

da *Racconti di viaggio* del 17 luglio 2016

## **Helsinki - Rovaniemi d'inverno (seconda parte)**

di **Jacopo Fioravanti**

(La prima parte è stata pubblicata in *Racconti di viaggio* del 25/06/2016)

Mercoledì 24 febbraio, completata in giornata la visita della cittadina di Rovaniemi (che, per la verità, in pieno inverno non ha molto da offrire dal punto di vista del turismo culturale: due giorni si sono rivelati più che sufficienti), mi aspetta il viaggio di ritorno a Helsinki.



1



2

1. La zona pedonale nel centro di Rovaniemi, vista in direzione della Koskikatu. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 febbraio 2016)
2. Recarsi al Villaggio di Babbo Natale è il modo più semplice per attraversare il Circolo Polare Artico, visto che il luogo è raggiungibile da Rovaniemi con un bus urbano e il parallelo 66°33'39" N è chiaramente segnato (nella foto un cartello la cui proiezione a terra individua il parallelo, nelle vicinanze quattro colonne sormontate da una lanterna sono allineate lungo il Circolo). (Foto Jacopo Fioravanti)



3



4

3. Il municipio di Rovaniemi, progettato dal grande architetto finlandese Alvar Aalto all'inizio degli anni Sessanta e terminato nel 1985. Rovaniemi fu quasi completamente distrutta nel 1944 dai nazisti in ritirata verso la Norvegia; dopo la fine delle ostilità la città fu ricostruita in base al piano regolatore redatto fra il 1946 e il 1947 dallo stesso Alvar Aalto, il quale predispose la famosa pianta a forma di testa di renna leggibile ancor oggi. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 febbraio 2016)

4. Atmosfera natalizia (fuori tempo massimo) in questa vista che riunisce i primi metri della linea ferroviaria per Kemijärvi e la chiesa (luterana) di Rovaniemi. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 febbraio 2016)

Avendo notato che la stazione di Rovaniemi, benché veda appena otto coppie di treni al giorno, possiede ancora un vero ristorante dove servono piatti espressi a prezzi ragionevoli, ho programmato di cenare lì e mi presento dunque in stazione un'ora e mezza prima dell'orario di partenza, osservando che la sala d'aspetto è già abbastanza animata, pressoché esclusivamente da turisti stranieri. Il ristorante di stazione, scelto per la cena da diversi altri viaggiatori in attesa del mio stesso treno, non delude le aspettative sotto il profilo del rapporto qualità/prezzo, anche se il servizio è un po' essenziale per le nostre abitudini (nessuno accoglie all'ingresso gli avventori, ci si siede direttamente dove si vuole e bisogna poi recarsi al banco per ordinare le pietanze).



5



6

5. Il ristorante di stazione, che gode di una discreta frequentazione da parte dei passeggeri dei treni notturni per Helsinki. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 febbraio 2016)

6. La cena: bistecca di manzo con salsa di funghi e patate fritte e birra locale alla spina. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 febbraio 2016)

Dopo mangiato, raggiungendo il deposito bagagli per ritirare la valigia che avevo lasciato al mattino, mi ritrovo con sorpresa in una sala d'aspetto gremita di viaggiatori quanto la hall di un grande albergo, in gran parte giapponesi. Già la sera precedente avevo notato che l'IC delle 21:15 ha una buona frequentazione, ma l'impressione è che stasera i passeggeri in attesa siano molti di più e probabilmente è davvero così, dato che è presente nel parcheggio un autobus riservato che ha verosimilmente scaricato una cinquantina di persone, un secondo bus arriverà di lì a poco mentre altri viaggiatori giungono in taxi o a piedi. Alle 20:45, puntuale, l'IC 274 fa il suo ingresso in stazione, proveniente da Kemijärvi. Il servizio passeggeri è preceduto da una manovra particolare: il treno viene ricevuto su un binario senza marciapiede, attraversa tutta la stazione senza fermarsi per poi arrestarsi oltre la radice del piazzale, già in piena linea; da lì il treno retrocede in spinta verso il binario 1, in fondo al quale attendono i carri per il trasporto delle auto accompagnate, che vengono agganciati in coda durante la sosta.

