

Elogio alla lentezza

Reportage - Durazzo-Elbasan andata e ritorno sull'ultimo tratto ferroviario dell'Albania, con contadini e pensionati

/ 01.08.2022

di Luigi Baldelli, testo e foto

«Perché vuoi andare in treno a Elbasan? Con il pullman fai molto prima ed è più comodo». Fasciata in una camicia verde acqua e con i capelli biondo tinto, mi guarda con curiosità la bigliettaia della stazione di Durazzo. È appoggiata alla porta del suo ufficio: «Nessuno straniero prende il treno per Elbasan, pochissimi gli albanesi» continua guardandomi fisso negli occhi. È un treno per pensionati che abitano in una delle stazioni lungo il tragitto dove non arrivano i pulmini privati di linea, o per contadini che portano al mercato di Durazzo i loro prodotti.

Le spiego che Elbasan-Durazzo è l'ultima tratta ferroviaria dell'Albania, e che è proprio per questa ragione che voglio salire a bordo del treno. «Questo lo so. Ma tu lo sai che ci mette tre ore per fare 75 chilometri? Lo sai che molti vetri sono rotti e se piove entra l'acqua?» cerca di convincermi, mentre mi sbarra con il corpo l'ingresso nella piccola biglietteria. «Sì lo so, ma voglio andare lo stesso». Borbotta qualcosa, incredula e, rassegnata, alla fine stacca il biglietto.

La storia delle ferrovie albanesi è certamente affascinante. La costruzione inizia nel 1946 e diventa fondamentale durante la dittatura comunista di Hoxha, dato che il trasporto su rotaia è l'unico mezzo per la popolazione di spostarsi da un luogo all'altro, in quanto le automobili private sono vietate. Si tratta di una rete ferroviaria unica, a scartamento ridotto, che non permette il collegamento con le altre linee delle nazioni vicine. Il tragitto da Durazzo ad Elbasan è rimasto l'unico tratto ancora attivo.

Una volta si poteva viaggiare dal nord di Scutari fino al sud di Valona, passando per Tirana e Durazzo, oppure da Durazzo a Pogradec verso est vicino al confine con la Macedonia. Si contavano circa settecento chilometri di strada ferrata con più di novemila dipendenti. Nonostante il grande utilizzo da parte della popolazione, lo stato delle linee dopo trent'anni, ormai malridotte, portò tuttavia verso il loro smantellamento, complici la fine della dittatura a inizio degli anni Novanta e un sempre maggior uso di automobili e pullman. Vennero così chiuse tutte le tratte.

Grazie a un rilancio nel 1992, negli anni successivi le ferrovie albanesi ripresero vigore. Ma tutto naufragò di nuovo intorno al 2010. Oggi esiste solo questo treno: il mio modesto *Orient Express*, una vecchia locomotiva e tre vagoni decorati con graffiti, fermi sui binari sotto il sole di Durazzo. Mi siedo nel primo vagone, dove i sedili sono rotti e mancano alcuni vetri. Un anziano e distinto signore è seduto poco lontano, viso sereno e occhi azzurri: «Dove vai?» mi chiede. Gli spiego, motivandolo a raccontarmi che lui era un meccanico della compagnia ferroviaria, aggiustava locomotive, e che una volta i treni non erano in queste condizioni: «Oramai lo usiamo in pochi, il treno. Per me è comodo, è l'unico mezzo che ho per andare a trovare mia figlia e mio nipote a Durazzo».

Ci sono solo due corse al giorno: una la mattina presto da Elbasan a Durazzo e una il pomeriggio che

fa il viaggio di ritorno. Alle due, puntuale, il treno si muove lentamente. Nel vagone accanto una coppia mangia un frugale pranzo. Una ragazza guarda fuori dal finestrino parlando sottovoce al telefono. Due contadini mi offrono di comprare ciliegie. E infine arriva il controllore: Mirela, una donna sorridente, con la sua camicia azzurra della divisa e il fischietto appeso al collo. Anche per lei è strano vedere uno straniero su questo treno. «È dal 1981 che lavoro sui treni. Prima avevamo una bella divisa, con giacca e cappello», mi racconta mentre si accende una sigaretta. «Ah, se vuoi puoi fumare. Nessun divieto» dice buttando fuori il fumo. «Questo treno aveva dieci vagoni ed era sempre pieno di gente. Alla prossima stazione ti faccio andare nella locomotiva».

Dopo più di mezz'ora siamo appena usciti dalla periferia della città. Alla fermata di Lekai scendo dal vagone per salire sulla locomotiva. Mi accoglie Bujar, macchinista allegro e cordiale che mi fa accomodare su una poltrona accanto a lui e dopo pochi minuti fa ripartire il treno. La sua voce si espande nel piccolo abitacolo. «Questa locomotiva è cecoslovacca, del 1980. Anche io ho iniziato a guidare i treni in quell'anno». Si muove piano questo piccolo convoglio ferroviario, «perché le rotaie sono vecchie e in alcuni punti rovinate» mi spiega.

Fuori, giù in fondo, si vede il mare a sud di Durazzo. «Una volta qui era tutta una pineta, 200 o 300 metri di alberi prima di arrivare alla spiaggia. Li hanno tolti e oggi ci sono solo grandi alberghi per i turisti d'estate» prende fiato mentre guarda con attenzione davanti a sé, la strada di ferro. «Facendo negli anni sempre lo stesso percorso, ho visto i cambiamenti di questo Paese. Tanti passeggeri e ora pochi, ci sono nuove strade e tante automobili. Qui c'erano alberi e prati e ora alberghi e nuove case».

Il cielo è diventato grigio e minaccia pioggia. A metà tragitto ritorno nei vagoni dove trovo una contadina con cappello di paglia e i piedi nudi appoggiati sul sedile di fronte. «È andata al mercato a vendere la verdura», mi spiega il controllore. «Oramai lo usano solo loro, perché possono caricare tutto quello che vogliono. E i pensionati, perché costa poco il biglietto».

Sono passate già due ore, il paesaggio intorno si fa prati e case di campagna. Ogni tanto una nuova costruzione stona con l'ambiente. Mi siedo e mi lascio cullare dal treno. È un elogio alla lentezza. Piccole stazioni fanno da sosta al dondolio del vagone. Dal finestrino vedo una vecchia contadina, con il tipico fazzoletto bianco sulla testa, che raduna le galline. Sembra di tornare indietro nel tempo, quando da piccolo viaggiavo in terza classe per andare in vacanza. Treni lenti, odore di fumo, paesaggi antichi. Oramai nei vagoni non c'è più nessuno, solo io e due signore anziane che stanno in religioso silenzio. Inizia a piovere e da alcuni finestrini senza vetri entra l'acqua.

La periferia di Elbasan, quarta città dell'Albania e sede di un dismesso centro metallurgico, è marcata dalle vecchie fabbriche abbandonate. Manca poco e siamo arrivati con solo venti minuti di ritardo. «Ti è piaciuto il viaggio? Se vuoi, domani mattina alle 6,30 partiamo per Durazzo» mi grida il macchinista alla stazione di Elbasan mentre mi allontanano sulla banchina, sotto una pioggia battente.