

BOSTON ED I TRASPORTI PUBBLICI COLLETTIVI di G. Molteni

LA CITTA'

La città di Boston, capitale dello stato del Massachusetts, è una delle più “antiche” degli Stati Uniti d’ America, essendo stata fondata nel 1630 dai primi coloni britannici. Il legame con la madrepatria Gran Bretagna, nonostante l’ indipendenza proclamata nel 1776, non si è comunque mai interrotto, tanto che questa zona del nord est degli USA, affacciata sull’ oceano Atlantico e comprendente sei stati (oltre al Massachusetts, Maine, New Hampshire, Vermont, Rhode Island e Connecticut) si chiama ancora New England, cioè nuova Inghilterra.



Fig. 1 - Il punto rosso in alto a destra indica la posizione di Boston negli USA

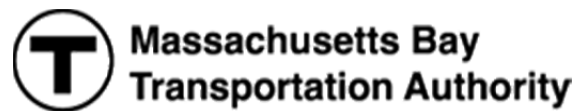
A rinforzare l’ afflusso dalle isole britanniche, va ricordata da metà ottocento la grande immigrazione irlandese, seguita per importanza da quelle italiana e portoghese qualche anno più tardi. Ancora oggi è molto forte il collegamento con l’ Irlanda: ci sono infatti diversi voli al giorno da e per Dublino e Shannon operati dalla compagnia aerea di bandiera irlandese Aer Lingus. Tra le famiglie irlandesi di Boston che “ce l’ hanno fatta”, diventando importanti e famose, ci sono di diritto i Kennedy.

La città, posta su una baia alla foce dei fiumi Charles, Mystic e Chelsea non è grandissima, circa 620.000 abitanti su 232 Km², verrebbe da dire dimensioni europee, ma con i comuni vicini forma la “great Boston”, un’ area metropolitana di 4,8 milioni di abitanti, la 5^a della nazione. Tra le eccellenze di Boston a livello mondiale (anche se in realtà si trovano entrambe nel confinante comune di Cambridge) ci sono le due famosissime università di Harvard ed il MIT - Massachusetts Institute of Technology, autentiche fabbriche di super cervelloni e premi nobel.

I TRASPORTI URBANI

Nella “great Boston” c’è un unico grande operatore di tpl, nato nel 1964, ed oggi sesto per dimensioni negli USA, che si chiama MBTA (Massachusetts Bay Transportation Authority - autorità dei trasporti della baia del Massachusetts), che programma e gestisce il servizio di autobus, tram, metropolitane, battelli più alcuni collegamenti ferroviari pendolari (commuter rail). MBTA trasporta giornalmente circa 1,3 milioni di passeggeri. <http://www.mbta.com/>

Il logo della MBTA è una T maiuscola nera in un cerchio bianco con bordo nero. Lo stesso logo, oltre a comparire sui mezzi, identifica gli accessi a metropolitana e ferrovie locali.



Il servizio in città e immediati dintorni si articola su:

- tre linee metropolitane vere e proprie (linee arancio, rossa e blu)
- una quarta linea metropolitana (linea verde) formata in realtà da quattro linee tranviarie, che in centro viaggiano in un tratto comune sotterraneo, e poi si dividono proseguendo in superficie per destinazioni diverse nella periferia ovest
- una breve ma particolarissima linea di tram in sede propria (Ashmont-Mattapan line), che in pratica costituisce il prolungamento a sud del ramo Ashmont della linea metropolitana rossa, ed è esercita con tram PCC degli anni quaranta
- quattro linee “veloci” di autobus/filobus bimodali o ibridi, chiamate “silver line” (linea argento) che in centro viaggiano sottoterra come una metropolitana
- 83 linee di autobus urbani (almeno 4 sono linee filoviarie) e 85 suburbane
- 4 linee di battelli nella baia

Qui la rete completa MBTA: http://www.mbta.com/schedules_and_maps/system_map/

Il servizio sulle linee principali (metropolitane, tram e “silver line”) inizia generalmente tra le 5 e le 5:30 del mattino, mentre alla sera le ultime partenze dai capolinea sono tra mezzanotte e l’una. Le frequenze variano nei feriali da un minimo di 5-7 minuti nell’ ora di punta agli 8-11 dell’ ora di morbida e serale. Nei festivi si va dai 10-16min del mattino ai 9-12min. del pomeriggio.