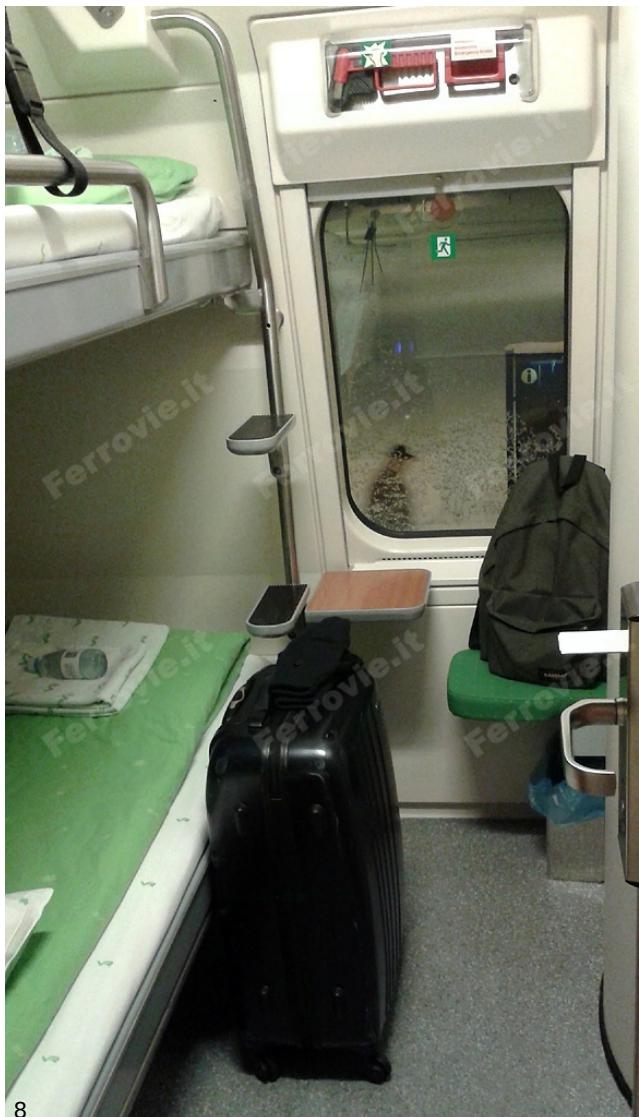


7. Grande folla di viaggiatori per l'IC 274, affidato questa sera alla Sr2 3232 nella vecchia livrea. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 febbraio 2016)

Curiosamente, e con un certo stupore da parte mia, salendo a bordo della carrozza letti sulla quale ho il posto prenotato non trovo nessuno a chiedermi il biglietto e ad indicarmi lo scompartimento: autogestione completa sulla fiducia, le cabine sono tutte aperte e con le tessere per l'apertura delle serrature inserite nelle porte. Il conduttore si materializzerà più tardi, bussando alla porta a viaggio abbondantemente iniziato, suscitando qualche perplessità per quello che potrebbe succedere se qualcuno tentasse di accedere abusivamente alle cabine, o semplicemente se un viaggiatore, per errore, prendesse possesso di uno scompartimento destinato ad altri.

Si parte alle 21:15 precise, con temperatura esterna di -4 °C e sempre sotto la neve, che ha continuato a cadere quasi ininterrottamente per tutte le 48 ore della mia permanenza a Rovaniemi. A Kemi, sulla costa, la nevicata si fa ancora più intensa.

Poichè avrei viaggiato in ogni caso in singolo, vista la modestissima maggiorazione di prezzo ho optato per uno scompartimento con toilette e doccia interne, scelta che si è rivelata assolutamente azzeccata e consigliabile. La toilette e la doccia sono ubicate entro il medesimo vano, separato dalla cabina letti da una porta con guarnizione in gomma, che si trasforma da toilette a doccia sbloccando la controparete incernierata che reca il lavello e lo specchio, ruotandola fino a portarla a ridosso del wc (che rimane così nascosto e riparato dall'acqua) e bloccandola nella nuova posizione.



**8. L'interno della cabina doppia con toilette/doccia privata, al piano superiore di una carrozza letti Edm. Lo spazio è sufficiente a consentire a due passeggeri di coabitare la cabina senza ostacolarsi a vicenda, mentre i letti, grazie all'ampiezza della sagoma limite russa utilizzata sulla rete finlandese, sono lunghi ben 200 cm e sono quindi molto comodi anche per passeggeri di statura superiore alla media. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 febbraio 2016)**

**9. la toilette privata si trasforma in doccia ruotando la controparete con il lavello e lo specchio. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 febbraio 2016)**

Tanto la cabina quanto il vano toilette/doccia si presentano in condizioni igieniche impeccabili; le sole note un po' sottotono sono relative al kit di cortesia, che consiste solo in una bottiglietta d'acqua, e soprattutto al fatto che il prezzo del biglietto non include la colazione (chi lo desidera può servirsi, a pagamento, della carrozza ristorante). Il viaggio è molto tranquillo e il comfort di marcia delle moderne vetture letti a due piani, introdotte all'inizio degli anni Duemila, è elevato, turbato solo da qualche frenata brusca e da qualche rumorino emesso di quando in quando da qualche elemento della pannellatura interna non perfettamente fissato.

