GLI AUTOBUS DI HELSINKI di G. Molteni

Il TPL nell' area regionale di Helsinki (14 comuni in tutto), nell' area metropolitana (Helsinki più Espoo, Kauniainen e Vantaa) e nella capitale è pianificato ed organizzato da HSL (Helsingin Seudun Liikenne), società consortile nata il 1° gennaio 2010 dalla fusione tra la comunale HKL e la regionale YTV, che decide anche le tariffe, il sistema di bigliettazione, e gestisce la controlleria, il marketing, l' informazione all'utenza.

HSL HRT Helsinki Region Transport

Ad HSL spetta anche il compito di redigere ed aggiornare il piano del sistema dei trasporti della regione di Helsinki, oltre che supervisionare ed affiancare i vari gestori nella scelta dei nuovi veicoli da acquistare. HSL ha sotto controllo sia autobus, tram e metropolitana, che i treni suburbani che di fatto però sono ancora in mano a VR, proprietaria dei treni (tranne i Flirt, di HSL) e del personale.

Nel 2010, ultimi dati disponibili, nella regione si sono avuti 326.9 milioni di viaggi (166.6 milioni in autobus, 57.1 in metropolitana, 54.5 in tram, 47.1 sui treni suburbani e 1.6 su battelli), ed i passeggeri dimostrano di gradire: su una scala da 1 a 5, complessivamente il TPL guadagna un 4.05, con un massimo del 4.15 per la metropolitana ed un minimo del 3.93 per gli autobus regionali. Il dato è confermato anche a livello continentale da indagini UITP. Nel centro di Helsinki, nell' ora di punta del mattino il 72% degli spostamenti viene effettuato con i mezzi pubblici (circa due terzi su ferro ed il restante terzo su gomma). Per meglio apprezzare questi dati, è utile ricordare che il comune di Helsinki ha 590.000 abitanti su 715Km^2, l' area metropolitana circa 1.000.000 su 1.490Km^2 e l' area regionale circa 1.300.000 su 5.518km^2.

L' urbano di Helsinki

Nella capitale, la divisione ferro dell' ex "municipalizzata" HKL si è aggiudicata il contratto per il servizio tram e metropolitana fino al 2024, mentre nel settore gomma le cose sono più complesse, in quanto al momento esistono 6 operatori, che sotto il controllo di HSL eserciscono le 62 linee regolari, le 21 notturne e le 29 di quartiere (queste ultime servite prevalentemente da minibus).

Foto 1 - Due Lahti Scala di Helsingin Bussiliikenne con la nuova livrea unificata a sinistra e la vecchia a destra

La presenza di più gestori ha fino ad oggi consentito una gran varietà di livree sui mezzi. Purtoppo la varietà di livree dei vari operatori è destinata piano piano a ridursi fino a sparire: nel settembre 2010 infatti HSL ha deciso di adottare un' unica livrea, che viene applicata ai nuovi autobus che vengono via via immessi in servizio (nella foto 1 due mezzi identici, due Lahti Scala, stesso operatore, Helsingin Bussiliikenne ma livrea originale per uno e nuova livrea unificata HSL per l' altro). Sui mezzi rimarrà comunque sempre chiaramente esposto il nome del singolo operatore.

La parte del leone nella capitale spetta ad HBL (Helsingin Bussiliikenne), fusione tra la divisione gomma dell' ex "municipalizzata" HKL e STA (Suomen Turistiauto) cui nell' orario invernale 2012-2013 sono affidate ben 35 linee, seguita da Nobina con 19, Pohjolan Liikenne con 6, Veolia con 2, Taksikuljetus e Tammelundin Liikenne con una ciascuno. Delle linee di quartiere (Jouko), 14 sono gestite da Taksikuljetus, 13 da Nobina, 8 da HBL. In centro città arrivano anche i mezzi di Westendin Linja. I totali non corrispondono a quanto sopra perchè alcune linee sono affidate a due o più operatori.

Stranamente i grossi gruppi internazionali non sembrano essere molto interessati ad Helsinki: solo Veolia è presente, anche se marginalmente, mentre Stagecoach e Connex si sono ritirate dopo alcuni anni. Nobina è un gruppo internazionale centrato sul nord Europa (Svezia e Danimarca).

Per quanto riguarda i mezzi, quello che immediatamente colpisce l' occhio dell' appassionato livree a parte, è la notevole diffusione dei mezzi da 15m a tre assi, mentre sono scomparsi del tutto i già pochi 18m snodati, utilizzati in passato solo da HKL.

Tra i costruttori ovviamente la svedese Volvo è molto presente con diversi modelli originali (7000, 8700 ed i recentissimi 8500 in varie versioni come numero di assi e lunghezze) foto 2, 3, 4.

