

Italia da scoprire: Perugia

panorama

TRAVEL

€3,90

SAINT LUCIA

L'isola degli sposi

NORVEGIA

Viaggio sul
«postale dei fiordi»

PERÙ

Nel Far West andino

VICTORIA

L'Australia più verde

LANGHE

La cucina dei re

VIAGGI MITICI

Coast to coast negli **Usa** - Da **Pechino**
a **Mosca** in treno - Da **Alessandria**
d'**Egitto** a **Khartoum** in fuoristrada

Tre itinerari indimenticabili con tutti i consigli pratici per trasformare il sogno in realtà





Transmongolica

DALL'EUROPA ALLA CINA (E VICEVERSA)
LUNGO UNA VARIANTE DELLA TRANSIBERIANA,
IN UNA BABELLE DI LINGUE, POPOLI,
ALFABETIE PAESAGGI. UN UNICO ITINERARIO
IN DUE VERSIONI: A BORDO DI UN TRENO
DI LUSO OPPURE IMMERSI NEI COLORI
E NEGLI ODORI DI UN CONVOGLIO DI LINEA



Transmongolica

L'ingresso della West Railway Station, la più importante stazione di Pechino.
Nelle pagine precedenti, la Porta della Suprema Armonia, nella Città Proibita. Costruita tra il 1406 e il 1500, è composta da oltre 800 edifici.

DA PECHINO A MOSCA A BORDO DEL TRANS-SIBERIAN EXPRESS TESTO DI PAOLO PERNIGOTTI

La folla

e in piena chi parte, chi arriva, chi sale, chi scende. Le correnti nella calca si incrociano, ogni ingorgo è un tumulto di grida, fighetti traboccanti ondeggiando sulle teste, e ceste starnazzanti di galline, gabbie di conigli, ombrrelli. Un magma ininterrotto e compatto. I cinesi sono tanti, e sembrano tutti qui, nella grande stazione ferroviaria di Jiaogoumenwa Dajie, nel centro di Pechino. Ma il treno delle grandi occasioni non si meschia: ottomila chilometri da affrontare meritano rispetto, non sono uno sbarzo neppure da queste parti, dove tutto è grande e due o tre giorni di viaggio sono una scampagnata fuori porta. Corse riservate e vasi di fiori conducono al binario, steward in ghingheri fanno gli onori di casa e accompagnano in cabina. Va del Tà, Transmongolica, Transiberiana, nomi dall'eco già maestosa: 14 giorni di viaggio di attendono, attraverso due continenti e sette fusi orari, un bello spicchio di mondo da percorrere sulle tracce di Marco Polo e Gengis Khan, una rotta che tocca un mondo immobile fra due impetuose capitali della storia.

Pechino è una galassia che si espande ogni giorno. «Terra di mezzo» si chiamava un tempo, e nel mezzo della città di oggi è rimasta la città di allora. Era centro di tutto: la Terra centro dell'Universo, l'impero cinese della Terra, Pechino dell'impero. E il sigillato si chiudeva in un cuore segreto e sortuoso: la Città Proibita. Trenta ettari di pagode, 9999 stanze, giardini, filizzate d'archi, porte maestose, dragoni e gorgogli di fucoli dentro una cinta di bastioni rossi. Tutto era, ed è, formato gigante: la Porta della Suprema Armonia, il Palazzo della Purezza Celeste, la Porta del Valore Divino. Tutt'intorno un formicchio frenetico, visioni da parata che scoppiano di macchine, camioncini, tricolori aggen-

gerali e sempre più frequenti limousine. Sul grattacielo a specchio che incombono sempre più vicini trintina una scritta: yin yang. Vuoi dire banca. Due giorni a Pechino, in attesa di partire per l'avventura siberiana, consentono un morde e fuggi della città antica, del suo Palazzo d'Estate, bombardieri di balconcini e tetti a riccio affacciati su un laghetto di pedisio; del Tempio del Cielo, splendore d'ori e di lacche rosse, affreschi e intarsi su una terrazza di marmi a tre piani; degli hutong, gli antichi vicoli dove è bello girare in bicicletta o in risciò. Un paio d'ore di taxi, invece, bastano per sbalordire davanti a una più grigia ma più prorompente grandeur: Pechino è una selva di palazzi estesi come il Belgio, ha 17 milioni di abitanti, sette anelli concentrici di tangenziali più trafficate di Los Angeles, una nebbiolina quattro stagioni che puzza di marmite e cimiteri, e ovunque vetrine del barocco doc, grandi magazzini e grandi voglie. Ma affrettiamoci, siamo qui per partire e non è il caso di perdere il treno: il successivo parte dopo un mese. Queste non sono le carrozze che di porteranno fino a Mosca: si confine fra Cina e Mongolia traslocheremo. Ma è il massimo del lusso made in China: c'è una rosa di plastica in ogni cabina letto e pelouche rosa sulle assi del wester. Un coordinato. La linea ferroviaria si chiama Transmongolica: diventerà Transiberiana a Ulan Ude, tra 2080 chilometri. Lasciata l'infinita periferia di Pechino, il treno si fa strada fra penettoni di roccia, laghetti artificiali, villaggi e strade sterrate, lattondi di maie curati come orisoli. Il panorama è psichedelico: luce-buio-luce-buio, una galleria dopo l'altra, tutte brevissime. Qualche bandiera rossa, ma non è amor patrio: pericolo mine. Sono le miniere di carbone, carburante e veleno della moderna Cina. A est, sull'altopiano, un cenno di Grande Muraglia.