Al mattino il treno è ancora perfettamente in orario, e tale rimarrà fino al termine del viaggio. Con opportuno anticipo viene annunciato tramite interfono, in finlandese e in inglese, che il treno fermerà al terminal auto accompagnate di Pasila esclusivamente per lo sgancio dei carri auto, mentre i viaggiatori con auto al seguito dovranno scendere alla stazione di Helsinki Pasila (la fermata successiva) e recarsi poi al terminal per recuperare le vetture. La sosta al terminal di Pasila è molto lunga, più o meno dalle 8:20 alle 8:50; tre minuti dopo viene effettuata la fermata per servizio passeggeri a Helsinki Pasila ed infine, alle 9 in punto, raggiungiamo la destinazione finale.



10. Gli ultimi passeggeri scesi dall'IC 274 si avviano verso l'uscita della stazione centrale di Helsinki sfilando accanto alla Sr2 3232, che ha condotto il treno per l'intera lunghezza del percorso, non essendo previsti lungo l'itinerario né inversioni di marcia né cambi trazione. A sinistra si riconosce un'elettromotrice a due casse Sm4 per servizi vicinali, di costruzione spagnola (CAF). (Foto Jacopo Fioravanti, 25 febbraio 2016)  
 11. Sull'altro binario servito dallo stesso marciapiede, due elettrotreni ad assetto variabile Sm3 accoppiati a comando multiplo, costruiti da Alstom a Savigliano a metà degli anni Duemila, sostano in attesa di effettuare un Pendolino per Turku (in Finlandia la categoria dei servizi effettuati è stata chiamata con lo stesso nome dei treni). (Foto Jacopo Fioravanti, 25 febbraio 2016)

Giovedì 25 e venerdì 26 mi dedico alla visita della città, necessariamente abbastanza sintetica, che non ho avuto modo di fare prima della trasferta in Lapponia. Purtroppo, l'ulteriore rialzo di temperatura intervenuto nei giorni precedenti, come previsto, ha dissolto il manto nevoso che avvolgeva la città e il ghiaccio che copriva le acque del porto: qualche lastra più spessa sopravvive nei bacini secondari più isolati, ma con ben 3 gradi sopra zero e il grigiore assoluto di un cielo sempre costantemente coperto l'atmosfera si è trasformata in quella di un autunno milanese.



12. Una vista della Kauppatori (Piazza del Mercato, che si apre direttamente sul porto) e della Esplanadi. Il rialzo della temperatura ha fatto svanire lo strato di ghiaccio che fino a tre giorni prima ricopriva quasi interamente le acque del porto di Helsinki; ne sopravvive qualche residuo nelle zone più marginali. (Foto Jacopo Fioravanti, 25 febbraio 2016)  
 13. L'ingresso (fotografato dall'interno) della fortezza marina settecentesca di Suomenlinna, patrimonio dell'umanità Unesco, costruita su un piccolo arcipelago di sei isole di fronte a Helsinki all'epoca della dominazione svedese. (Foto Jacopo Fioravanti, 26 febbraio 2016)

Di quanto sperimentato o visto in questi due giorni posso citare, per quanto riguarda ciò che rientra nel campo di interesse specifico di ferrovie.it: il trasporto pubblico della capitale, con i suoi bus, i suoi tram a scartamento metrico appartenenti a varie serie costruttive più o meno recenti, la sua metro (sulla quale ho fatto appena un paio di corse, perché la rete consiste in una sola linea e per i miei spostamenti ho trovato più comodo servirmi dei tram) e persino due linee urbane di navigazione, tutti utilizzabili con un titolo unico all'interno delle zone di validità prescelte, i treni (regionali, a lunga percorrenza e internazionali) che fanno capo alla stazione centrale e, per finire, le grandi navi ro-pax che attraccano praticamente nel centro della città.



