

UNA FORTEZZA DI NEVE

Leopoli e Primo Levi, Irina e Alexey, John Steinbeck e Robert Capa, il samovar nel vagone e una Lada sottozero. E poi sugli sci fino in cima all'Hoverla. Prima che in Ucraina la guerra cambiasse tutto

Mario Casella

A marzo di quest'anno ho fatto due telefonate che mai avrei creduto di dover fare con un paio di amici: Alexey, russo, e Irina, ucraina. In passato i due mi avevano accompagnato in alcune tra le più intense avventure da me vissute sulle montagne ai confini orientali dell'Europa: in Caucaso, in Siberia e nei Carpazi. I due, da un giorno all'altro, si sono ritrovati tecnicamente ad essere "nemici". Cittadini di due stati in guerra tra loro e questo dopo aver vissuto, non solo con il sottoscritto, impegnative salite e traversate in quelle regioni montuose comuni, separate nello spazio di poche ore da un muro invalicabile. Il muro di una guerra. Un confine comune da ridisegnare con le armi. In un lampo, una nuova "cortina di ferro" ha rotto decenni di amicizia e separato anche chi ha in comune una passione forte come quella per la montagna.

Sono state telefonate e scambi di messaggi difficili. Da un lato probabilmente per il timore di essere sotto ascolto, dall'altro per l'incertezza e il reciproco sbigottimento provocati dall'improvviso intervento russo in Ucraina.

A cinque anni dalla mia traversata invernale delle montagne dell'Ucraina e per rinfrescarmi la memoria sulle sensazioni vissute in quello straordinario viaggio scialpinistico lungo la catena principale dei Carpazi, ho allora avvertito la necessità viscerale di rileggermi alcune pagine del libro "Oltre Dracula". Un libro con il quale avevo raccontato le impressioni, le emozioni e gli interrogativi che mi avevano travolto durante e dopo quell'avventura.

L'altra scossa elettrica che in quei giorni mi aveva spinto a riaprire quel libro è scaturita dalle immagini dei primi telegiornali dopo l'intervento militare russo. Centinaia di profughi, famiglie, donne e bambini che si ammassavano sui marciapiedi della città di Leopoli. Tutti erano in fuga dalla guerra. Su quegli stessi binari mi ero ritrovato nel gennaio del 2017 per iniziare il secondo segmento della traversata invernale dei Carpazi. Un'avventura iniziata un anno prima e di cui mi sembra interessante riproporre qui di seguito alcuni stralci.

Volevo percorrere a piedi, almeno per quanto possibile, e nell'intimità garantita dall'inverno, il lungo arco montuoso che da Bratislava si spinge dapprima verso est, dritto verso il cuore dell'Ucraina. Lì per un motivo misterioso e radicato nella tettonica della regione, le montagne cambiano idea e direzione per far ritorno al Danubio, più a sud. Una dorsale montuosa piegata su se stessa come un ferro di cavallo e lunga quasi millecinquecento chilometri.

Si profilava un'avventura più prolungata che quella caucasica. Vista la scelta di spostarmi sulla neve e con la lentezza del viaggio pedestre, dovevo spezzarla sull'arco di due inverni. Sono perciò partito una prima volta quasi due mesi all'inizio del 2016, per poi attraversare la seconda metà della catena nei mesi di gennaio e febbraio del 2017.

A Leopoli mi sono così ritrovato sullo stesso binario da cui nel 1945 era transitato Primo Levi nel suo sofferto viaggio di rientro in Italia dopo essere sopravvissuto ai campi di sterminio nazisti. Scriveva Levi in *La Tregua*: «A Leopoli, città scheletro, sconvolta dai bombardamenti e dalla guerra, il treno sostò per tutta una notte di diluvio. Il tetto del nostro vagone non era stagno: dovemmo scendere, e cercare riparo. Con pochi altri, non trovammo meglio che il sottopassaggio di servizio buio, due dita di fango, e feroci correnti d'aria».