Prima tappa, **Datong**, a 360 chilometri dalla capitale: un mondo di del cavato nella roccia, un olimpo segreto che la montagna custodisce da sei secoli e che rivela attraverso squarci fulminanti. Sono cinquantamila statue di divinità buddiste, un presepe di figure eretiche e solenni all'interno e all'esterno di una rupe rocciosa: foderano le pareti delle grotte, oocheggiano dai grandi ovali che si aprono sulla valle, stanno a guardia della collina dominando uno spiazzo che forma di incensali. Altari, cori, drappi volvi, silenzio. Nessun monaco intorno: il segno dell'uomo sembra assente in quella rivelazione. Solo uno stregio porta la sua firma: come un getto di vetro su alcuni volti di pietra. Ogni rivoluzione ha i suoi padarati: quelli di Mao passarono di qui. Ma i loro scapilli hanno solo restituito alla roccia il suo mistero, rendendolo più grande e struggente. Anche il paesaggio va per sottrazioni: dopo la prima notte in treno, il confine con la Mongolia si avvicina e il deserto dei Gobi si preannuncia con orizzonti sempre più piatti e distanti. Ultimo avvertimento, **Erlan**. Qui la Cina è lontana, c'è l'aria sospesa di una terra senza identità. Il villaggio vive di



DATONG, UN OLIMPO SEGRETO CHE LA MONTAGNA CELA DA SEI SECOLI

sei: c'è abbastanza, non c'è altro. A Erlan, per Mosca si cambia: il Trans-Siberian Intourist Express ha carrozze blu e oro, e su alcune fiancate porta scritte fascinosi: Orient Express, Train de Luxe. Steward e camerieri attendono sulla banchina. E se anche è lontano il tempo del Grand Tour, se gli scompartimenti in radica sono in estrusione, se pure non ci sono gli stufi e gli stemati di una locomotiva fumante, le tre carrozze ristorante stile Belle Époque, i camerieri in marina e le luci morbide delle abat-jour nel piano bar ti fanno sentire davvero fuori ordinanza con i tuoi jeans struci. Nella terra di nessuno fra Cina e Mongolia, un imponente arco multicolore segna il confine. Una porta che divide il nulla: Magritta non avrebbe inventato di meglio. E l'immobilità sospesa levita nei tempi lunghi e silenziosi del controllo passaporti. In questo deserto non aspettano più i tartari, si accontentano dei viaggiatori. E calma piatta intorno a questo valico di pianura. Un filo teso a 360 gradi chiude l'infinito. L'altra metà è il cielo, con le albe e i tramonti più lontani che ci siano. Nel tutto uguale che ci avvolge il treno è prende la corsa, il binario è la sua bu-

ola. Ogni tanto spunta una per lo jurte, in usucij a marcare quello sconfronto niente: la tenda di feltro, rotonda come una forte, che gli Marco Polo raccontava nelle sue memorie. Il nomadismo è ancora nel sangue di questo popolo. Poco importa che di sia un cavillo, una Kawasaki o un pick-up parcheggiato accanto: è sempre voglia d'andare. L'oro da costumi e dalle spade è rimasto per abbagliare i turisti, per le danze spavide che accolgono i visitatori fra le tende di un villaggio. Tutto finito. Ma sono veri come ai tempi di Gengis Khan gli sguardi guerrieri degli uomini e delle donne, lamici negli occhi stretti e sottili, cresciuti in questa pianura accecante dove la luce non conosce vel né ombre. La capitale mongola si raggiunge in una notte di treno dal confine, man mano che il deserto lascia il posto alle praterie della steppa e all'orizzonte crescono colline spalacchiate. **Ulaan Bator**, un tempo si chiamava città di feltro, oggi è solo cemento grigio stile sovietico e villette residenziali con il letto a pagoda. Un Gengis Khan formato colosso, sparpinato sul trono a gambe larghe, domina la piazza principale, lucente di marmi come un salotto buono. I caduti del-

Sopra, da sinistra: una delle 50 mila statue di divinità buddiste scolpite nelle rocce di Datong, prima tappa del treno di lusso in partenza da Pechino; turisti in risciò per le strade di Erlan, sveriposto cinese al confine con la Mongolia; la ferrovia con vista panoramica che costeggia il Lago Baikal, in Siberia.