Per quanto riguarda gli autobus, solo 15 delle 83 linee urbane hanno frequenze inferiori ai 10min. nella punta feriale, e ben 52 hanno passaggi oltre i 20min.; addirittura alcune linee che servono zone ultra periferiche hanno un passaggio ogni 40 o 60min.



Foto 1 - Questa è la rete su ferro (metro e tram) urbana, come appare sulla fiancata di uno dei tram PCC della linea Ashmont-Mattapan

LE LINEE METROPOLITANE

La città di Boston ospita la più antica linea sotterranea degli USA battendo, pur di soli sette anni, la più celebrata ed importante subway di New York: decisa nel 1891 la costruzione di un primo tratto lungo 1,8 miglia, il 20 marzo 1895 si aprirono i primi cantieri. La linea, costruita con il noto metodo “cut & cover”, fu aperta ai passeggeri il 1° settembre 1897 tra Park street e Public Garden, ed è tutt’ ora parte dell’ attuale linea verde (tratta Park street - Boylstone).

La attuale **linea verde** è formata in realtà da quattro linee tranviarie, denominate B, C, D ed E, che nella periferia ovest corrono in superficie, spesso in sede propria (la linea D ha un aspetto decisamente ferroviario), poi in centro si ricongiungono nello storico tunnel. Le linee B e D terminano con un anello sotterraneo a Government Center, la linea C fa capolinea alla North station, mentre la sola linea E risale in superficie e termina a Lechmere, poco oltre il Charles river. Anche nel tratto in galleria i tram marcano a vista, e per il segnalamento sono utilizzati normali semafori stradali. La linea ha tre depositi: Riverside (il principale della rete, sede anche delle officine) al termine della lunga linea D, il piccolo Boston College alla fine della linea B e Cleveland Circle alla fine della linea C e prossima alle linee B e D.



Foto 2 - Un tratto della linea B, in superficie ma in sede propria lungo Commonwealth avenue

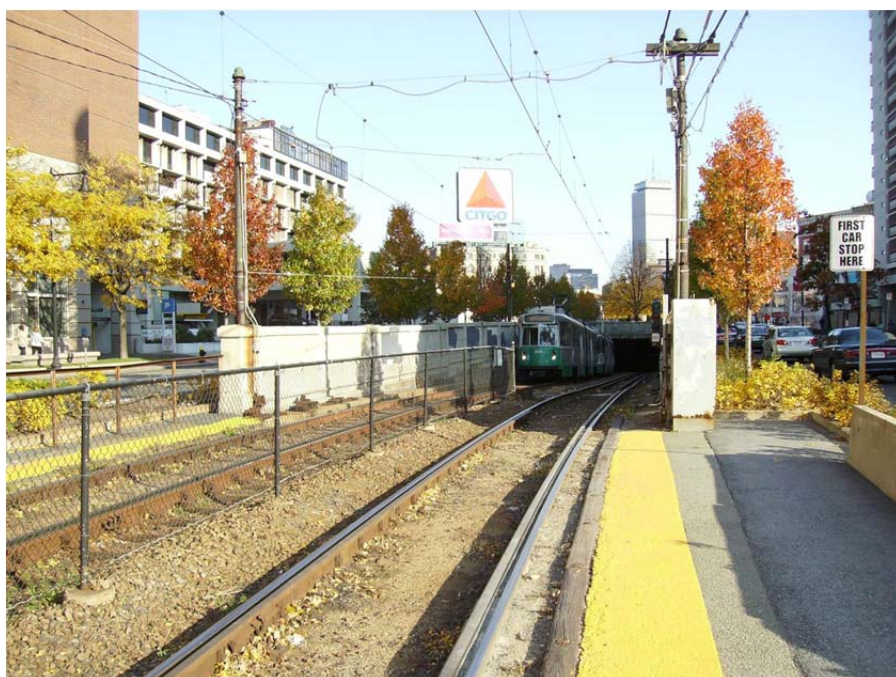


Foto 3 - In foto il punto in cui la linea B, in direzione centro città, scende in galleria tra le fermate Blandford street (superficie) e Kenmore (sotterranea)