È il 9 gennaio 2017. Annoto nel mio diario di viaggio:

Il freddo stringe come una tenaglia le mie scarpe. Picchio i piedi gelati sullo stesso marciapiede calcato da Primo Levi a inizio estate del 1945. Il suo treno, carico dell'indicibile sofferenza dei sopravvissuti ai campi di sterminio, aveva fatto tappa proprio lì sullo stesso binario della stazione di Leopoli in Ucraina. Una sosta come molte tante altre in quello straziante viaggio verso la speranza di una nuova vita. Un'esistenza che però non avrebbe mai più potuto essere quella dell'anteguerra.

Sei mesi prima del passaggio da Leopoli, il 27 gennaio 1945, mentre con un compagno di prigionia stava trasportando verso una fossa comune il corpo senza vita di un prigioniero della sua baracca, Primo Levi vide quattro giovani soldati russi a cavallo che "procedevano guardinghi, coi mitragliatori imbracciati, lungo la strada che limitava il campo" di Buna-Monowitz¹. Fu questa pattuglia dell'Armata Rossa in avanscoperta a liberare il campo.

Alcune settimane dopo quello storico giorno, per i sopravvissuti italiani del campo iniziò un'odissea, in gran parte ferroviaria, durata quasi otto mesi. Il viaggio di Primo Levi, riportato sulla carta geografica di quell'Europa ridotta alla fame e a uno sconfinato campo di macerie, prese all'inizio una rotta apparentemente priva di ogni logica. Invece di puntare subito a ovest

verso l'Italia, il destino di Levi e compagni prese la direzione opposta. Puntò verso l'Ucraina viaggiando all'inizio sulle pianure ai piedi dei Carpazi². Una delle prime stazioni di quell'estenuante calvario fu proprio Leopoli. Da lì, la linea dell'itinerario di ritorno prese un'inattesa piega verso nord fino in Bielorussia, tornò sui propri passi un paio di mesi più tardi, per ripuntare poi finalmente in modo deciso a sud verso il Mar Nero. Le sorprese e le delusioni però non erano finite e ancora una volta, dopo l'entrata in Romania, la rotta cambiò di nuovo direzione puntando a ovest. A quel punto Primo Levi e compagni scavalcarono la catena dei Carpazi, prima di puntare verso l'Ungheria, la Slovacchia, l'Austria e la Germania. Fu solo lì, oltre sette mesi dopo la partenza da Auschwitz, che il gruppo prese la via del rientro diretto in Italia.

Ricostruendo la traccia di quel tragico viaggio della sopravvivenza, mi accorgo che, messo sulla carta geografica, l'itinerario di Levi abbraccia l'intero arco montuoso dei Carpazi. Lo avvolge con la sua scia di dolore e di tenacia, in una larga curva che attraversa l'Europa orientale.

Avevo riletto "La tregua" qualche mese prima della mia partenza e, mentre lotto contro l'assurda corrente d'aria gelida che spazza il marciapiede davanti ai binari vuoti, non riesco a non pensare alle "feroci correnti d'aria" contro cui Primo Levi aveva lottato nella sua forzata sosta in quella stessa stazione.

Guardo con trepidazione l'orologio appeso sotto l'enorme volta vetrata. Sono le tre del mattino e il nostro treno dovrebbe arrivare a minuti. Irina si riscalda fumando una sigaretta dopo l'altra e discutendo in modo animato con il figlio Kyrylo.

"Meno venti? Meno trenta?"

I due non parlano dei minuti che mancano all'arrivo del treno, bensì della probabile temperatura che ci sta trasformando in tre blocchi di ghiaccio.

Avevo conosciuto Irina Kryzhnenko nel 2006, in occasione di una salita all'Elbrus, il tetto del Caucaso. Lavorava come cuoca per i gruppi di alpinisti occidentali al rifugio da cui si parte per l'ultima giornata verso la vetta di oltre cinquemila metri. In Ucraina, suo paese d'origine, era impossibile trovare un lavoro legato al mondo della montagna a lei caro. Fu così che arrivò ai piedi del Caucaso dove, parlando russo e un po' di inglese, riuscì a guadagnarsi da vivere grazie ai gruppi di stranieri attratti dalla fama dell'Elbrus, di fatto la montagna più alta del continente europeo.