L'Armata Rossa dominano invece la città intera dalla sommità di una collina alta 300 gradini: una bella vetta, da queste parti. Il monumento è un mosaico real-socialista che corre intorno a una piazza di cemento e canta le glorie e le virtù dei liberatori. Da cui oggi la Mongolia si è liberata, ma che restano pur sempre ingombranti vicini da tenerli buoni. D'altronde il monumento è un balvedere, e pare che porti fortuna agli sposi. A proposito di fortuna, dalla terrazza si scorgono i tetti a pagoda di Gandantegchinlen Khidi: è l'unico monastero buddista scampato alle furie staliniane. Significa «luogo meraviglioso della perfetta gioia»: si può non andarci? Per avere indicazioni senza sputacchiare sillabe estruse, basta chiedere «Ganden». Vi abitano 150 monaci e, fra i vetri nel verde, tempi laici, scanni di ragazzi rapali che studiano da lama e pellognini piegati ad angolo retto nelle loro preghiere, l'attrazione del monastero è un Buddha dorato alto 27 metri. Il treno viaggia di notte, le giornate sono tempo per le escursioni. E con due ore di pulman si scopre una Mongolia inattesa: i **Tereji National Park**. È steppa d'alta quota, cielo terso, speroni di roccia dai colori diamanti,

Segue

cavalli al pascolo. In una baita cupezano come su sassi ardenti, le cameriere sorridono e il loro sguardo si stringe in una fessura. Non ci sono strade intorno, solo sentieri.

Altra notte di treno, altro confine. Da Pechino sono 2200 chilometri, a Mosca ne mancano ancora 5902. E sono ormai i fusi orari a segnare il cammino. Alla dogana russa di Nauschki grano gli scompartimenti polpacchute matriocche con le stilette, i capelli di stoppa e il ghigno serigno di chi non vuole essere scambiata per una donna. Ma sono pezzi d'epoca. Oggi in Siberia neppure il freddo è più siberiano. La cortina è caduta, i giugug sono un vecchio rimorso e il mondo è ogni giorno più vicino: la nuova Via del Tè si chiama Internet.

I vagoni sfiorano villaggi sperduti in un'immensità nuova: la taiga. Intricate foreste di abeti, larici, betulle. Ogni tanto grappoli di casette in legno scuro con le finestre e le porte dipinte d'azzurro. Hanno intorno orti coltivati come un giardino, si patate, cipolle, cavolfiori. Quasi non ci sono strade. Perché non ci sono auto.

È Russia, ma ha ancora gli occhi a mandorla. E rivolti all'indietro. Nella piazza principale di **Ulan Ude**, capoluogo della Repubblica Buriata, c'è una testa di Lenin in marmo nero che è la più grande del mondo. E accanto sempre qualche mazzo di fiori freschi. Fuori città, invece, il più grande monastero tibetano di tutta la Siberia: Ivolginsk Datsan.

La testa più grande, il monastero più grande, e il lago più tutto. Il **Baikal** è il bacino più grande, il più profondo e il più pulito del mondo: lungo 636 chilometri, scende fino a 1637 metri e la sua acqua si può bere. Il treno vi arriva all'alba e lo custeggia per ore su un binario senza traffico, tanto che si concede anche una sosta come un qualsiasi pullman in gita: il tempo di un bagno, per i meno freddolosi. A **Irkutsk** si addicono carrozze blu dal profilo d'oro. La città è rimasta fedele, nelle forme e nei silenzi, alla sua romantica leggenda. Lì era nata, e lì si

7865

CHILOMETRI
PERCORSI

3

PAESI ATTRAVERSATI
(CINA, MONGOLIA,
RUSSIA)

7

FUSI
ORARI

440

MILA METRI
QUADRATI
LA SUPERFICIE
DI PIAZZA TIANANMEN,
LA PIÙ GRANDE DEL MONDO

compi nel 1825, l'avventura dei decabristi. Lo zar Nicola I vi aveva spedito ai lavori forzati un gruppo di giovani aristocratici che, mossi da idee liberali, avevano tentato un putsch a San Pietroburgo. Le loro mogli, colte e raffinate, li seguirono coraggiosamente, si insediavano a Irkutsk, fecero delle loro case cerate, crearono scuole, fondarono teatri, e fu così che quel grappolo sperduto di casette di legno diventò in breve tempo un'Arcadia di cultura e di eleganza, la raffinata cittadina di cui restano segni nell'architettura dei palazzi e delle chiese.

