

TRASPORTI E STAZIONI A LONDRA

Guardian angels sang this train

Passato e futuro del ferrotrasporto in Patria

testi e foto di Ferinando Baron

Chi ama Londra e vuole esplorarla in tutte le sue forme deve affrontare un viaggio in treno. Del resto, come ricordano con residuo orgoglio vittoriano gli inglesi, “La Gran Bretagna ha dato le ferrovie al mondo”. Di conseguenza, spulciare le *timetable* e cercare il treno giusto tra i vari *platform* è un tuffo nella Storia e nella cultura, oltre che un’avventura economica e di sopravvivenza: la rete inglese, infatti, oltre che la più vecchia, stando ai resoconti e alle polemiche pubblicate sui giornali e alle lamentele dei pendolari nei vari blog, sarebbe anche una delle meno efficienti d’Europa.

Don’t skip intro

Londra può contare su un sistema di trasporto passeggeri sviluppatosi già nell’Ottocento. Il primo tratto, in città, vide la luce nel 1836, dalla stazione di London Bridge sulla linea Londra-Greenwich. L’anno successivo apriva Euston e quello dopo Paddington. Da allora di acqua sotto i ponti (ferroviari) ne è passata assai e la rete si è sviluppata a macchia d’olio, di pari passo con l’espansione industriale. Numerosi studi sociali e storici hanno infatti dimostrato la relazione tra l’arrivo delle strade ferrate, la crescita demografica dei villaggi e della città e lo sviluppo economico. Il treno ha creato nuovo spazio e nuovo tempo, avvicinando la campagna alla metropoli.

Il primo impatto si è avuto sull’alimentazione: i londinesi hanno potuto avere a disposizione verdure fresche, latte e prodotti agricoli che prima solo immaginavano.



La dieta è migliorata, e così anche la vita degli operai che hanno potuto lasciare i luoghi malsani vicini alle fabbriche infernali della città, per approdare nella periferia e diventare pendolari grazie al treno. Sempre con il treno è iniziata l’espansione di Londra, quasi tutta raccolta nell’area della City e di Westminster prima che aprissero i servizi ferroviari passeggeri. Il treno ha anche migliorato la tecnologia del motore a vapore, che si è poi potuta applicare alle navi, rivoluzionando i trasporti marittimi su scala mondiale. È stata una spinta propulsiva (insieme alla

diffusione della stampa) che ha permesso alle élite culturali di inculcare ai cittadini il concetto di nazione britannica dalla Scozia alla Manica. Grazie al treno, infatti, gli inglesi, i gallesi, gli scozzesi e così via (lo stesso è accaduto nelle colonie) hanno potuto leggere, a pochissime ore di distanza l’uno dall’altro, gli stessi quotidiani, gli

stessi libri, gli stessi manifesti e annunci. Sempre il treno ha creato il tempo così come lo misuriamo oggi. Greenwich e il suo meridiano zero non sono concepibili se non in funzione dell'esigenza di creare un orario ferroviario basato sull'uniformità della misurazione del tempo da Glasgow a Dover.

Il treno e l'orologio, dunque, sono compagni di viaggio. L'uno ha introdotto la certezza dell'arrivo a destinazione delle merci. L'altro ha permesso di rendere uniforme il *quando* dell'arrivo: un quando uguale per tutti, che a sua volta ha dato alla Britannia la sicurezza di ciò che era: una grande potenza in ascesa. Nell'immaginario collettivo inglese, il treno ha rappresentato la *Britishness* al pari del British Museum e prima del Big Ben. Tanto che, ancora oggi, c'è chi crede che la ferrovia sia il miglior modo di capire la psiche dei sudditi di Sua Maestà: un misto di «ingenuità, incompetenza, nostalgia, corruzione, humor, capacità di sofferenza e persino repressione sessuale», come scrive Matthew Engel nel suo delizioso *Eleven Minutes Late*. Engel ha viaggiato in lungo e in largo utilizzando il sistema ferroviario, da Penzance (Cornovaglia) a Thurso (punta settentrionale della Scozia). E dentro la città di Londra? E' un viaggio nel viaggio, e vedremo perché.