Dopo aver saputo che negli ultimi anni Irina aveva iniziato ad accompagnare anche gruppi con gli sci, non avevo più bisogno di cercare qualcuno che avrebbe potuto guidarmi nella scoperta invernale dei Carpazi in Ucraina.



Era lei la guida perfetta per l'inizio del mio secondo inverno su quelle montagne.

Pochi giorni prima del mio arrivo a Leopoli, Irina mi aveva informato che Kyrylo, uno dei suoi due figli, ci avrebbe accompagnato volentieri prendendosi cura dei nostri bagagli e organizzando sul terreno la logistica del viaggio. Nelle lunghe attese, mentre noi saremmo stati impegnati tra le montagne, il giovane studente universitario avrebbe inoltre avuto il tempo di preparare i suoi imminenti esami di matematica applicata.

Poche ore dopo essere atterrato in Ucraina, mi ritrovo con Irina e Kyrylo a pestare i piedi sul marciapiede ghiacciato della stazione di Leopoli. Il binario è deserto. Ci fa compagnia solo un infreddolito soldato in tuta mimetica, quasi a volerci ricordare che il paese è in guerra con il vicino gigante russo.

Purtroppo non ho il tempo di fermarmi a visitare questa città il cui nome è cambiato più volte al ritmo del valzer toponomastico tipico di queste regioni appartenute all'impero austroungarico.

Leopoli in passato fu la capitale di quella Galizia – nulla a che vedere con

l'omonima e più nota regione della Spagna o con la meno nota Galizia anatolica – che ricopriva la parte della Polonia annessa dall'Austria nel 1772.

Una regione cancellata dalla memoria storica dopo essere stata divisa tra tre paesi: Polonia, Ucraina e Romania.

Per spiegare la complessità di questa realtà storica, Claudio Magris descrive in modo puntuale le caratteristiche del suo capoluogo: “Leopoli, Lemberg, L'viv, L'vov; (...) ogni nome della stessa città è una città diversa, a seconda di chi la vive. All'interno della stessa città ce ne sono molte altre – una tedesca, una ebraica, una rutena³ e così via. Una Babele variegata e sconosciuta, che per il lettore occidentale suona come i luoghi e le genti favolose delle ‘Mille e una notte’, ma nomi di una concretezza carnale e di una verità proliferante come la vita”⁴.

Decidere di non fermarsi in un luogo ricco di storia e zeppo di stimoli è come rinunciare ad un piatto profumato e fumante quando lo stomaco reclama con insistenza un buon pasto. La rinuncia è frustrante, ma talvolta inevitabile in un viaggio con uno scopo ben definito come il mio. Gli spostamenti di Primo Levi attraverso l'Europa orientale furono dettati dalla storia e dal caos dell'immediato dopoguerra. Il mio viaggio, pur essendo molto più banale, è invece costruito attorno ad un'idea precisa e che intendo seguire come il pellegrino che ricalca le orme di un itinerario religioso. Ho l'enorme fortuna di poter decidere da solo ‘dove’ e ‘come’ andare: intendo seguire il filo dei Carpazi e non posso perciò permettermi troppe distrazioni.

Pur senza essere impegnato in una corsa contro il tempo, voglio arrivare al Danubio prima della fine di marzo. In avventure come questa è importante, una volta stabilite le priorità, saper rispettare il proprio ideale di viaggio. Se voglio arrivare alla meta finale, non posso lasciarmi sviare da ogni nuovo stimolo che mi allontana troppo dalla rotta principale. Ho meno di tre mesi per arrivare alle “Porte di ferro” e, pur evitando di camminare con i paraocchi, so di non potermi permettere troppe divagazioni.

Il primo inverno nei Carpazi mi aveva insegnato, complice la carenza di neve, che occorre essere flessibili e lasciarsi guidare dalle storie umane incrociate lungo il cammino. La curiosità e il fiuto dei miei accompagnatori mi avevano permesso di arrivare alla meta intermedia di Kremenec anche apportando significative modifiche all'itinerario pianificato prima della partenza.