Lì frivola la Via del Tè, ma non frisce il nostro viaggio. Una notte di treno e siamo a **Krasnoyarsk** anche questa città era una prigione. Era la «città proibita», la potenza militare del Paese nascea lì: vi si arricchiva l'uranio, il venivano progettati e costruiti i missili intercontinentali e le testate nucleari, le fabbriche sfornavano carri armati e cannoni. Intorno correa il filo spinato, nessuno poteva entrare e gli abitanti avevano bisogno di salvataggi per uscire.

Una città così non poteva che essere lontana da ovunque. E infatti, dopo

Krasnoyarsk sono 2300 chilometri senza più storia: un giorno e una notte di treno, solo una sosta a **Novosibirsk** per visitare il Museo della Transiberiana, mentre fuori dai finestrini l'infinito nulla si popola lentamente di presenza umana: la Siberia cede alla Madre Russia, qualche campo coltivato fa capolino, un branco di cavalli al pascolo, due o tre case besse, già una voglia di villaggio.

Finché non appare un nome che conosciamo dai libri di storia: **Yekaterinburg**. La capitale degli Urali offre ai turisti il suo passato sanguinoso. Oggi, sul luogo dove lo zar Nicola II, nel 1918, fu assassinato con tutta la famiglia, sorge una basilica in stile bizantino: si chiama Chiesa sul Sangue. Accanto, si alzano due croci e campeggiano grandi poster della famiglia imperiale, fra bancarelle di souvenir e palloncini. Per 77 euro si può anche fare un «tour dell'esecuzione», compresa la gita nella foresta di Garina Yama, a 16 chilometri, dove i cadaveri furono abbandonati. L'orologio di dice che il viaggio è prossimo a concludersi: entriamo nel fuso di Mosca. A **Kazan**, ultimo scalo della nostra crociera su terra, è rappresentato un bel po' di mondo: nella capitale della Repubblica tartara convivono serenamente 80 nazionalità differenti, metà musulmane, metà cristiane, un catalogo di fisionomia che è eredità della sua storia movimentata. Nel 2005 la città ha compiuto mille anni e si è fatta un bel fitting, così oggi il suo cratino fa concorrenza a quello moscovita per splendore e ricchezza, con i suoi palazzi neoclassici, i giardini, le chiese, le moschee e le torri - una pendente più di quella di Pisa - tutto chiuso da un'alta cinta di bastioni bianchi. All'Università di Kazan studiò Lenin e un monumento all'istante l'ingresso lo raffigura mentre sembra recarsi per andare a lezione. In realtà pare ne sia stato espulso per interpenenza: forse bisognerebbe girarlo. Lenin, l'altro Grande Timoniere ormai dimenticato. La sua mummia di accoglie a **Mosca**, in un grande mausoleo, su una grande piazza fra le bandiere. Ottomila chilometri, 17 giorni, sette fusi orari, un bello spicchio di mondo... Ma questa scena non l'avevamo già vista?

A destra, in alto: il monastero buddista di Gandan, poco lontano da Ulan Bator, unico edificio religioso scampato alle furie staliniane; sotto: il Trans-Siberian Express alla stazione di Mosca. Le prossime partenze del treno sono previste il 14 agosto da Pechino e il 21 agosto da Mosca.



UN MONDO IMMOBILE TRA DUE IMPETUOSE CAPITALI





Transmongolica

Le mille luci della Mosca notturna. In primo piano, i grattacieli
del Moscow International Business Center, distretto commerciale
in via di ultimazione quattro chilometri a ovest della Piazza Rossa.

DA MOSCA A PECHINO A BORDO DEL TRENO DI LINEA, DOVE LE COMODITÀ SONO MINORI, MA IL PANORAMA UMANO È AFFASCINANTE

TESTO DI DANIELA GADOLINI



Una babilonia di lingue, alfabeti, tratti somatici, valute. La Transmongolica, un viaggio spazio-temporale esaltante, si può fare anche a bordo di regolari treni di linea, dove le comodità sono minori, ma il panorama umano è molto più vario e affascinante. Il percorso richiede circa una ventina di giorni. Da affrontare con spirito di adattamento e qualche accorgimento. Fondamentale riconoscere i caratteri critici, per trasmetterli e comprendere i nomi delle stazioni: sia ferroviarie che della metropolitana. «Angliskae menyu mojno?» («Avete un menu in inglese?») è la frase sulla quale ripone ogni speranza di sopravvivenza. Senza farsi troppe illusioni: l'80% delle risposte è *niek*. In pratica, scordatevi l'inglese, anche in treno: percorrerete un quarto della superficie del globo lottando con russo, mongolo e cinese. Ma a gesti la *provdchitsa*, la responsabile del vagone che vi accoglie sul primo tratto della Transmongolica, da **Mosca** a **Kazan**, vi fornisce tutte le istruzioni del caso: come ribaltare lo schienale dei divani di velluto e trasformarli in letti, dove sistemare i bagagli e dove trovare i bagni. L'ignoranza linguistica ci presenta il conto la mattina suc-

