

Paolo Vettori

TRANSIBERIANA 2018

UNVIAGGIO
TRA MITO E REALTÀ

 EDIZIONI
HELICON



TRANSIBERIANA 2018 UN VIAGGIO TRA MITO E REALTÀ

- **In treno da Mosca agli Urali**
4/5 maggio 2018

In una opaca mattinata dei primi di maggio, in cui i rigori dell'inverno appena trascorso (il più inclemente degli ultimi decenni) stentano a cedere il passo ad un timido sole primaverile, ha inizio a Mosca il viaggio che, attraverso varie tappe, mi porterà, verso fine mese, a Vladivostok, percorrendo gli oltre novemila chilometri della “transiberiana”, già segnati, dopo appena un secolo di vita, da una storia spesso drammatica.

Dall'estate del 2013, da quando è cominciata la mia stagione di “pensionato-viaggiatore”, mi è capitato di frequente di avventurarmi su percorsi non turistici, in particolare nelle impervie montagne a sud del Caucaso, tra Armenia, Nagorno-Karabakh e Georgia.

Eppure questo nuovo viaggio rappresenta (ne



sono ben consapevole) una grossa incognita ed ha infatti richiesto una lunga fase preparatoria, iniziata lo scorso febbraio a Milano, quando, alla “Borsa Internazionale del Turismo”, sono riuscito a mettermi in contatto direttamente con una agenzia russa, la “Tsar Voyages”, che ha poi organizzato le varie tappe di questo mio solitario “balzo oltre gli Urali”, prenotando biglietti ferroviari, alberghi e anche, dove possibile, guide turistiche in Italiano o Spagnolo.

Mi sforzo di dominare l’ansia, fermandomi davanti al televisore, quasi a voler testare la mia conoscenza della lingua Russa, faticosamente acquisita in quasi

tre anni di frequentazione di un corso di Russo, il mio personale “salvacondotto” nella Russia profonda, ovvero nelle numerose città interdette agli stranieri in epoca sovietica, dove la conoscenza delle lingue straniere appare ancora oggi pressoché inesistente o comunque assai limitata.

Poi finalmente mi decido a lasciare l’albergo per raggiungere la sede dell’agenzia, dove, alle 15 in punto, mi attende l’autista che mi accompagnerà alla Stazione “Kazanskaya”.

Il lungo viaggio sulla efficientissima rete di trasporto pubblico di Mosca si conclude a poche centinaia di metri dalla sede dell’agenzia, alla Stazione Metro della Lubianka.

Da quando, nell’ottobre del 2015, ho cominciato a frequentare con una certa assiduità la capitale russa, mi sono sempre tenuto alla larga da questo posto, simbolo degli anni più terribili del terrore rivoluzionario prima e staliniano poi, un atteggiamento certo contraddittorio rispetto alla mia grande passione per la storia del Novecento, ma che è forse la spia di paure e fantasmi ben radicati nel mio subconscio.

E il fatto che il mio viaggio per la Siberia debba partire proprio da qua mi appare come un segno da cogliere, più che una semplice coincidenza.

La piazza, in questa mattinata lavorativa, pare appena sfiorata dal traffico cittadino. Unica presenza stabile quella dei poliziotti che presidiano lo spazio antistante l'austero edificio, in mattoni gialli intervallati da ben visibili strisce rosse, che ha ospitato per decenni il KGB (inizialmente Ceka) ed è ora divenuto la sede dei Servizi di Sicurezza della Federazione Russa (FSB).

Mentre provo a scattare qualche foto, in modo piuttosto frettoloso per non attirare l'attenzione dei poliziotti, rimango colpito dalle dimensioni relativamente modeste dell'edificio, specie se confrontato con le "sette sorelle", le torri staliniane che svettano ancora oggi nei cieli di Mosca.

Il che mi fa tornare in mente un detto popolare, risalente agli anni di Stalin, secondo cui "la Lubianka è l'edificio più alto di Mosca perché da là si può vedere la Siberia".

Ancora oggi, "l'itinerario nel quartiere del grande terrore" (per riprendere il titolo di un interessantissimo post, pubblicato lo scorso 8 febbraio sul blog "Pain de Route") non è normalmente contemplato nei "pacchetti turistici", dove sono invece disponibili "communist tours", che offrono una visione molto annacquata di una delle fasi più tormentate e drammatiche nella Storia non solo

della Russia ma del Mondo intero.

Il "post" (a firma di Eleonora, con tanto di mappa allegata) mi aveva molto colpito, perché conteneva una descrizione dettagliata degli edifici attorno alla Lubianka, che, in particolare negli anni del grande terrore staliniano ma non solo, venivano utilizzati per l'opera di massiccia repressione messa in piedi dal potere sovietico, a partire da Felix Dzerzhinsky (il comunista polacco, fondatore della polizia politica bolscevica, la cui statua ha continuato a dominare la Piazza fino al '90) per arrivare a Beria, per anni a capo del KGB ed esautorato solo dopo la morte di Stalin.

Le parole di quel "post", che avevo scovato per caso pochi mesi fa su google, mi scorrono di nuovo davanti agli occhi, mentre ripercorro le strade attorno alla Lubianka, fino al "Pereulok Milutinski", dove ha sede l'agenzia che ha organizzato il mio viaggio siberiano ("meglio che ad organizzarlo sia stata la Tsar Voyages, piuttosto che il KGB" mi dico, cercando di impormi un tono scherzoso).