14. Doppia trazione di locomotive Sr1 per il treno regionale per Kouvola delle 16:41, composto da vetture a vestiboli paracentrali di concezione simile alle nostre MDVC, delle quali sono anche coetanee. (Foto Jacopo Fioravanti, 25 febbraio 2016)



15. La Sr1 3026 nei vecchi colori (in questo caso più intonati alle carrozze) si incaricherà di condurre il treno notturno "Lev Tolstoi" per Mosca fino a Vainikkala, dove le subentrerà una locomotiva russa. (Foto Jacopo Fioravanti, 25 febbraio 2016)



16. Evidentissima la differenza tra la sagoma russo-finlandese della carrozza ristorante (a sinistra) e la sagoma RIC della carrozza letti di costruzione Siemens (a destra), atta a circolare anche sulla rete europea a scartamento 1435 mm. (Foto Jacopo Fioravanti, 25 febbraio 2016)



17. Helsinki è regolarmente collegata via mare con San Pietroburgo, Tallinn, Stoccolma e Travemünde. Al molo del Katajanokan Terminaali troviamo la MS "Mariella" di Viking Line, costruita da Wärtsilä a Turku e varata nel 1985, che copre la rotta Helsinki-Stoccolma. (Foto Jacopo Fioravanti, 26 febbraio 2016)

18. Sul lato opposto, al Makasiiniterminaali, troviamo la MS "Silja Symphony" di Silja Line, varata dagli stessi cantieri di Turku nel 1991 quando però erano già divenuti Masa Yards. Anche la "Silja Symphony" opera sulla rotta Helsinki-Stoccolma, in concorrenza con Viking Line. (Foto Jacopo Fioravanti, 26 febbraio 2016)



19. In mezzo ai giganti delle grandi compagnie di navigazione, si muove sulle acque del porto di Helsinki anche il piccolo ferry "Suomenlinna II" della linea urbana per Suomenlinna, varato nel 2004. (Foto Jacopo Fioravanti, 26 febbraio 2016)

Venerdì sera, in extremis, ricomincia a nevicare e una modesta spolverata di bianco, appena sufficiente a ricreare un accenno di atmosfera invernale, aggiunge qualcosa alle ultime foto ai tram scattate durante la passeggiata serale.



20. Sotto i primi fiocchi, la vettura tranviaria 119 di HSL (Helsingin seudun liikenne, la società che gestisce il trasporto pubblico nell'area di Helsinki), costruita da Valmet a Tampere a metà degli anni Settanta, transita in Senaatintori con un servizio della linea 4T. (Foto Jacopo Fioravanti, 26 febbraio 2016)



21. Calano le prime ombre della sera e si accendono le luci della città quando la vettura 107, costruita da Valmet a Tampere come quella della foto precedente ma una decina d'anni più tardi, avanza al centro della Mannerheimintie con un servizio della linea 4T in direzione di Munkkiniemi. (Foto Jacopo Fioravanti, 26 febbraio 2016)



22. La vettura 237, un Variotram Bombardier costruito su licenza da Transtech a Otanmäki all'inizio degli anni Duemila, sfila sulla Mannerheimintie sopra un velo di neve che evoca appena l'atmosfera invernale. (Foto Jacopo Fioravanti, 26 febbraio 2016)



23. La vettura 81, appartenente alla stessa serie della già vista 107, effettua la fermata della linea 4 di fronte agli storici magazzini Stockmann sulla Aleksanterinkatu. In primo piano la caratteristica scultura bronzea dei "Tre Fabbri", opera di Felix Nylund del 1932. (Foto Jacopo Fioravanti, 26 febbraio 2016)

24. Un'altra vettura Valmet, questa volta la 111, in sosta davanti alla stazione Centrale con un servizio della linea 3. (Foto Jacopo Fioravanti, 26 febbraio 2016)



25. In Senaatintori è visibile questo curioso incrocio doppio in cui tre rotaie convergono nel medesimo punto, formando una sorta di stella a sei braccia. (Foto Jacopo Fioravanti, 26 febbraio 2016)

Sabato 27, nell'ultima mattinata di permanenza a Helsinki, divido il tempo a disposizione fra una sessione fotografica nei pressi della stazione centrale, per approfittare della prima e ultima giornata di sole di tutto il viaggio, e la visita al piccolo ma interessante museo dei tram ubicato all'interno della vecchia rimessa del deposito di Töölö, nei pressi dello Stadio Olimpico.