cessiva, quando per colazione l'unica cosa che riusciamo a ordinare è un piatto di lingua bollita con patate e cetriolini. Il primo sopralluogo ai bagni rivela una matà che temevamo. Sono due, piccoli, con un lavandino minuscolo e niente doccia. Ci consoliamo scoprendo il *samovar* in cima al vagone. Giorno e notte mette a disposizione acqua bollente per il tè che, accompagnato da una provvista di beccotti, diventa un rituale piacevole durante tutto il tragitto. È una buona ragione per infilarsi nei supermercati di ogni città, a caccia di aringhe affumicate, cestolini agrodolci, frutta secca, cioccolato russo, beccottini speziati: ogni città una specialità, da assaggiare nello scompartimento, chiacchierando davanti a una tazza fumante. Scendiamo dal treno il giorno successivo, per passare un'intera giornata a **Kazan**. Un cremlino immacolato sovrasta il Volga. Al suo interno, la bella cattedrale dell'Annunciazione, realizzata dall'architetto della chiesa di San Basilio, ma priva delle cupole atterragliate che sembrano *marshmallows*. Di fianco, la lucente moschea di Kul Sharif, con una cupola smaltata color burchese che riflette le nuvole. Così co-

me la cattedrale ortodossa e la moschea nel cremlino, minigonna e velo islamico convivono in città, insieme a gruppi di studenti stranieri che affollano i locali del centro. Ripreso il cammino in direzione est, viaggiamo un'intera giornata verso i dolci pendii degli Urali, dove ci attende **Yekaterinburg**, una delle tappe più popolari della Transiberiana. Impressiona il monumento alla famiglia Romanov svedese, davanti alla Cattedrale sul Sangue, sorta sul sito dove lo zar Nicola II, la moglie e i cinque figli furono brutalmente fucilati. All'interno, le icone con i volti dei regnanti canonizzati sono miste di commossi pellegrini. Ripartiamo. Due notti e un giorno di viaggio, a cavallo tra Europa e Asia, nell'infinito siberiano. Il treno fa sosta a **Yabotok, Omsk**, la città dove fu esiliato Dostoevsky. **Novosibirsk**, la capitale della Siberia. Il fuso orario in teoria corre avanti, ma nello scompartimento il tempo si è fermato: fino al confine mongolo infatti, sulle linee ferroviarie e nelle stazioni russe, vige sempre l'ora della capitale. Così, quando si va a **Novosibirsk** sono le 16, nel vagone è mezzogiorno. Ogni fermata offre una buona occasione per sgranchirsi le gambe,



UN SENTIERO SI DIPANA PER CHILOMETRI A PICCO SU MINUSCOLE INSENATURE BIANCHE

curiosare nelle stazioni a sfera e fare acquisti alle bancarelle improvvisate da robuste contadine lungo i binari. Vanno a ruba i pesci affumicati, che i venditori tengono infilzati su spile da balla lunghe mezzo metro, e le frittelle salate ripiene di verze e patate. L'alternativa è la carrozza ristorante, con tendine roamate e tavolini di legno luccido, dove una cameriera fasciata in una camicotta di pizzo nero serve carne stufata e birra camminando sciolta sul tappeto 12. Nasce appiccicato al finestrino, ci sfilano davanti foreste, distese sterminate e villaggi di case di legno colorate. A **Verkhinsk**, c'è una gran folla di donne e ragazze in attesa. Il treno che viaggia in direzione contraria si ferma e viene preso d'assalto. Dai finestrini sbucano le mercanzie dei commercianti mongoli in transito: coperte, manichini con gonne valpicinate e maglie delle peggiori fibre sintetiche. Tempo per la compravendita, 20 minuti, poi si riparte. Dopo una trentina di ore compare l'acqua. Prima quella del piccolo fiume Angara sul quale si affaccia la bella stazione di **Irkutsk**, poi il romantico paesaggio del Lago Baikal. Con l'altissimo navighiamo lungo