Questa volta so però che dovrò essere molto più rigoroso nel rispettare la tabella di marcia che mi dovrà riportare al Danubio. L'inverno appena iniziato è uno dei più rigidi degli ultimi anni: da alcune settimane l'Europa orientale è spazzata da forti venti con temperature siberiane. Il tutto è accompagnato



da forti precipitazioni nevose. Le previsioni meteorologiche preannunciano inoltre ancora neve. Molta neve....

Rimanere bloccati già in partenza in un viaggio di oltre due mesi è un'esperienza che voglio evitare ad ogni costo. Per questo ho chiesto a Irina di venirmi subito a prendere all'aeroporto e di riservare il primo treno notturno verso Uzgorod, la città al confine con la Slovacchia dove incontreremo l'autista che ci garantirà il necessario supporto logistico e motorizzato tra le montagne dell'Ucraina.

Eccolo: con appena mezz'ora di ritardo un interminabile convoglio di vagoni blu con una linea gialla sul fianco, a richiamare i colori nazionali dell'Ucraina, entra in stazione trascinato da un locomotore diesel.

Troviamo il nostro vagone in coda al treno. Facciamo la spola con gli zaini, le sacche e gli sci, trascinandoli nella neve per centinaia di metri. Le nostre tre cuccette ci aspettano a metà vagone e la prima sfida del viaggio è raggiungere i posti riservati con tutto il bagaglio. Nella semioscurità scavalchiamo le gambe che sporgono dai letti già occupati e ci infiliamo tra le valigie abbandonate lungo lo stretto corridoio senza luce.

I primi raggi di sole dopo una nevicata permettono di foraggiare il bestiame.

Arriviamo alle cuccette in un bagno di sudore. La temperatura è quella di una sauna e l'aria è viziata all'inverosimile. È un tuffo da paura per i polmoni: dall'aria gelata e secca della stazione passiamo al bagno turco asfissiante del vagone. Mi chiedo come faremo a chiudere occhio nelle sei ore di viaggio che ci porteranno fino alla fermata più vicina alla collina di Kremenec, il punto d'arrivo della mia esplorazione invernale di un anno prima.

Poi invece il suono attutito e regolare del treno, il rilassamento naturale dopo una prima densa giornata di viaggio e l'ondeggiamento ovattato del vagone, mi cullano con delicatezza. Sprofondo subito nel mondo dei sogni. Quando mi sveglio, la luce del giorno svela l'umanità che popola il vagone. Facce stanche, ma rilassate. C'è anche qualche risatina qua e là, mentre la donna-capovagone che sul pianerottolo d'entrata manovra un mastodontico samovar, porta nelle cabine un ottimo tè bollente.

Dal finestrino intravvedo una pianura coperta di neve e che, con il passare dei minuti, si riempie di vecchi capannoni industriali. Irina mi dice che mancano pochi minuti alla città di Uzgorod. Dobbiamo prepararci allo sbarco. Nella notte abbiamo scavalcato i Carpazi verso sud: il treno si è infilato tra le montagne per portarci in quella che è nota come la regione ucraina della Transcarpazia.

Uno dei tanti territori di questa Europa marginale sbattuti nel corso dei secoli da uno stato e da un dominio all'altro dalle tempeste della storia.

La prima guerra mondiale e le successive fallimentari lotte di indipendenza – una pilotata da Kiev e la seconda da Leopoli – provocarono in Ucraina circa un milione mezzo di morti. Il Trattato di Versailles che segnò la fine della prima guerra mondiale, tagliò l'Ucraina in quattro. La Galizia passò alla Polonia, la Bukovina alla Romania e la Transcarpazia alla Cecoslovacchia. Il centro e la parte orientale dell'Ucraina furono invece assorbite dalla sfera d'influenza sovietica.

La sofferenza per la popolazione non era però finita. Tra il 1929 e il 1932 l'Ucraina, fino ad allora storico granaio dell'Europa orientale e della Russia, fu colpita da una terribile carestia. L'Holodomor⁵, come è denominato questo tragico periodo storico, costò la vita – a seconda delle varie fonti – a tra un milione e mezzo e cinque milioni di abitanti della regione. La popolazione fu decimata dalla carestia e dalla politica repressiva di Stalin.