Complessivamente la linea verde è lunga 36,4 Km (di cui 7,2 Km sotterranei) con 65 fermate/stazioni, ed è servita da poco più di 200 tram articolati a due casse accoppiabili in multiplo fino a 3 unità. L' alimentazione elettrica è aerea a 600Vcc. Su questa linea circolano

anche 100 tram articolati semi ribassati Breda, costruiti a Pistoia a fine anni 90.
http://www.ansaldobreda.it/Portals/0/Contents/Prodotti/Urbantransport/Metros/Boston/Pdf/109_ITA_BOSTON.pdf



Foto 4 - Uno dei tram Breda "tipo 8" in servizio sulla linea B alla fermata sotterranea Park street

La linea verde verrà prolungata a breve per 5,4 Km a nord da Lechmere a West Medford, in affiancamento alla ferrovia suburbana esistente. I lavori, affidati a gennaio 2013 e partiti ad aprile, dovrebbero concludersi a marzo 2015. Questo è il sito ufficiale relativo al prolungamento: <http://greenlineextension.eot.state.ma.us/>

Le linee arancio e rossa, vere metropolitane pesanti con tratti in galleria, in sopraelevata ed in superficie (spesso affiancate a linee ferroviarie), hanno alimentazione a 600Vcc da terza rotaia.

La **linea arancio** ha andamento sud-ovest, nord passando dal centro, è lunga 18 Km di cui solo 3 Km sotterranei e 7,5 Km sopraelevati, con 19 stazioni, serve la North Station e riprende il percorso della prima linea cittadina sopraelevata aperta il 10 giugno 1901, detta "E1" da elevated, che significa appunto sopraelevata. Nel corso degli anni, la parte sopraelevata è stata demolita (nel 1975 nel tratto nord e tra il 1983 ed il 1987 in quello sud) e sostituita da tratte sotterranee o in superficie. Nella parte sud del suo percorso, la linea arancio si è sviluppata lungo linee ferroviarie pre-esistenti da prima di Back Bay fino al capolinea di Forest Hills, così come a nord da North station fino all' altro capolinea di Oak Grove.

Il deposito della linea arancio si trova vicino alla stazione Wellington.

