

in copertina:

Fronte: foto con autoscatto. Cascata Goðafoss (Islanda) 21 luglio 1992

Retro: foto di Daniela Misuri. Khiva (Uzbekistan). 12 agosto 2013

Dino Mazzini

I MIEI DIARI
con la motocicletta

Libro pubblicato dall'autore – marzo 2018

Responsabile della pubblicazione: Dino Mazzini

L'amore è eterno fin che dura
(anonimo)

Caaarpeee, Caarpee, Carpe Diem
(L'attimo fuggente, film, 1989)

What is past, is a prologue
(The Tempest - William Shakespeare)

Preserve your memories, They're all that's left you
(Bookends - Simon and Garfunkel)

Colgo questa occasione per ringraziare:

Lorenzo Corsini, il mio migliore amico da sempre. Molto di quello che sono riuscito a realizzare nella mia vita lo devo al suo aiuto e a quello dei suoi famigliari.

Michele Bini per tutto quello che ha fatto per me negli ultimi anni e per aver scritto la quarta di copertina di questo libro, che mi ha esortato a scrivere.

Lorenzo *Frank* Franchini, vespista irriducibile, per i suoi consigli a proposito del mondo dell'editoria, oltre a tanti altri dovuti alla sua esperienza di scrittore.

Dario Racconci Radarbike, *il maestro*, per il prezioso controllo grammaticale di questo mio lavoro. Eventuali *particolarità* sintattiche ancora presenti sono dovute alla mia volontà di prendermi qualche licenza espressiva legata alla personale struttura scelta per il testo narrativo.

Al mio Alen ed a mio papà

Ai tanti amici che hanno già viaggiato con me
(ed a quelli che lo faranno in futuro)

A tutte le donne che mi hanno voluto bene
(ed a quella che me ne vorrà)

Indice

Prefazione. <i>Carpe diem, tempus fugit</i>	15
---	----

Prima parte. I viaggi non organizzati

1980 - 1982 La moto rende liberi	21
1983. Capo Nord. La mia prima volta	27
1983. Capo Nord. Con due 125 cc al tetto del mondo	32
1984. Turchia, Bulgaria. Come si temprava un amore	54
1985 – 1989. Al fuoco, al fuoco!	69
1990. Valle d'Aosta. Un progetto subito abbandonato	79
1991. Scozia. Come iniziai a parlare in inglese	81
1992. 30 giorni in Europa. A foot-loose lonely bear	88
1993. Germania. Il mio Elefantentreffen	146
1993. Scozia. Una impossibile coincidenza	153
1993. Scozia. Emozioni a colori	156
1994. Turchia. Il verde sul nero	165
1995. Romania. Non si sfugge al proprio destino!	175

Seconda parte. I viaggi con 2000MOTO

1996 -1997. Romania. Il mio <i>Transilvania Drum Bun</i>	187
1997. Italia. Mi è cresciuto un cuculo in casa	194
1998. Romania. Non fu un nostro attentato	198
1999. Il più famoso in Romania?	204
2000. Il mondo è grande solo per chi non viaggia	209
2002. Turchia. Un tè alle falde del monte Ararat	214
2002. Stella Russa. La prima campagna di Russia	222
2003. Toscana. Quando incontrai il mio idolo	258

Terza parte. I viaggi con MOTOVACANZE

2006. Uzbekistan. L'imbarazzo di Khiva	267
2006. Kazakistan. Il linguaggio delle immagini	270
2006. Trattative in Transnistria	273
2006. Chat. L'amore è meglio nella realtà?	282
2006. First class to Dakar	305
2007. Italia. Trovo l'amore definitivo della mia vita	313

2008. Marocco, Spagna. Ci lascia <i>il numero uno</i>	318
2008. USA Route 66. Maledette fascette!	332
2009. Libia. Il mio crollo mentale nel Raid Mediterraneo	342
2009. Canada. Scivolate di marzo	352
2009. « <i>U facissi pa' Sicilia!</i> »	388
2009. Ribelle in Egitto	393
2010. Indonesia <i>mon amour</i>	404
2011. Tibet. Votazione al campo base dell'Everest	427
2012. Ladakh. La morte in diretta	439
2012. Turchia. Motovacanze al suo massimo splendore	447
2013. Maggio. Una pausa nel mio amore per la Turchia	475
2013. Maggio. Iran. Il teatro del tappeto	478
2013. Maggio. Iran. Una moto da salvare	482
2013. Ucraina. Lacrime motociclistiche di gioia	484
2013. Samarcanda. Una motociclista <i>arrabbiata</i>	499
2013. Profumo di buono nelle strade sovietiche	509
2013 – 2016. Il capitolo più difficile	512
2015. Cina. La bontà nel deserto	543
2015. Cina. Quei secondi che cambiarono tutto	552

2015. Cina. Quella catena di eventi	562
2015. Cina. Fu un oltraggio o un omaggio?	568
2016. Georgia. Quando il destino proprio non vuole	575
2017. Uzbekistan. Prima noi della casa madre	584
2017. Pamir. Il tempo non conta	600
Epilogo	621
Elenco viaggi	625
Rassegna stampa	631

Prefazione

Carpe diem, tempus fugit

Siamo alla fine di maggio. Alzi la mano quel mototurista che non sente un brivido correre lungo la schiena alla vista dei primi motociclisti tedeschi, stracarichi di bagagli, che lo sorpassano sulla strada che per lui è solo lo stramaledetto percorso affollato di traffico che lo conduce al lavoro.