E poi, come se non bastasse, arrivò la seconda guerra mondiale. John Steinbeck, lo scrittore e giornalista americano che attraversò l'Ucraina nel 1946 con il fotografo Robert Capa, descrisse senza peli sulla lingua le condizioni in cui era ridotto il paese nel suo diario di viaggio. "Gran parte della distruzione cui la popolazione è stata sottoposta è dovuta al fatto che la terra è

ricca e fertile e per questo motivo ambita da molti. Immaginatevi negli Stati Uniti un'area da New York fino al Kansas completamente distrutta: è più o meno la misura della distruzione subita dall'Ucraina. Se vi dico che sei milioni di persone sono morte, senza contare i soldati, vale a dire il quindici per cento della popolazione, vi potete fare un'idea delle vittime in Ucraina.”⁶ Mentre scendo dal treno, come posso ignorare che l'Ucraina, nella parte orientale del paese, sta ancora pagando con una guerra le questioni territoriali rimaste irrisolte fin da quell'epoca? D'accordo: il Donbass è a oltre milleduecento chilometri da Uzgorod, ma è bene non dimenticare che il paese è in guerra con la Russia dal 2014.

A ricordarmi come i confini dell'Ucraina, non importa se a Oriente o Occidente, sono soggetti ai venti della storia, vi è l'esempio della città in sono appena arrivato.

Nel corso dei secoli Uzgorod ha cambiato nazione come un essere umano cambia l'abito nel corso di pochi giorni. Prima, in era antica, qui vivevano i Daci, poi arrivarono gli Slavi fino all'arrivo dei Magiari, a metà dell' XI secolo. Dal dominio ungherese la città, strategicamente posta in un punto chiave della pianura pannonica⁷, passò poi all'Impero austroungarico fino alla fine della prima guerra mondiale. A quel punto il vortice dei trattati internazionali che cercarono di ricomporre il caotico mosaico lasciato in eredità dal conflitto, fece dapprima passare Uzogorod alla Cecoslovacchia per poi ridarla poco dopo all'Ungheria. La seconda guerra mondiale rimise in moto la linea di confine e, nel 1944, la città si ritrovò conquistata dall'Armata Rossa. Nel 1945 la Cecoslovacchia cedette la città all'Unione sovietica che a sua volta la inglobò della Repubblica sovietica dell'Ucraina.

Mi chiedo quanti tra i viaggiatori che mi passano accanto sul marciapiedi della stazione conoscono tutti questi cambi di bandiera e di nazione, subiti dalla città. Ci vorrebbero alcuni giorni di pausa e d'incontri per capirlo. Ancora una volta però non ho tempo da perdere. Sono schiavo del programma: è come se mi sentissi gelare e mi rendessi conto che l'unico modo per potermi riscaldare é mettermi in movimento.

Usciamo sulla piazza davanti alla stazione, invasa dal sole, e Irina chiama sul cellulare l'autista che dovrebbe essere qui a prelevarci. Mi aspetto che appaia un voluminoso fuoristrada 4x4 e quasi non faccio caso alla piccola Lada che si ferma a fianco del nostro bagaglio. Vedo una faccia sorridente scendere dalla piccola utilitaria e la sento gridare in perfetto italiano, addirittura con un piccolo accento meridionale: “Ciao Mario, benvenuto in Ucraina!”. Tutto è chiaro: per una decina di giorni avremo, come campo base mobile, la scintillante Lada blu e, come autista, il vivace e sveglissimo Oleg.

Fissate le sacche con gli sci sul tetto e occupato anche l'ultimo angolo di spazio libero all'interno dell'auto, si parte. Direzione: il villaggio di Vyshka dove dormiremo prima di salire a Kremenec per riprendere il filo della traversata.

I ricordi di quelle giornate riaffiorano sfogliando il mio libro: incontri umani, gelidi paesaggi innevati e forti emozioni che mi hanno riscaldato piedi e cuore. Prima di lasciare l'Ucraina e di varcare il confine con la Romania non poteva mancare la salita alla montagna più alta del paese: il monte Hoverla con i suoi 2062 metri.