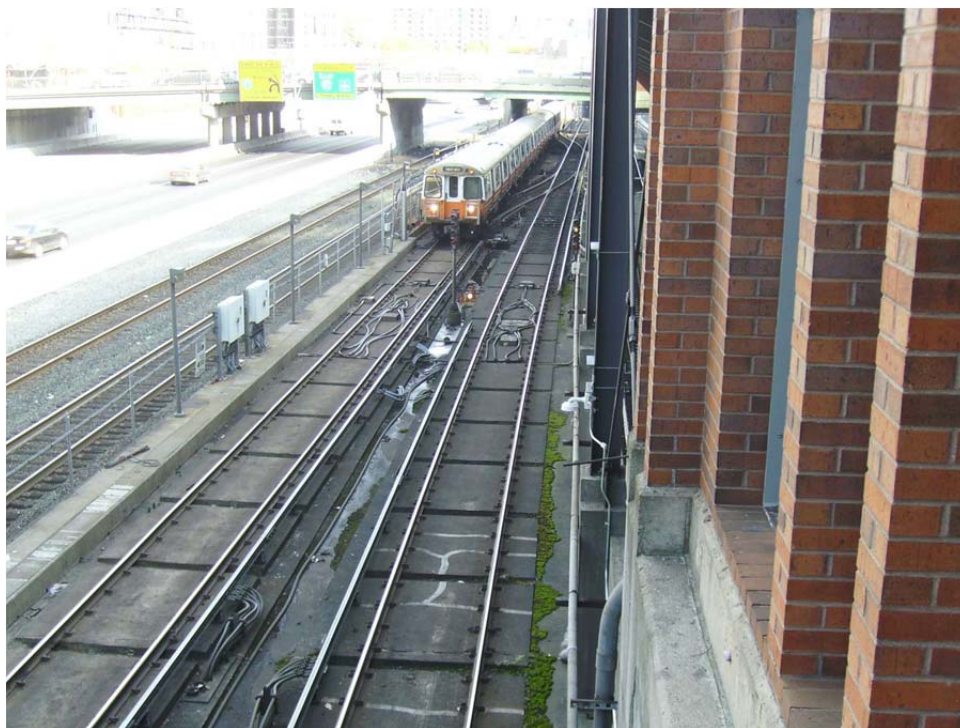


Foto 5 - La linea arancio in prossimità della fermata Back Bay, in un tratto in trincea che affianca una linea ferroviaria ed un' autostrada



Foto 6 - Un treno della linea rossa alla fermata Charles/MGH, si appresta ad attraversare il ponte sul Charles river verso il capolinea nord Alewife. Sullo sfondo i palazzi del centro di Boston.

La **linea rossa**, con andamento nord-sud, il cui primo tratto da Park street ad Harvard è stato aperto il 23 marzo 1912, è lunga 33 Km (di cui 14 in galleria) con 22 stazioni, parte nel comune di Cambridge a nord, raggiunge il centro città, serve la South Station e poi si divide in due diramazioni a sud. La linea rossa ha due depositi (tra Andrew e JFK-U Mass e e dopo la stazione terminale di Ashmont).



Foto 7 - Il deposito di Ashmont (chiamato anche Codman train yard) della linea rossa

La **linea blu**, la più “giovane” della rete, parte dal centro cittadino, sottopassa in galleria il porto, serve (anche se non proprio direttamente) l’ aeroporto Logan e prosegue in direzione nord-est. Anch’ essa alimentata a 600Vcc, la linea blu è la più breve delle tre con i suoi 9.5 Km e 12 stazioni. Nel tratto iniziale sotterraneo di 3,4 Km, nato come tranvia il 30 dicembre 1904 poi trasformata in metropolitana nel 1924, ha la terza rotaia, mentre nel tratto periferico, aperto tra il 1952 ed il 1954 sfruttando una ferrovia cessata, è alimentata da catenaria.

La linea blu verrà prolungata a nord da Wonderland a Lynn sfruttando ancora una ferrovia dismessa, mentre dal lato opposto, in centro città, verrà prolungata di circa 400m da Bowdoin a Charles, creando una corrispondenza diretta con la linea rossa. Per questo secondo prolungamento verrà abbandonata l’ attuale stazione di Bowdoin, dotata sia di anello di ritorno (eredità del suo passato tranviario) che di una normale asta di manovra a due binari.

Il solo deposito della linea blu è adiacente alla stazione Orient Heights.



Foto 8 - Un treno della linea blu in arrivo alla stazione Wood Island, diretto verso nord al capolinea esterno di Wonderland



Foto 9 - Un tram PCC sulla Ashmont-Mattapan line, fermata Cedar Grove. Sullo sfondo la rampa ed il capolinea sopraelevato di Ashmont, corrispondenza con la linea metro rossa, di cui si intravede un treno sull' asta di manovra di fine linea

La **Ashmont-Mattapan** line, lunga 4 Km e 8 fermate del 1929, è una linea assolutamente particolare, e ricorda le tranvie interurbane molto diffuse negli USA nei primi decenni del novecento. Il percorso riutilizza una vecchia ferrovia, corre per lunghi tratti immersa nel verde, ed è servita dal 1985 da vetture tranviarie PCC originali degli anni quaranta ritirate dalle altre linee della rete.

Il capolinea nord di Ashmont, una volta allo stesso livello della metropolitana, è stato interamente ricostruito tra metà 2006 ed fine 2007, ed oggi si presenta come un anello sopraelevato, la cui rampa di accesso è affiancata all' asta di manovra (ed accesso all' adiacente deposito) della metropolitana rossa.