Sorry, we are late

Innanzitutto una premessa: le ferrovie inglesi sono tornate in mano ai privati (come agli inizi della storia ferroviaria britannica) dal 1996. A muovere i treni non è una società dello Stato, ma tante compagnie dai nomi svariati: Thameslink, Virgin Rail, First Capital Connect, Southern, eccetera. Sono riunite nell'associazione di categoria Atoc, e hanno realizzato, per informare i passeggeri, il sito www.nationalrail.co.uk. Nello spazio online, non è però riportata la prima cosa da fare quando si entra in

Guardian angels sang this train, di F. Baron

una stazione ferroviaria di Londra: cioè capire che ore sono. Perché le tariffe possono variare sensibilmente (tanto sensibilmente) se si vuole utilizzare il treno nell'ora di punta oppure in momenti più tranquilli. Nel primo caso, prima di chiedere al *ticket service* il costo del viaggio è bene accertarsi di non avere problemi cardiaci, né di essere accompagnati da cardiopatici alfabetici, cioè in grado di riconoscere il numerino sul display e associarlo correttamente alle sterline (e non alle distanze chilometriche nello spazio siderale).

Un altro avvertimento importante è verificare sempre lo "stato del servizio": l'espressione "*good service*" (che in metropolitana è sinonimo di giubilo e feste prolungate per giorni e giorni da parte dei pendolari) è bandita dai tempi di Enrico VIII. Anche la formula "*service disruptions*", che si legge sul sito della National Rail è vietata, pena la decapitazione immediata al binario 13. Meglio un rassicurante "*engineering works*", per spiegare qualsiasi cosa non funzioni sulla rete, che ricorda tanto il caro vecchio italianissimo "stiamo lavorando per voi". Anche perché – nonostante interruzioni e problemi – il biglietto ve lo venderanno lo stesso: eventuali disagi sono un problema personale. Occhio, inoltre, ai vari *Airport express*, cioè ai treni diretti per gli aeroporti: costano almeno tre volte di più dei treni locali, che pure in aeroporto ci arrivano lo stesso, impiegandoci quasi il medesimo tempo.

Le cose vanno meglio se si sceglie la rete di Overground, cioè la rete urbana londinese, gestita dalla TfL e collegata alla rete metropolitana sotterranea. Proprio quest'ultima permette al viaggiatore curioso di girare Londra anche in treno senza spendere una follia.

Guardian angels sang this train, di F. Baron

Su e giù per Londra (e qualche numero)

La città conta 350 stazioni all'interno dell'area metropolitana denominata *Greater London*. Nella Londra "vera e propria" (cioè l'Inner London corrispondente alla zona 1 del sistema tariffario, in pratica l'area centrale della città), ci sono 17

stazioni ferroviarie principali. La più moderna e appariscente è St. Pancras, dove si attestano gli Eurostar dall'Europa, dopo aver attraversato il tunnel della Manica. La più famosa, per i non inglesi, è King's Cross: qui esiste il binario 9 e $\frac{3}{4}$, che tutti i lettori della saga di Harry Potter conoscono. Complessivamente (se si esclude la metropolitana) il servizio ferroviario di Londra può contare su 700 km di binari. Londra non conosce il concetto di stazione centrale dalla quale passa tutta la rete (come accade ancora, ad esempio, nelle città italiane). Al suo posto ci sono stazioni collocate in varie parti della metropoli sulle quali si attestano le

varie linee, a seconda della provenienza geografica (come nelle caselle del Monopoli, con le stazioni di nord ovest, nord e nord est, sud ovest, sud e sud est). Il collegamento tra le varie stazioni via ferro, inoltre, è stata un'esigenza sorta solo in un secondo momento, rispetto alla posa forsennata di binari realizzata agli inizi dell'800 dalle varie compagnie in maniera autonoma l'una dall'altra. Proprio l'idea di servire le stazioni e decongestionare le strade da carri e carrozze ha portato alla nascita della metropolitana, altra invenzione londinese esportata in tutto il mondo. Sconosciuta,



in fine, (ma ancora per poco) l'idea di un passante, cioè di un tunnel che attraversi da nord a sud l'area centrale (è stata Parigi la prima città a sperimentarlo): un'opera di questo tipo è in costruzione sotto il Tamigi ma non sarà pronta prima del 2011.