“23 gradi sotto zero!” Come ogni mattina, da quando sono arrivato in Ucraina, il buon Oleg si è alzato prima di noi per accendere e far girare il motore del suo bolide. Quando rientra in casa, torna a tavola e ci comunica la temperatura del termometro digitale dell'auto.

Guardo Irina e capisco che l'idea di esporsi ancora per un'intera giornata al vento sull'interminabile cresta che ci attende non la entusiasma. Le faccio però notare che il cielo è blu senza una nuvola e non appena si alzerà il sole la temperatura dovrebbe alzarsi di qualche grado.

È così per ogni montagna che si rispetti in ogni angolo del pianeta: le cime più ambite e famose di ogni rilievo montuoso portano con sé una fama sinistra legata alla loro storia. L'Hoverla, la vetta più conosciuta delle montagne di Chornhora – le montagne nere – affonda le radici della sua immagine sinistra nell'inverno: la “fortezza di neve” – dal termine di origine ungherese che le dà il nome – ha registrato sulle sue pendici una serie inquietante di valanghe assassine. La più nota fu quella che negli anni Sessanta provocò in un sol colpo la morte di ben venti sciatori.

Per questo Irina è molto inquieta e propende per una rinuncia o per lo meno per un rinvio di qualche giorno, visto che il vento ha soffiato con estrema violenza dopo l'ultima grande nevicata formando pericolosi accumuli sotto la linea di cresta.

Chiunque frequenta l'alta montagna ha vissuto momenti come questo: il dubbio che ti prende le budella durante la notte o al mattino prima di attaccare una difficile scalata. Ma è un momento di crisi che occorre imparare a incanalare in una dinamica positiva. Non è sempre facile farlo, ma il calcolo dei pro e dei contra va risolto senza pregiudizi.

“Andiamo almeno fino alla stazione delle guardie, all'entrata del parco nazionale. Lì parliamo con loro per capire come valutano la situazione”, propongo a Oleg e Irina. Detto e fatto, pochi minuti dopo siamo in macchina.



Ci fermiamo ad una barriera che sbarrava la strada. Resto seduto in auto e delego la trattativa con le guardie a Oleg e Irina. L'intuito mi suggerisce che meno volti stranieri si vedono nelle zone di frontiera, meglio è. La faccia di uno forestiero irrita e moltiplica dubbi e cattivi pensieri.

Al rientro in macchina, quando ormai sono ridotto ad un pezzo di ghiaccio, le notizie sono buone: "Ci sconsigliano in modo assoluto di salire sulla montagna, ma se vogliamo provare non ci possono fermare...".

Le parole di Irina sono quelle che volevo sentire. La giornata è splendida, non riuscirei a non tormentarmi per un bel po' di tempo se facessimo marcia indietro senza nemmeno provare.

Ora però ci aspetta la salita in auto lungo una mulattiera scavata nella neve da una fresatrice del parco. Una pista di bob da risalire, naturalmente senza catene da neve, perché Oleg crede ciecamente nei prodigi del suo mezzo.

Il risultato è in un primo momento disastroso: a poco meno di cento metri dal piccolo posteggio d'arrivo, dove Oleg avrebbe potuto girare l'auto

prima di lasciarci, la Lada comincia a slittare, si mette di traverso, si blocca nella cunetta e non si muove più!

Inizia allora un laborioso va e vieni con le nostre pale da neve che togliamo dagli zaini. Spingiamo in avanti e indietro l'auto finché riusciamo miracolosamente a rimetterla in linea con la strada. Da lì Oleg riesce a scendere in retromarcia per alcune centinaia di metri fino ad un provvidenziale slargo. Lì, complice l'aiuto delle nostre spinte, compie l'exploit di girare il mezzo. Quando vedo ancora la scritta "-23 C" sul cruscotto gli chiedo se è sicuro che il termometro non si sia bloccato e funzioni ancora. Oleg ride e con modo gentile ma perentorio, mentre la mascella e le labbra gli tremano per il freddo, mi dice: "Senti, tu devi decidere in fretta: io vado! Salite o venite con me? Io non resisto più un minuto qui..."