Siamo sinceri: chi fra noi a quella vista non si è mai trovato in crisi, a riflettere sulla propria condizione di prigioniero di un sistema, di una vita che trascorre inesorabilmente, fra impegni di lavoro, problemi economici, rotture sentimentali e quant'altro di negativo ci ha portato l'inverno?

Quanti fra noi non hanno mai pensato, in quei momenti: *«Al diavolo, mollo tutto. Almeno un mese vado via!»*.

Non importa dove. L'importante è andare via.

Allontanarsi da tutto e da tutti. Almeno per un mese non pensare più a niente che riguarda la nostra vita quotidiana.

Immergersi per trenta giorni in una realtà diversa, fatta di obiettivi inventati alla mattina e realizzati alla sera. Di imprevisti, di confronti con sé stessi e con gli altri. Senza nessuna altra certezza, oltre la consapevolezza del proprio io e della propria possibilità di movimento.

Trenta giorni di assoluta libertà. Dove l'unico limite è il tempo per arrivare dove si realizzano le nostre fantasie.



Se quei pensieri rimangono nella nostra testa anche quando la sagoma della due ruote straniera è scomparsa all'orizzonte, allora non c'è altra soluzione. Un po' di coraggio, soprattutto per lasciare tutti i nostri impegni. Molta decisione. Una tenda. Una carta geografica. Due soldi. E poi via. Naturalmente in moto. Prima che il tempo sia fuggito.



Ciò che ho scritto nelle pagine precedenti è quello che c'era nella mia testa nella primavera del 1992. La strada di cui ho raccontato è la SS 12 Abetone Brennero. Attraversa in tutta lunghezza la cittadina dove lavoro, Pavullo nel Frignano (MO). Da sempre è preferita all'autostrada dai motociclisti tedeschi che vengono a visitare il nostro paese.

Il 1 luglio 1992 partii da solo per un lungo viaggio in tutta Europa. Il mio diario fu pubblicato sintetico l'anno successivo sullo *speciale Vacanze in moto* di Motociclismo con il titolo *Via dalla pazza folla*. Dopo quel reportage ne pubblicai ancora alcuni su quella rivista e su altre, specie Mototurismo.

A quel viaggio in moto ne seguirono molti, soprattutto organizzati, nei quali io normalmente fui il coordinatore capogruppo. Prima del 1992 dei viaggi in moto ne avevo fatti altri, da solo o con pochi amici. In questo libro non racconterò tutti quei viaggi in dettaglio. Di alcuni narrerò solo gli episodi che ho ritenuto più significativi. Citando anche gli amici che erano con me. Oppure quelli che ho conosciuto proprio in quella occasione.

Gli eventi della mia vita sono tutti collegati tra loro. Ogni racconto però si può leggere anche da solo, senza leggerne altri. Questa è stata la mia intenzione quando il libro l'ho scritto. Spero di esserci riuscito.

Le storie di viaggio qui raccontate sono unite tra loro da turbolente vicende sentimentali, che quasi sempre sono state il motivo del mio continuo bisogno di partire e tornare. Per motivi di privacy i nomi delle mie compagne di vita protagoniste dei racconti non sono quelli reali.

In questo libro, soprattutto allo scopo di riempire spazi altrimenti bianchi, ho inserito alcune cartine e solo qualche immagine che ho scelto tra le centinaia di migliaia che conservo nel mio archivio.

Prima parte
I miei viaggi non organizzati

1980 - 1982

La moto rende liberi

Mi ero già invaghito di lei grazie alle foto dei depliant. Con lei accadde qualcosa di molto diverso da quello che sarebbe successo venticinque anni dopo, quando avrei avuto davanti a me per la prima volta la maggior parte delle donne conosciute solo in chat. Quando lei fu davanti a me, nel salone in via Riva Reno a Bologna, io non rimasi assolutamente deluso. Era proprio come me l'aspettavo. Anzi, meglio. Grigia metallizzata. Luccicante. Bellissima!