Foto 2 - Volvo 7000 originale di HBL in Rautatientori

Curiosamente non c'è più in servizio nessuno Scania completo (i pochi OmniCity ex HKL sono stati venduti usati in Finlandia a Turku ed in Estonia a Tallinn), mezzi che comunque sono sempre stati una rarità da queste parti.

Foto 3 - Volvo 8700 urbano originale di Tammelundin Liikenne in Rautatientori

Foto 4 - Volvo 8500 LE da 15m di Nobina in Asema-aukio

Foto 5 - Irisbus Crossway LE urbano di Pohjolan Liikenne in Rautatientori

Foto 6 - Irisbus Citelis di Westendin Linja in Elielinaukio

Più recente la presenza di Irisbus con Crossway LE urbani e qualche Citelis, foto 5 e 6. Tra gli “altri originali” da segnalare alcuni recentissimi VDL Citea 2 consegnati ad agosto 2012, foto 7, e tra i più datati, qualche raro Mercedes Citaro e pochi MAN Lion’s City, foto 8 e 9.

Foto 7 - Un nuovissimo VDL Citea 2 LLE di Nobina con la nuova livrea unificata in Elielinaukio

Foto 8 - Un raro ed anziano Mercedes Citaro CNG di Tammelundin Liikenne in Hämeentie

Foto 9 - Man Lion’ s City CNG di HBL in Elielinaukio

Per i carrozzati largo uso di telai Scania e Volvo. Il carrozziere principale è la finlandese Lahti (o più precisamente Lahden Autokori Oy), ormai quasi completamente acquisita da Scania, che ha piazzato i suoi Scala “che sorridono” a due e tre assi praticamente a tutti gli operatori, foto 10, 11 e 12 (quest’ ultimo di un’ autoscuola), degni successori del modello 402 a due e tre assi degli anni 90, foto 13.

Foto 10 - Lahti Scala 15m tre assi di Pohjolan Liikenne, allestito su telaio Scania, in Rautatientori

Foto 11 - Un altro Lahti Scala 15m di Veolia in Hämeentie

Foto 12 - Lahti Scala in versione 12m due assi di un' autoscuola in Mannerheimintie

Foto 13 - Lahti 402 di HBL da 13,5m, "genitore" degli attuali Scala in Hämeentie

Altra presenza di casa è (era) Carrus, carrozziere finlandese acquistato anni fa da Volvo, di cui sopravvivono gli ultimi City M ed L di fine anni novanta, foto 14 e 15.

Foto 14 - Carrus City M di HBL su telaio Volvo in Rautatientori

Foto 15 - Carrus City L di Nobina (ma ancora nei vecchi colori di Stagecoach) su telaio Volvo in Elielinaukio

Anche la ungherese Ikarus ha venduto anni fa alcune serie di mezzi allestiti su telai Scania, sia a due che a tre assi, foto 16 e 17.

Foto 16 - Ikarus E94 su telaio Scania L94 UB di Westendin Linja in Elielinaukio

Foto 17 - Ikarus E94 tre assi 15m di HBL (ex STA) su telaio Scania in Hämeentie

La maggior parte degli autobus in circolazione sul servizio urbano di Helsinki è alimentato a gasolio, c' è qualche metano (MAN e Mercedes) e da inizio 2012 HBL ha in servizio anche due Volvo 7700 ibridi, foto 18.

Altri alternativi, tra cui qualche elettrico, sono previsti a breve anche presso altri operatori

Foto 18 - Volvo 7700 ibrido di HBL in Mannerheimintie

Per i minibus che servono le linee di quartiere (Jouko o Palvelulinjat), inutile dire che sono tutti Mercedes Sprinter, foto 19.

Foto 19 - Mercedes Sprinter HBL su una linea di quartiere (Jouko) al capolinea di Herttoniemi

I capolinea maggiori, dove ci si può sbizzarrire a fotografare stando però molto attenti ai “folli” autisti locali (se sei in mezzo alla strada, sei tu ad essere al posto sbagliato, e quindi lui non ritiene di avere l’ obbligo di segnalarti il suo arrivo), si trovano ai due lati della stazione centrale (Rautatientori con 37 linee ed Elielinaukio con altre 27, sia urbane che suburbane, foto 20 e 21), poi Kamppi, Herttoniemi ed Itäkeskus lungo la metropolitana, Malmi e Puistola lungo la ferrovia a nord del centro.