Siamo ancora nel bosco all'ombra, mentre in alto sulle colline il sole comincia a illuminare la nostra lunga cresta. "Vai pure Oleg, noi andiamo! Grazie, ti chiameremo appena avremo di nuovo campo con il cellulare per spiegarti dove venirci a prendere".

Pronuncio queste parole guardando Irina. Sorride anche lei e, pur senza intento polemico, mi dice: "Ci avrei scommesso! Ormai comincio a conoscere la tua testa dura... Promettimi però che alle prime difficoltà faremo dietrofront!". Faccio la promessa mentre saluto Oleg e calzo gli sci.

Battiamo la traccia nella neve profonda, per oltre un'ora e poi, dopo aver aggirato un pino, siamo investiti dai raggi del sole. La luce ha una violenza che ci acceca, ma nello spazio di pochi passi il nostro corpo avverte subito il beneficio calorico della luce.

Fin qui sarebbe stato impossibile fermarsi per una pausa. Il movimento dei muscoli e il respiro ancora caldo dei nostri polmoni ci aveva spinti ad andare avanti. Non c'è un filo di vento: l'unico elemento che riesce a placare la morsa di aria secca e gelata è la luce solare.

Proviamo a fermarci e quasi non crediamo alle nostre sensazioni: riusciamo a riprender fiato dopo la lunga apnea nell'ombra glaciale del primo tratto. Beviamo un po' di tè e poi togliamo le piccozze dallo zaino. Il pendio sopra di noi si fa più ripido, ma contrariamente alle più pessimistiche previsioni dei guardiaparco, non è troppo carico di neve. Al contrario, il vento ha soffiato con una forza tale da spazzare il terreno liberando la superficie di pini mughi nani. È un terreno scomodissimo per procedere, ma garantisce l'assenza di pericolo di valanghe.

Irina mi sembra rinfrancata, anche se non perde occasione per lanciarmi il suo perentorio: "se però peggiora, torniamo, ok?".

Leghiamo gli sci sugli zaini e attacchiamo il ripido pendio. È una faticaccia.

Riusciamo però pian pianino a guadagnare quota su questa aerea piramide che domina le colline dell'Ucraina e quelle vicinissime della Romania.

L'Hoverla è una cima che fa da spartiacque tra due enormi bacini imbriferi. Lo avvertiamo anche nei passi: sotto i piedi si aprono due mondi. Non sono due pianeti separati da un astratto confine di stato. Quando una goccia d'acqua o un fiocco di neve cadono qui, sono ignari del loro futuro. Un metro in qua e finisci nel fiume Prut che, dopo un arco di quasi mille chilometri verso est si congiunge con il Danubio, poco prima dell'esteso delta con cui il fiume blu si getta nel Mar Nero. Un metro di qua e il viaggio che ti aspetta parte in direzione opposta, verso Ovest, nel fiume Tibisco. È una corsa di poco meno di mille chilometri, pure destinata a finire nel Danubio, ma molto più a monte: all'altezza dei Balcani tra la città serba di Novi Sad e la capitale Belgrado. Stiamo camminando sul punto d'incontro di due enormi parentesi. Due mezzelune speculari che, riportate sulla carta geografica, racchiudono la parte dei Carpazi che mi attende nelle successive quattro settimane. Un mese tra due parentesi liquide per arrivare alle "Porte di Ferro" dove la catena montuosa sprofonda nelle acque del Danubio.

Mancano ormai poche decine di metri alla vetta dell'Hoverla. La pendenza è tornata più modesta e abbiamo rimesso gli sci ai piedi. È una sensazione buffa: ad ogni passo la pendenza diminuisce. La cima è un vasto pianoro dominato da un'enorme croce di metallo. È una visione stupefacente, non per la mole della croce, ma per l'irreale bandiera di neve e ghiaccio che si è formata sul suo culmine. La brina che si è appiccicata alla croce sul lato sottostante si è trasformata in un lenzuolo gelato lungo quasi un paio di metri. Una sfida ghiacciata alla legge di gravità.