Pochi minuti (giusto il tempo di scambiare qualche frase di circostanza con le impiegate dell'Agenzia) ed ecco arrivare il "mio" autista, Oleg, un simpatico quarantenne, piuttosto loquace, almeno per gli "standard" russi.

Mi sottopone ad un fuoco di fila di domande sul mio viaggio, che, ai suoi occhi, deve apparire come un'avventura stravagante, considerando l'età del protagonista (e infatti non esita a manifestare tutto il suo stupore, nell'apprendere che a fine mese, a viaggio appena concluso, festeggerò "i miei primi settant'anni").

Poi il discorso si sposta sui suoi frequenti viaggi in Europa, in Serbia per la precisione, dove vivono il figlio e la ex moglie, una russa che da qualche anno si è trasferita a Novi Sad, non lontano dal confine con l'Ungheria.

La Serbia - a quanto mi sembra di capire dalle sue parole - è oggi diventata, per la Russia di Putin, un prezioso canale di comunicazione verso l'Europa, capace di "allargare le maglie", non particolarmente rigide, delle sanzioni imposte da Bruxelles e soprattutto da Washington.

"Di che cosa si occupa tua moglie?", provo a chiedergli.

"Di import/export", è la sua laconica risposta, accompagnata da una eloquente strizzatina d'occhio. Intanto siamo arrivati alla Stazione Kazanskaya, capolinea (insieme alla vicina Stazione "Jaroslavskaya") dei collegamenti ferroviari tra la capitale russa e l'Oriente, più o meno lontano, dall'Asia Cen-

trale al Caucaso alla Cina, passando per Siberia e Mongolia.

Prima di salutarmi, con un caloroso "arrivederci" nella mia lingua, Oleg mi scatta un paio di foto di fronte all'ingresso della Stazione, quasi a voler immortalare il momento della partenza di questo "stravagante" viaggiatore.

Superato il controllo "al metal detector", mi fermo a lungo ad osservare il movimento dei passeggeri in transito che, in questo venerdì pomeriggio, appare abbastanza intenso ma sempre molto ordinato.

Al momento sembrano nettamente prevalere gli studenti universitari "fuori sede", diretti alle città di origine per trascorrere un weekend in famiglia, ma tra poco (alla chiusura degli uffici e delle fabbriche) saranno certamente sostituiti dalla massa dei lavoratori "pendolari". Visto che manca una mezz'ora abbondante alla partenza, mi dirigo con calma verso il binario, dove è già pronto il treno per Ekaterinburg, la prima delle otto tappe del mio itinerario sui binari della "transiberiana".

Si tratta di un treno "firmienny", considerato (secondo gli standard delle Ferrovie Russe) di qualità superiore, in termini soprattutto di velocità, con un risparmio, in questo caso, di circa un paio d'ore,

su un percorso che normalmente ne richiederebbe ventisette o poco più. Sul piano dell'organizzazione dei servizi, ricalca invece quella adottata dalla quasi generalità dei treni di lunga percorrenza in Russia (a parte il SAPSAN, che collega Mosca e San Pietroburgo in meno di quattro ore, l'unica "freccia" al momento funzionante nel Paese).

Rispetto all'Italia, due sono i principali tratti distintivi: anzitutto la presenza, in ciascun vagone, di una "provodnitsa" (o addirittura due, per i percorsi più lunghi) che si occupa di tutto, dal controllo dei biglietti, alla fornitura delle lenzuola, alla gestione del "samovar", per la distribuzione di tè o caffè caldo; e poi - circostanza abbastanza singolare in Europa - la terza classe (o "platzcard"), con vagoni strutturati in un solo grande spazio aperto, attraversato da un corridoio su cui si affacciano due lunghe file, con quattro cuccette su un lato e due sull'altro.

Una soluzione non comodissima, tanto che lo stesso sito ufficiale delle "RZD" (Le ferrovie Russe) la definisce, testualmente, "la scelta ideale per coloro che danno più importanza al risparmio rispetto alle comodità". Dal mio punto di vista, una scelta di questo tipo presenta (risparmio a parte) un vantaggio di non poco conto, offrendo l'opportunità

di un contatto diretto con un mondo abbastanza eterogeneo (pensionati, operai, impiegati, studenti) ma ampiamente rappresentativo delle fasce medio-basse della popolazione, tagliate fuori dai circuiti del turismo internazionale, che costituiscono pur sempre il grosso dell'opinione pubblica del Paese, a cui sono diretti i messaggi (per noi spesso incomprensibili) del Cremlino e degli altri attori che si muovono sulla scena politica russa. Per questo ho deciso di effettuare questo mio viaggio nel cuore della "provincia russa" interamente in terza classe, anche a costo di rinunciare a qualche "comfort". Non si tratta di una novità, almeno per me, essendomi già fatto in platzcard un viaggio di circa venti ore, da Kaliningrad a Mosca, nell'aprile di due anni fa, un'esperienza molto interessante che mi ha fatto intravedere, per la prima volta, un segmento consistente della società russa, di solito fuori dalla portata del turista straniero.

Al vagone assegnatomi (1P, dove P sta per platzcard) trovo già all'opera Tanja, la provodnitsa che mi accompagnerà in questo "balzo oltre gli Urali".

I passeggeri sono tutti pazientemente in fila, documento e biglietto alla mano. Tanja, con la sua "lista" ben in mostra, adempie al controllo con scrupolo poliziesco, stemperato però dall'espressione