Foto 20 - Veduta di Rautatientori, a sinistra della stazione, capolinea di ben 37 linee di vari operatori

Foto 21 - Veduta di Elielinaukio, a destra della stazione, capolinea di 27 linee

Gli interurbani (Helsinki ma non solo)

In città gli interurbani propriamente detti fanno tutti capo all' enorme e supertecnologica autostazione sotterranea (http://www.publicspace.org/en/works/d169-kampin-keskus), distribuita su due piani ed integrata in un centro commerciale, aperta nel 2005 nell' area di Kamppi, foto da 22 a 26, che ha sostituito l' analoga struttura a cielo aperto posta nella stessa area, foto 27, da cui partono anche linee a lunga e lunghissima percorrenza in diretta concorrenza con i treni.

Foto 22 - Una delle rampe di accesso degli autobus all' autostazione sotterranea di Kamppi

Foto 23 - Una porta "d' imbarco" per i passeggeri, molto simile a quella di un aeroporto

Foto 24 - L’ atrio dei servizi a lunga percorrenza

Foto 25 - Una delle numerose aree di informazione per i passeggeri

Foto 26 - L’ atrio riservato ai servizi suburbani, decisamente più trafficato

Foto 27 - Veduta aerea dell’ area di Kamppi prima della costruzione dell’ attuale autostazione sotterranea: nel “cortile” in basso la lunghissima percorrenza, più in alto lunga percorrenza ed i suburbani. Il rettangolo arancione indica l’ area dove è stata costruita l’ attuale autostazione sotterranea (fonte: hel.fi)

I mezzi arrivano così vicinissimi al centro città, ed è quindi facile incontrarli sulle principali direttrici. La cosa difficile è capire di che mezzi si tratta! Gli interurbani finlandesi storicamente sono nella maggior parte costruiti “in casa”, date le caratteristiche tecniche che i mezzi devono avere per affrontare le difficili condizioni climatiche invernali: per le carrozzerie si fa largo uso di acciaio inox e compositi, mentre l’alluminio, che è si leggero ma meccanicamente meno resistente, viene meno utilizzato. Quindi se i telai sono tutti importati completi dai costruttori, le carrozzerie ed i mezzi finiti spesso sono del tutto privi di targhette o scritte che consentono di identificare costruttore e modello.

Foto 28 - Irizar PB tre assi di Ventoniemi in Mannerheimintie

Foto 29 - Vecchia versione di Volvo 9700 di Nurmijärvenlinja, gruppo Korsisaari, in Kauppatori

In giro comunque ci sono sempre più mezzi ben conosciuti anche nel resto del continente, come Irizar con i PB, foto 28, e Volvo con varie versioni della serie 9700 (che in realtà vengono costruiti in Finlandia negli ex stabilimenti Carrus-Ajokki anche per esportazione), foto da 29 a 33.

Foto 30 - Versione lunga del Volvo 9700, di Raittinen in Mannerheimintie

Foto 31 - Volvo 9700 versione accorciata di STA (Suomen Turistiauto) all' aeroporto di Helsinki Vantaa

Foto 32 - Ancora STA con un 9700 in versione standard in Kauppatori

Foto 33 - Livrea ExpressBus per questo recente Volvo 9700 di Vainio in Mannerheimintie

Non manca Irisbus con i Crossway, foto 34, Scania OmniExpress (costruiti da Lahden Autokori Oy), foto 35 e 36, e resiste qualche Volvo-Säffle svedese degli anni 90, foto 37, importato usato.

Foto 34 - Irisbus Crossway di Nurmijärvenlinja, gruppo Korsisaari, a Rajamäki

Foto 35 - Scania OmniExpress versione GT in livrea Finnair sulla linea per l' aeroporto in Elielinaukio

Foto 36 - Scania OminExpress versione linea di Pohjolan Liikenne a Hyvinkää

Foto 37 - Volvo B10B/Säffle 2000 di Pekola, gruppo Yhdysliikenne a Riihimäki

Ma i mezzi nazionali, chiuse le carrozzerie locali o integrate nei grossi gruppi (Volvo ha acquisito da anni Carrus, già erede di storici marchi come Wiima ed Ajokki, e Scania è già socia di maggioranza di Lahden Autokori Oy) sono ancora presenti: la Kabus di Lahti costruisce mezzi in esclusiva per un gruppo di 7 autolinee che fanno capo a Koiviston Auto, foto 38 e 39, mezzi un pò bruttini ed anonimi ma evidentemente robusti.

Foto 38 - Un datato Kabus linea di Porvoon Liikenne in Hämeentie

Foto 39 - Altro Kabus GT di Koiviston Auto in Hämeentie

G. Molteni - 12/2012 - Tutte le foto sono dell' autore tranne la 27, la cui fonte è hel.fi.