le sue coste ripide, fino al villaggio di **Bohrine City**. Niente strade, niente macchine, cavalli e mucche brucano l'erba tra le dacie che sembrano case delle fate, un sentiero si dipana per chilometri tra rododendri selvatici a picco su minuscole insenature di ciottoli bianchi. La guesthouse di legno è calda, fornisce camere, pasti e pasticcio a tutti gli ospiti: russi, canadesi, tedeschi, finalmente si scambiano opinioni. Ma niente politica, non chiedete a un russo di Putin, i *gulej* sono ancora troppo vicini. Il treno riprende il suo cammino verso la frontiera. Il passaggio in dogana è noioso, lunghe attese immobili, tra formulari da compilare e il divieto di lasciare il vagone. Ripaga il paesaggio, quando finalmente si lascia la stazione. Dalla targa alla steppa, le conifere si diradano e compaiono cammelli, cavalli e qualche motocicletta che sfreccia in una piana sabbiosa e polverosa a perdita d'occhio. Dalla finestra dell'ultimo piano dell'hotel di **Ulaan Bator**, ammiriamo il bianco palazzo d'inverno di **Bogd Khaan**, con intorno sei templi decorati. La capitale mongola guarda al futuro dai suoi palazzi alti e moderni.

Sopra, da sinistra: tramonto sul fiume Mosca, che attraversa la capitale russa; una passeggera del treno guarda il panorama dal finestrino; il paesaggio bucolico del Lago Baikal. Il bacino d'acqua dolce più profondo e più pulito del pianeta.

È respinge alla periferia le *yurte*, che la assedianò da ogni parte. Quello che accade alla frontiera cinese ha dell'incredibile. Il treno viene trasferito in un capannone gigantesco. In un frangente di tonfi e cigolii, i vagoni carichi di passeggeri, bambini, sacchetti e bambini, vengono sollevati di qualche metro da terra, per permettere a una squadra di operai dal caschetto giallo di sostituire i cammelli e adattarli alle rotaie cinesi, a scartamento differente da quello russo e mongolo. Due giorni di deserto è il verde ricomparsa. È quello dei campi coltivati, dove gli alberi sono ancora tralci dai buci e dai muli. La Cina che sfreccia dal finestrino è priva del maquillage da Olimpiadi: un'altissima di pendici rigogliose e agglomerati sudici, poco attento e tanta immolazione. A un tratto compare una sezione della Grande Muraglia, poi i grattacieli moderni che fanno ombra alla Città Proibita. In Piazza Tiansanmen, la gigantografia di Mao guarda le berline lustrate e nere in coda. Luccicano al sole, proprio come la pregiata resina dalle pance Montblanc: nelle vetrine dei grandi magazzini Gum sulle Piazza Rossa, di fronte al mausoleo di Lenin.



AMBASCIATA RUSSA
Roma, via Gaeta 5,
tel. 06 4941690

CONSOLATO ONORARIO DI MONGOLIA
Torino, via Bogino 17,
tel. 011 8170611.
Per il visto occorre rivolgersi all'ufficio operativo Consolare, via Vignaia 21, Sant'Antonio di Gusa (To). Info su consolatomongolia.com

AMBASCIATA CINESE
Roma, via Brucellesi 56,
tel. 06 85350118

Differenza oraria

In Cina bisogna mettere le lancette avanti di sette ore rispetto all'Italia (se quando da noi è in vigore l'ora legale). L'intero Paese mantiene lo stesso fuso orario di Pechino; la medesima differenza oraria con l'Italia vale per la Mongolia. La Federazione russa, invece, si estende per 10 fusi orari: a Mosca la differenza è di due ore in più rispetto all'Italia. Su tutti i treni e nelle stazioni russe vigi l'ora della capitale.

Documenti

Passaporto con sei mesi di validità e visti d'ingresso per i tre Paesi attraversati. **Treno privato** il tour operator che organizza il viaggio si occupa di tutte le formalità. **Treno di linea** L'agenzia di viaggio moscovita fornisce i moduli da presentare alle ambasciate o ai consolati in Italia per richiedere i visti. È necessario calcolare una settimana per ciascuna pratica.

Lingue

Il cinese, il mongolo e il russo. L'inglese è parlato solo a Pechino e a Mosca. In genere lo concono quelli che per lavoro hanno rapporti con i turisti e, in particolare, il personale del treno

privato. Sul treno di linea, invece, l'inglese è un miraggio: in tutte le nazioni attraversate si parla solo la lingua locale. E questo vale anche per i taxi. Assolutamente necessario avere con sé tutti i nomi e gli indirizzi degli hotel prenotati lungo il tragitto, scritti in cirillico, mongolo e cinese, da far leggere al tassista alla stazione. Ma la soluzione migliore è richiedere all'agenzia di viaggio che fornisce i biglietti del treno e le prenotazioni degli alberghi di occuparsi anche dei trasferimenti dalla stazione all'hotel.

Valuta

L'euro è accettato solo nei grandi alberghi, per il resto occorre utilizzare la moneta locale. Un euro vale 40,50 rubli (Russia), 1014 tugrik (Mongolia) e 8,78 yuan (Cina).