Game over(ground)

Londra è però abituata a cambiare in fretta. E visto che si parla di conoscere la capitale inglese osservandola dai finestrini, non c'è niente di meglio che utilizzare il già citato servizio London Overground. Si tratta di una sorta di metropolitana di superficie, con le stesse tariffe della metro e più integrato alla rete della *Tube* di quanto non siano le ferrovie. Overground è operativa solo da un paio di anni e raggruppa quattro linee ferroviarie preesistenti, gestite dalla compagnia Silverlink, tutte collegate tra loro. La rete attuale si sviluppa in gran parte nel Nord di Londra, ma interessa

anche il Sud Est. Parte da Richmond (Sud Ovest) e arriva a Stratford (stazione delle Olimpiadi del 2012, Nord Est). Il servizio completo attraversa 20 dei 33 borough da cui è formata la Greater London (si tratta di immensi "quartieri", anche se il termine è riduttivo). Ma il programma di investimenti non è finito: la parte di Overground che corre a sud est del centro sarà collegata alla parte nord, creando, a un anno dalle Olimpiadi 2012, un quasi anello ferroviario con frequenza da metropolitana, molto più esteso della Circle Line. Sarà una seconda circonvallazione – anche se incompleta

nel tratto Sud Est-Sud Ovest – paragonabile per estensione al sistema di tangenziali stradali di Milano.

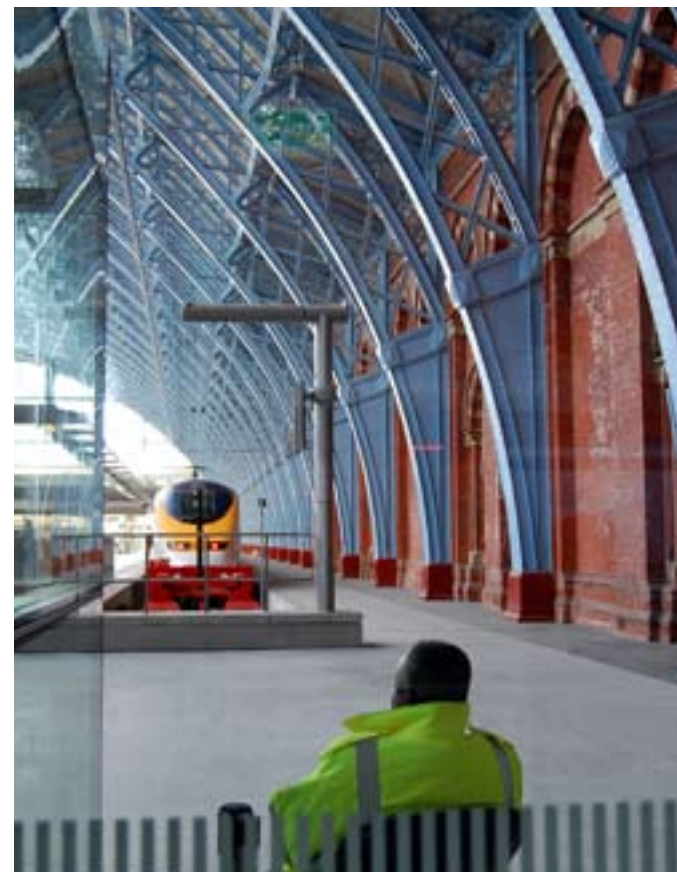
Transport for London, l'autorità che si occupa del coordinamento e del funzionamento del trasporto pubblico londinese, spenderà per questo progetto 326 milioni di sterline. Un altro tratto, per chiudere l'anello anche nella parte sud, prevedrà un nuovo braccio da New Cross a Clapham Junction, realizzando quindi l'intero percorso ellittico. Ed è proprio la parte sud di Londra quella più carente dal punto di vista dei binari sotterranei, mentre la ferrovia ha rappresentato un importante nodo di sviluppo della zona. Storicamente il Sud è sempre stato considerato, dagli stessi Londoners, "altro" rispetto alla città, sviluppata principalmente sulla riva nord del Tamigi, tra l'attuale torre di Londra e la cattedrale di St. Paul.