Foto 10 - Il capolinea attuale della Ashmont-Mattapan line si trova sopra all' asta di manovra della linea metropolitana rossa (visibile al centro), ed è costituito da un anello sopraelevato

Durante la chiusura della linea, sulla decina di vetture rimaste è stato installato l' impianto di condizionamento, estendendone così la vita operativa di alcuni anni ancora. La Ashmont-Mattapan ha il suo deposito a fianco del capolinea sud di Mattapan.

Qui la mappa schematica delle linee su ferro sopracitate:

http://www.mbt.com/schedules_and_maps/subway/

LE LINEE SU GOMMA

Come detto all' inizio, MBTA gestisce un buon numero di linee d' autobus, che oltre ad essere di apporto e distribuzione per le linee su ferro, coprono tutte le restanti zone cittadine non raggiunte da metropolitana, tram e ferrovie, spingendosi fino all' estrema periferia dei numerosi comuni che costituiscono l' area urbana.

Per quanto riguarda i mezzi impegnati, ho visto solo ed esclusivamente i classici New Flyer da 12m circa, con la rastrelliera porta bici montata sul davanti, soluzione piuttosto diffusa negli USA.



Foto 11 - Autobus New Flyer in servizio sulla linea 77 lungo Massachusetts avenue a Cambridge

Discorso diverso per le quattro **silver line** (linee argento), che in realtà sono linee di autobus-filobus snodati veloci in sede prevalentemente promiscua che MBTA, per ragioni di immagine, equipara alle linee metropolitane sulla cartografia e nella segnaletica.

Le linee SL1 e SL2 percorrono un tratto in tunnel dotato di bifilare lungo 1,5 Km e tre fermate, di cui il terminale South station è in corrispondenza sia con l'omonima stazione ferroviaria che con la metropolitana linea rossa.

Al di fuori di questo tratto sotterraneo le linee si dividono e viaggiano in superficie, spesso in corsia riservata. La linea SL1 per l' aeroporto percorre invece, in modalità diesel, il lungo tunnel dell' autostrada 90 sotto il porto prima di transitare da tutti e quattro i terminal dell' aeroporto.

Sulle linee SL1 ed SL2 circolano 32 "Duo-bus" (autobus-filobus) snodati da 18m circa costruiti da Neoplan USA e Skoda nel 2004-2006.



Foto 12 - Un filobus bimodale "DuoBus" Neoplan USA-Skoda della silver line 1, appena arrivato dall' aeroporto alla fermata terminale sotterranea di South station, aperta nel 2004



Foto 13 - Un autobus ibrido in Washington st. sulla linea SL5 verso Dudley sq. Il rombo bianco e la pavimentazione rossa in primo piano, identificano la corsia riservata in direzione opposta

Aggiungo che, anche se non vista dal sottoscritto, nel comune di Cambridge esiste dal 1936 una rete filoviaria con quattro linee facenti tutte capo ad Harvard station. Su queste linee circolano 28 filobus da 12m di costruzione Neoplan-Skoda del 2003-2004.

LE FERROVIE SUBURBANE

Come detto, la città di Boston è servita anche da alcune linee ferroviarie suburbane (commuter rail) gestite sempre da MBTA: cinque linee fanno capo alla North station e altre sette sono attestate alla South station. In tutto le stazioni/fermate servite sono 132 in 81 comuni lungo circa 425 Km di rete. Molte di queste linee, sono state realizzate semplicemente recuperando vecchie ferrovie, che fino agli anni sessanta venivano dismesse e abbandonate.

I passeggeri quotidiani delle linee ferroviarie suburbane MBTA sono circa 145.000.

In 103 delle 132 stazioni/fermate ci sono parcheggi di corrispondenza per un totale di 55.000 posti auto.



Foto 14 - Un treno suburbano pronto alla partenza dalla South station. La struttura sopra ai binari è un' autostazione per numerose linee d' autobus, anche a lunga percorrenza

Qui la mappa dei servizi ferroviari suburbani (commuter rail) di MBTA:

http://www.mbta.com/schedules_and_maps/rail/



Foto 15 - Dal lato opposto alla semipilota, ecco le classiche motrici GP40 (a sinistra) ed F40PH, qui in livrea MTBA. I segni scuri sul muro sono dovuti agli scarichi dei motori di queste macchine

In un futuro per ora imprecisato, è prevista la costruzione di una galleria a doppio binario, affiancata all'autostrada 93, per collegare le due stazioni cittadine (entrambe di testa) North e South station, creando così un collegamento diretto oggi inesistente tra le due reti.