Telefoni

I cellulari funzionano lungo tutto l'itinerario. Le batterie si possono tranquillamente ricaricare sul conveglio.

In rete

Per conoscere la storia avventurosa della Transiberiana. In russo e in inglese.

seatt61.com

Un sito utile a chi pensa a una Transiberiana fai-da-te. Ci a qualsiasi altro treno a lungo percorso del mondo.

Come vestirsi

Treno privato I viaggi si svolgono d'estate, quindi niente colbacchi né colli di pelliccia alla Toò e Peppino: la stagione calda siberiana non ha niente da invidiare alla nostra. Un giletto può essere utile, ma per difendersi dall'aria condizionata sul treno, non dal gelo della steppa.

Treno di linea Il viaggio può essere effettuato tutto l'anno, ma il clima più gradevole si

incontra in primavera e in autunno: in queste stagioni in Russia è fresco e sul Lago Baikal la sera è necessario una giacca a vento leggera; in Mongolia e Cina le temperature sono gradevoli, lontano dal caldo soffocante estivo. Il treno è dotato di riscaldamento e aria condizionata.

I treni

Privato Il Trans-Siberian Intourist Express è lungo 11 vagoni e un secolo. Un paio di carrozze, infatti, risalgono ai primi del Novecento e con i loro legni lucenti profumano ancora di Belle Époque; altre due sono del 1956: erano vagoni di rappresentanza della nomenclatura sovietica. Altre «epoche», altre suggestioni.

Per il resto, il treno è di fabbricazione più recente: sette vagoni letto (due di prima classe), due carrozze-ristorante, una per i bagagli, un'altra tutta docce in finto marmo. Le cabine di prima classe sono dotate di due letti sovrapposti, toilette e doccia privata; per le cabine standard i servizi sono esterni, all'inizio e alla fine di ogni carrozza. **Di linea** I treni sono composti da vagoni di prima, seconda e terza classe. La prima classe mette a disposizione cabine con due posti letto, che si ricavano ribaltando lo schienale di due divani rivestiti di velluto. Lenzuola, cuscini e coperte sono forniti dal responsabile del vagone e, a seconda del treno, possono essere inclusi o considerati un extra (qualche euro in più). Può succedere che alcuni convogli non prevedano la prima classe. In tal caso, la soluzione più confortevole è restare uno scompartimento intero di seconda, pagando quattro posti letto. A volte gli scompartimenti oltre ai due divani/letto offrono anche due cuccette superiori, tipo letto a castello, comode per pernottate dure. I bagagli, meglio zaini o valigie non troppo

grandi, si ripongono sotto i letti e in uno spazio sopra il vano della porta. Sul treno più moderno (da Mosca a Kazan e nel tratto cinese) è possibile trovare una toilette con doccia condivisa ogni due cabine. Altrimenti i due bagni sono in coda e in coda al vagone e non hanno la doccia. La loro pulizia è prerogativa del responsabile del vagone, siete nelle sue mani. Da sapere: i bagni vengono chiusi un quarto d'ora prima dell'arrivo in una stazione o in dogana e riaperti solo dopo la partenza. Il mattino la fila per usare il bagno è lunga: come è intuibile, più tardi si arriva, peggiori sono le condizioni igieniche.

Mangiare a bordo

Treno privato Pranzi e cene si consumano, solitamente, nelle due eleganti carrozze-ristorante: boiserie in legno, abat-jour e camerieri in marsina. Qui che conta è l'atmosfera, ma anche la cucina - a base di antipasti di verdura, zuppe, ravioli al vapore e pesce d'acqua dolce - non è male. L'ispirazione è russa, con qualche concessione all'internazionalità. Possono capitare, ahimè, anche gli spaghetti.

Treno di linea È improbabile trovare un menu in inglese, che comunque sembrerebbe a poco, perché di solito sono disponibili solo un paio delle portate indicate. Legni lucidi, tendine di pizzo e grasse tovagliette, la carrozza ristorante fino a quando viaggia in territorio russo osserva l'orario di Mosca ed è frequentata da turisti e jetset in vacanza, che alla terza sera tentano di socializzare. In Mongolia l'inedimantato volge docilmente al country in versione «deserto del Gobi», con corni e morri khuur, violini tradizionali con corde di crine di cavallo appesi alle pareti. Un cucciolo tenermente rubizzo scuote la testa alla richiesta del menu. Piato unico uguale per tutti: brodo di montone



con spaghetti, stufato con pasta e budino. In Cina, se si viaggia sul comodo e abbastanza lussuoso treno 004, il pranzo è compreso nel prezzo. Questo include l'intera popolazione della prima classe e presentarsi alla stessa ora nello spoglio e asettico vagone ristorante. Il menu è fisso e i piatti sono abbastanza inusuali. Ma non importa, Pechino e la sua cucina coccolata sono alle porte.