Il Sud Est della Capitale, invece, è stato per prima cosa un comodo punto di scarico delle merci trasportate via nave sul Tamigi e di conseguenza abitato dai ceti popolari che lavoravano nei *docks* (i magazzini, inizialmente posti sulla riva sud del fiume). La metropolitana – estesi in gran parte tra il 1860 e il 1933 – ha ignorato il Sud, soprattutto a causa della difficoltà di attraversamento del Tamigi in sotterranea. Ecco il motivo per cui Overground dovrebbe coprire una mancanza palese anche al viaggiatore distratto. Una prova? Basta prendere un autobus diretto a Sud (ad esempio il 155) e subito dopo aver attraversato il Tamigi, il mezzo rimarrà imbottigliato nel traffico e nelle code di automobili, assai più rare nel centro della città, dove è in vigore la *congestion charge*, la tassa che le automobili devono pagare per poter accedere a questa zona. Alto fattore che spinge i londinesi del Sud a mettersi al volante sono le già citate tariffe ferroviarie: motivo per cui Overground dovrebbe avere un buon successo tra i pendolari.

Cartina alla mano, dunque, non resta che saltare sul primo aereo e una volta

Guardian angels sang this train, di F. Baron

atterrati nella capitale britannica, puntare verso una stazione ferroviaria. Edificio che, rappresentando una parte importante della storia di Londra e della vita dei suoi residenti, si può definire davvero un "luogo comune". Anche se, a proposito di luoghi comuni, sui treni britannici nessuno, durante l'ora di punta, avrà mai abbastanza spazio tra sé e il vicino appiccicato alla sua spalla per tirar fuori dalla tasca una tazza di tè Earl Grey e un paio di digestive cookies. Peccato: sarebbe un gesto *very British*.



Guardian angels sang this train, di F. Baron



Ferdinando Baron, giornalista professionista dal 2003, cronista e narratore, è corrispondente del Corriere della Sera per il Nordmilano.

“Summary execution if you fail to show on demand a valid ticket”.

La minacciosa scritta, con tanto di cappio disegnato, appiccicata al posto di quella vera (che prevede non una “sommara esecuzione” se il controllore ti trova con biglietto non valido, ma una più tranquilla “penalty fare”, cioè una multa) su un vagone della metropolitana di Londra racchiude tutta l’ironia del pendolare che vive nella città sul Tamigi. Perché il viaggio utilizzando le rotaie è un’esperienza a tutto tondo. Tattile, quando si sta stretti stretti come sardine, durante le peak hours, cioè le ore di punta e ti tocca il sedere una simpatica vecchietta irlandese, mentre tu credi che sia Naomi Campbell. Olfattiva, con una varietà degna di un mercato arabo, dall’odore dei cibi etnici a quello della sporcizia, dal profumo della vicina che vorrebbe nascondere un terribile venerdì sera a quello pungente della ruggine. Visiva, con tanto di fili elettrici scoperti e lasciati scorrere, come serpentelli di campagna, le pubblicità colorate dei musical lungo le scale mobili, le mode che si incrociano: un sari sfiora un tight, jeans e maglietta di fianco a tailleur, chador che non guardano magliette scollate e felpe della squadre di calcio. Uditiva e davvero c’è n’è per tutti i gusti: dalla bella vocina cantilenata della Piccadilly line, che si mangia le parole, dicendo più o meno... “This (pausa) ispiccadillystation (pausa) change here (pausa) to gosfordparkbigbangarsenalholigans”, ai menestrelli con chitarre, violini, e vari strumenti musicali nei corridoi di accesso alle stazioni. Gusto: dal sushi all’hot dog, alla pizza e al kebab, appena fuori o dentro la metropolitana, non manca davvero nulla. Ma se si vuole davvero vivere a fondo l’esperienza nella tube, anche lontano dalla Manica, vale la pena visitare due siti molto divertenti, che riuniscono l’ironia e il senso pratico dei Londoners. Uno è il blog ufficiale dei pendolari della metro di Londra: <http://london-underground.blogspot.com/>. L’altro è uno spazio web dove comprare simpatici stickers, ideale per chi ha il sonno facile nei vagoni: www.wakemeupat.com/stickers/stickers.html. Davvero è facile, specie la sera, che qualcuno, colpito da Morfeo, appoggi la testa su quella del vicino e si faccia una bella ronfatina. Ma ci sarà qualcuno che “mi sveglia alla stazione di...”, come chiede gentilmente l’adesivo? Verrebbe da rispondere, “Provare per credere”.