>POHJOISEEN / NORRUT / TO NORTH</b>						
7.56	IC 368	KEMIJÄRVI	M - S	1	Mitä 8.31, Kemijärvi 9.00	

20

19. Importanti incrostazioni di ghiaccio e neve nel sottocassa e sui carrelli non impediscono ai treni finlandesi di funzionare normalmente. Si noti anche la presenza di maniglie e mancorrenti esterni, che l'impresa ferroviaria e le autorità locali non considerano evidentemente un rischio per l'incolumità degli utenti. (Foto Jacopo Fioravanti, 23 febbraio 2016)

20. Il tabellone delle partenze della stazione di Rovaniemi. (Foto Jacopo Fioravanti, 23 febbraio 2016)

Più tardi nella serata, complice la vicinanza alla stazione della pensione dove alloggjo, una ulteriore, breve visita mi consente di scattare qualche foto anche all'IC 274 delle 21:15, lo stesso treno che prenderò la sera successiva per fare ritorno nella capitale.



21. Notevole afflusso di viaggiatori per l'IC 274 delle 21.15 diretto a Helsinki, affidato stasera alla Sr2 3225 nella livrea più recente adottata da VR. (Foto Jacopo Fioravanti, 23 febbraio 2016)



22



23

22. Anche gli IC notturni hanno in composizione una vettura "Duetto Plus", utilizzabile per la cena e per la colazione. (Foto Jacopo Fioravanti, 23 febbraio 2016)

23. Carrozza letti Edm, con cabine convenzionali al piano inferiore e cabine con vano toilette/doccia interno al piano superiore. (Foto Jacopo Fioravanti, 23 febbraio 2016)

(Fine prima parte)

(La seconda parte è stata pubblicata in [Racconti di viaggio del 17/07/2016](#))

Jacopo Fioravanti - 25 giugno 2016

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

---

**Ferrovie.it** è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie.](#)

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003