Dormire

Privato Chi sceglie il treno di linea, può decidere di pernottare nelle città che intende visitare più approfonditamente. Ecco i suggerimenti per gli alberghi di chi ha percorso l'itinerario. **A Mosca** abbiamo alloggiato in appartamenti. Centrale, con arredamento vecchiotto, ma affascinante, e da un supermercato aperto 24 ore su 24 che risulta utile per fare provviste per il viaggio.

A Kazan Hotel Sultan Palace (kuleimaspalace.com), moderno ed efficiente, poco distante dalla via principale, dove si trovano alcuni ristoranti. **A Yekaterinburg**, Green Park Hotel (greenpark.ru), maestoso e nuovissimo, con camere di design, superiori agli standard di un tre stelle.

Sul **Lago Baikal**, nell'incautevole villaggio di Bolshie Coty, una guest house statale, senza nome, né insegna, né indirizzo. Per trovarla, basta seguire il simpatico giovinotto che attende all'uscita. Meglio portarsi uno zaino piuttosto che unrolley;

la strada per raggiungere la guest house è un sentiero. **A Ulaanbaatar**, I Narantula Hotel (narantulahotel.com), è un grattacielo con ascensore panoramico e grandi camere ben arredate, con vista sulla città. **A Pechino** Lotus Place (lotusplacehotel.com), boutique hotel sulla passeggiata dal romantico lago Hohuai, nel cuore pulsante della movida cinese, con locali per il karaoke e ottimi ristoranti.

Letture

Due o tre libri di scorta non guastano. Anziché se si viaggia soprattutto di notte, qualche ora «buca» di scioppo e i panorami dal finestrino non basta sempre a riempire il tempo. La scelta è ampia: da Paul Theroux, che ha scritto di Transiberiana nel suo *Bazar express*: in treno attraverso l'Asia (Mondadori, 1982) e Carlo Sgarbi, che racconta la Siberia in *La conchiglia di Anatoli* (Mondadori, 1963); da Geronzi *renna*, *Viaggio in Mongolia tra gli Tsaitani* di Federico Petrone (Est, 2004) e in Siberia di Colin Thubron (Iaa, 2008). Infine, non dimenticate *Un'avventura in Siberia* (Vuland, 1998) raccontata da uno che non si è mai mosso da casa: Emilio Salgari. Ma sapeva fare a meno

Le proposte

La Transmongolia, costruita tra il 1947 e il 1971, è una variante della Transiberiana, la mitica strada ferrata inaugurata nel 1903 per collegare Mosca a Vladivostok che si estende esclusivamente in territorio russo, attraverso tutta la Siberia e, con i suoi oltre novemila chilometri, è la ferrovia più lunga del mondo. Effettua oltre 100 fermate e occorre almeno una settimana no stop per percorrerla tutta. Come è descritto dai nostri due reportage, il viaggio si può compiere a bordo di un treno privato o di linea. Ecco a chi rivolgersi.

Treno privato *Colombia Tutuzov* (colombiatutuzov.it) ha in programma per il 2011 due itinerari a bordo del Trans-Siberian Intourist Express, con partenza il 14 agosto da Pechino e il 21 agosto da Mosca. Il viaggio in treno dura 11 giorni; il pacchetto comprende anche i voli intercontinentali, 2 notti a Pechino, 1 a Mosca e 1 in yurt in Mongolia, per un totale di 16 giorni. Il prezzo in cabina doppia standard (bagno esterno) è di 5800 euro a persona,

inclusa gran parte dei pasti; la cabina di prima classe con bagno costa il 20% in più. Dalla tariffa sono escluse le tasse aeroportuali (circa 300 euro) e i tre visti (240 euro).

Treno di linea *TRS Transiberiana.com* (transiberiana.com) è un'agenzia russa che opera con clienti italiani e prenota i biglietti ferroviari, gli alberghi e i taxi dalle varie stazioni agli hotel prenotati. Il viaggio descritto nell'articolo dura 21 giorni e comprende 3 pernottamenti a Mosca, 1 a Kazan, 2 a Yekaterinburg, 2 a Bolshie Coty (Lago Baikal), 1 a Irkutsk, 2 a Ulaanbaatar, 4 a Pechino. Le restanti notti sono in treno, in uno scompartimento per due persone. Prezzo intorno ai 2200 euro a persona, voli esclusi. I trasferimenti aerei da e per Mosca sono stati effettuati con *Alitalia* (alitalia.com) mentre per la tratta da Pechino a Mosca si è utilizzata la compagnia russa *Aeroflot* (aeroflot.su/cms/avi).