LE LINEE DELL' AEROPORTO

Come detto nei paragrafi precedenti, l' aeroporto internazionale Logan è collegato alla città dalla linea blu della metropolitana e dalla silver line SL1 oltre che da una delle linee di battelli; in realtà solo la SL1 ferma davanti ad ognuno dei quattro terminal aeroportuali, mentre la fermata Airport della linea metropolitana blu si trova ad oltre un chilometro dal terminal più vicino (e un paio dal più lontano).

Per questo motivo, la Massport (società pubblica che gestisce sia l' aeroporto che il porto) effettua il servizio di collegamento tra i vari terminal e verso la metropolitana, i parcheggi e l'imbarcadero con propri autobus su cinque linee navetta gratuite. Su queste linee prestano servizio dei modernissimi autobus urbani ibridi a piano semi-ribassato (low entry) BRT costruiti da NABI, entrati in servizio nel 2012-2013.



Foto 16 - Un recentissimo autobus ibrido NABI BRT di Massport su una delle linee aeroportuali



Foto 17 - Massport utilizza anche alcuni snodati, sempre NABI BRT, sulle proprie linee

I SERVIZI TURISTICI

Anche a Boston, come in molte città del mondo, esistono dei servizi turistici con autobus decisamente particolari. Qui però non circolano autobus scoperti o a due piani, ma mezzi più particolari, spesso con carrozzerie che vorrebbero ricordare vecchi tram (che qui chiamano trolleys).

Le due principali società che effettuano servizi turistici, entrambe con il sistema hop-on hop-off (salita e discesa senza limiti nell' arco della validità del biglietto, di solito 24 ore) sono la Super Tours con due linee normali ed una "anfibia", e la Old Town Trolley con una linea.

Ecco qualcuno di questi mezzi speciali, tra cui il curioso anfibio "super papero" che si tuffa letteralmente nelle acque del porto davanti all' acquario cittadino, e naviga per tre quarti d' ora attorno alla città.



Foto 18 - Uno degli "upper deck trolleys" (tram piano superiore) della Super Tours



Foto 19 - Uno degli "orange & green" della Old Town Trolley Tours



Foto 20 - Il curioso anfibio "super duck" (super papero) della Super Tours

IL “NEGOZIETTO”

Per concludere, un’ informazione che ritengo molto utile agli appassionati di trasporti che visiteranno Boston: al numero 1735 di Massachusetts avenue a Cambridge, c’ è un negozio semi-ufficiale (lo trovate anche sul sito MBTA: <http://www.mbtagifts.com/shop.php?i=s>) che vende di tutto in tema trasporti. Ci sono le classiche tazze, le cartine, i modelli in scala, i libri ed i video, ma anche parti di mezzi ormai demoliti, ed i cartelli delle stazioni della metropolitana con il nome, praticamente a grandezza naturale! Purtroppo io sono arrivato a questo negozietto pochi minuti dopo la chiusura (sarà per una prossima volta...), ed il giorno dopo rientravo in Italia, ma sappiate che è aperto tutti i giorni della settimana, domenica compresa.

Per arrivare basta prendere la metro rossa e scendere alla fermata Porter. Appena arrivati in superficie prendere Massachusetts avenue in direzione sud (verso Harvard) e dopo poche traverse (o pochi isolati, come dicono i locali) siete arrivati.

Se invece pensate che non andrete mai in vita vostra a Boston, è possibile acquistare i vari prodotti anche sul sito: <http://www.mbtagifts.com/shop.php?c=a>



Foto 21 - Il negozio di souvenir “trasportistici” al 1735 di Massachusetts avenue a Cambridge

Tutte le foto sono dell’ autore, e sono state scattate il 31 agosto ed il 1° settembre 2013, tranne le n° 3, 5, 8 e 13, scattate il 12 novembre 2011.

G. Molteni - 10/2013