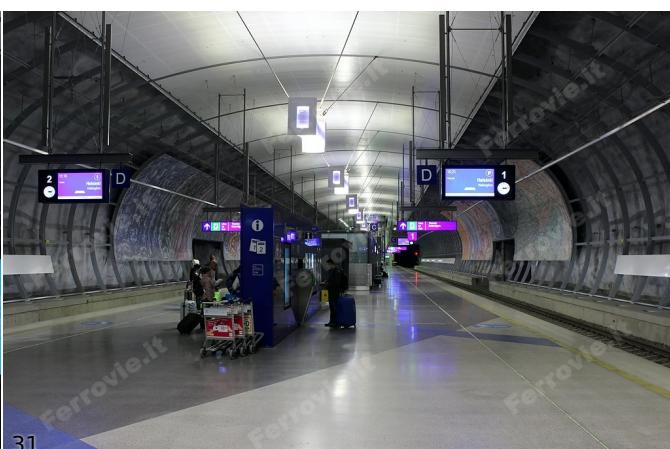


26. La vettura ippotrainata 11 del 1890, la rimorchiata aperta 243 del 1919 e la motrice 169 del 1941, tre dei sei rotabili che fanno bella mostra di sé nel piccolo museo tranviario di Töölö. (Foto Jacopo Fioravanti, 27 febbraio 2016)  
 27. Altri due rotabili della collezione del museo tranviario: la motrice 19 del 1911 e la motrice 165 del 1920. (Foto Jacopo Fioravanti, 27 febbraio 2016)



28. Sotto un cielo finalmente azzurro, un intercity reversibile lascia la stazione centrale di Helsinki per portarsi verso la stazione Pasila. (Foto Jacopo Fioravanti, 27 febbraio 2016)  
 29. Un elettrotreno Sm5 - uno Stadler a quattro casse - si dirige verso la stazione centrale con un servizio aeroportuale. (Foto Jacopo Fioravanti, 27 febbraio 2016)

Nel primo pomeriggio è ora di recarsi all'aeroporto per pendere il volo di ritorno a Bologna, sempre via Francoforte: diversamente dall'andata, quando presi il bus, stavolta per raggiungere l'aerostazione scelgo il treno, che parte dalla stazione centrale e si rivela rapido, comodo e anche molto conveniente rispetto ad altri servizi dello stesso tipo altrove in Europa (la corsa semplice costa 5,50 €).



30. La stazione ferroviaria a servizio dell'aeroporto di Helsinki Vantaa: vista in una direzione ... (Foto Jacopo Fioravanti, 27 febbraio 2016)  
 31. ... e in quella opposta. (Foto Jacopo Fioravanti, 27 febbraio 2016)

L'esperienza di utilizzo dei treni VR (Valtion Rautatiet, Ferrovie dello Stato) fatta in occasione di questo viaggio, benché mi abbia portato a totalizzare oltre 22 ore di permanenza a bordo, non è sufficiente per formulare una valutazione circostanziata ed attendibile dei servizi dell'operatore ferroviario pubblico finlandese. L'uso di soli tre treni, due dei quali sulla medesima direttrice, ha infatti lasciato fuori del tutto importanti categorie di servizi come i "Pendolino", gli espressi con le tradizionali "carrozze blu" e i regionali, e non consente di comprendere se l'elevato standard riscontrato sia costante, o meno, nel tempo e nel territorio. Tuttavia, se precisiamo chiaramente che quella che qui esprimiamo non può essere considerata più di una prima e parziale impressione, possiamo dire che è un'impressione decisamente positiva: treni mediamente abbastanza recenti e soprattutto in ottime condizioni esteriori ed interiori, spaziosi e puliti; frequenze adeguate alla mobilità suburbana e vicinale intorno al nodo della capitale e relativamente elevate, soprattutto in relazione alla densità di popolazione, anche lungo le linee del nord e dell'entroterra, con l'eccezione delle tratte più periferiche; prezzi dei biglietti tutt'altro che esosi, in alcuni casi più economici di quelli praticati da Trenitalia per servizi di categoria pari o addirittura inferiore, persino popolari se rapportati al costo della vita locale (e infatti il treno

è usatissimo). Si potrebbe citare anche il fatto che in Finlandia i treni circolano regolarmente e senza la minima perturbazione pur in presenza di temperature rigidissime (meno del solito quest'inverno) e di importanti accumuli di neve e ghiaccio; evidentemente la ferrovia, purchè gestita in modo adeguato, può funzionare perfettamente anche in condizioni meteoclimatiche molto più impegnative di quelle che altrove inducono a sospendere il servizio per precauzione...



**32** La Cattedrale luterana di Helsinki (Helsingin Tuomiokirkko), dedicata a San Nicola, risale alla metà dell'Ottocento, quando la Finlandia era un granducato appartenente all'impero zarista russo. (Foto Jacopo Fioravanti, 27 febbraio 2016)

Jacopo Fioravanti - 17 luglio 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**