Ci abbracciamo e poi, senza proferire parola, contempliamo il panorama che ci circonda. Ancora una volta avverto l'immensità di questa catena montuosa. Il mio sguardo è attratto verso sud, verso quella Romania dove tra un paio di giorni inizierà un nuovo capitolo di questa avventura.

Dopo il solito saliscendi lungo l'interminabile cresta, arriviamo finalmente all'ultima punta prima della valle dove abbiamo chiesto a Oleg di venirci a prelevare. (...) Ci lanciamo a valle per alcuni chilometri finché intravediamo Oleg che si sbraccia ad una curva. Ci siamo: anche oggi è fatta e, mentre scende il buio, carichiamo l'auto. A valle ci aspetta Kyrlyo che nei sobborghi della cittadina di Jaremche sul fiume Prut, ha trovato un paio di camere per la mia penultima notte in Ucraina.

Sono trascorsi ormai parecchi mesi dall'inizio dell'intervento militare russo in Ucraina. Ignoro come si vedano l'un l'altro i miei due amici Alexey e Irina, ormai



L'autore sulla cima del monte Hoverla, il tetto dell'Ucraina, con i suoi 2062 metri.
Arrivo al villaggio di Potik (Ucraina), isolato da tre giorni dopo una nevicata.

“nemici” sulla carta tra di loro. Bisogna che faccia loro un'altra chiamata per capire meglio l'impatto di quanto avvenuto quest'anno. Un'idea comincia a rodermi il cervello: chissà che non si possa presto vivere tutte e tre un'avventura comune. Ho però paura che questa volta anche la montagna più bella non possa riportare in vita la bella amicizia di pochi anni fa.

NOTE AL TESTO

(¹) In Polonia, chiamato anche Auschwitz III, si trovava nella frazione di Monowitz a 7 chilometri dal campo principale ed era stato costruito nel 1942 a fianco della fabbrica Buna, appartenente al gruppo IG Farben.

(²) Il piano iniziale del viaggio per gli ottocento prigionieri italiani prevedeva in realtà un trasporto in treno fino al porto di Odessa, sul Mar Nero, e da lì un viaggio via mare verso l'Italia. Tutto si sviluppò però in altro modo, come descrive in ogni dettaglio Primo Levi nel suo libro *La tregua*.

(³) I ruteni: gruppo etnico slavo orientale che vive tra la Polonia orientale, la Slovacchia nord-orientale e la Transcarpatia in Ucraina.

(⁴) Dalla postfazione di Claudio Magris al libro di Martin Pollack, *Galizia. Viaggio nel cuore scomparso della Mitteleuropa*, ed. Keller, Rovereto, 2017 (pp. 236-237).

(⁵) Il termine Holodomor deriva dall'espressione ucraina moryty holodom (Морти голодом), che significa “infliggere la morte attraverso la fame”.

(⁶) Da John Steinbeck, *Diario Russo*, Mondadori, Milano, 1950.

(⁷) L'antico bacino paludoso delimitato a nord dai Carpazi e che è attraversato dalla sezione mediana del Danubio e dal corso del Tibisco.

Mario Casella È giornalista, guida alpina, autore di documentari e di libri. Ha lavorato per la Radiotelevisione svizzera di lingua italiana. Al centro delle sue produzioni c'è la montagna intesa non solo come terreno d'avventura, ma come un pianeta ricco di storie umane da scoprire e raccontare. *Oltre Dracula. Un cammino invernale nei Carpazi* (Ediciclo), da cui sono tratti i brani di questo articolo, ha vinto il Premio Cortina 2019. Gli altri suoi libri sono *Nero-Bianco-Nero. Un viaggio tra le montagne e la storia del Caucaso* (Gabriele Capelli Editore, Premio ITAS Trento 2013), *Il peso delle ombre*, (Gabriele Capelli Editore, secondo premio Leggimontagna 2018 e menzione Premio Mazzotti 2018) e l'ultimo, *Senza scarpe* (Capelli 2022). Il suo sito è crealpina.ch.