Solo di una cosa non ero rimasto contento: il prezzo. Costava di listino 1.560.000 lire. Di sconti con la concessionaria non riuscii neanche a parlarne. Nei miei programmi doveva andare molto diversamente. Era stato Poppy a parlarmi per la prima volta di questa moto. Lui era il mio migliore amico del tempo. Con lui avevamo deciso in terza media di iscriverci alla scuola professionale di agraria a Sasso Marconi. Suo nonno era il proprietario di una piccola fabbrica di trattamenti dell'alluminio a Pian del Voglio. A sentire il mio amico la fabbrica della Morini era un cliente di suo nonno. Prendendo la moto direttamente dal produttore io avrei goduto sicuramente di un prezzo speciale. Solo dopo che io avevo deciso di comprare quella moto era venuta fuori la verità: suo nonno lavorava i pezzi di una ditta diversa, la Franco Morini Motori, non della Moto Morini. Non c'era quindi nessuna possibilità di prendere la moto direttamente in fabbrica. Non avevo nessun'altra amicizia all'interno a cui chiedere, nonostante gli stabilimenti fossero proprio a poche centinaia di metri da dove abitavo io in quegli anni. Poppy, tra l'altro, pochi mesi

dopo comprò una moto molto diversa dalla mia, una Vespa PX 125.

Per mettere da parte i soldi per comprare la moto avevo raccolto ciliegie a Vignola l'estate precedente. E quei soldi non bastavano nemmeno. Sarebbe stata necessaria un'altra stagione. O forse due. Iniziavo in quei mesi, nel laboratorio di Stefano, fratello di un altro mio compagno di classe, Paolo, a praticare l'arte del tassidermista (o imbalsamatore). Ma questa attività mi avrebbe consentito di avere un piccolo reddito solo negli anni scolastici successivi. Senza pesare sui miei genitori, operai che appena due anni prima avevano fatto il mutuo per la prima casa.

La Moto Morini 125H fu il mio primo mezzo a due ruote motorizzate. A quattordici anni, diversamente da tutti i miei coetanei, io non ero passato dalla bici al motorino. Alla fine della scuola elementare i miei genitori mi avevano iscritto ad una scuola media sperimentale *a tempo pieno* che stava nel centro della città dove ero nato e cresciuto, Bologna. Tutti i miei amici e compagni di classe andarono invece nella scuola media del quartiere, aperta solo al mattino. Al pomeriggio loro continuarono a vedersi. Io invece arrivavo a casa ogni giorno solo la sera. Anche se i compiti da fare a casa io non seppi mai cosa fossero, gli amici che abitavano vicino a casa mia li persi praticamente tutti. Me ne feci di nuovi, ma abitavano sparsi per la città.

La conseguenza della scuola a tempo pieno, con la mancanza di una *compagnia di amici* da frequentare regolarmente al pomeriggio, prima per i giochi al pallone sul prato della canonica, poi appena quattordicenni con le girate in motorino, credo che condizionò pesantemente il mio modo di intendere la moto negli anni fino a qui. Oltre ad altre cose, tra le quali la mia abitudine fin da quegli anni a stare anche da solo.

Io non ho mai usato la moto per il piacere di fare con lei qualcosa che fosse un *gioco*, o per dar *prove di abilità* e attirare attenzione, come si fa di solito da adolescenti quando si sta a cavalcioni di un motorino. Quando ho avuto la prima ero già *troppo grande*. Non vivevo in quegli anni situazioni nelle quali fosse possibile mettersi in mostra per far colpo su una delle ragazzine della mia compagnia: non c'era né la compagnia né, di conseguenza, la ragazzina!

La moto a sedici anni fu per me collegata quasi esclusivamente ad una cosa: la libertà di andare dove e quando volevo! Frequentare con meno difficoltà gli amici che stavano non esattamente vicini a casa mia. Andare a scuola senza più l'angoscia dell'orario dell'autobus e poi del treno da rispettare. Questo significò per me arrivare tante volte a scuola con il ghiaccio sulle ginocchia. Non c'era giorno abbastanza *invernale* che riuscisse a fermarmi, nonostante tra la mia scuola e casa mia ci fossero diciotto chilometri. Ma vuoi mettere un po' di freddo che ti entra fin dentro le budella, rispetto a dover rispettare un orario per il quale anche un minuto di ritardo ti rovinava la giornata? Dei treni per Sasso Marconi ne avevo persi abbastanza il primo anno delle superiori, nonostante le corse a Casalecchio appena sceso dall'autobus.

Poppy mi tenne la moto nel suo garage fino a quando io non fui abbastanza pratico alla guida. Non fu facile per me imparare a sincronizzare frizione, cambio, acceleratore. Fui fortunato che lui abitava in un quartiere molto tranquillo. Ebbi la possibilità di fare tutte le prove che volevo quasi come fossero strade private. Sempre vuote. Ricordo ancora che quando mi ritrovai la prima volta con la necessità di rifare il pieno al serbatoio non riuscii a trattenere una sincera esclamazione di contentezza alla stazione di servizio. Penso che il benzinaio mi abbia preso per matto. Normalmente il pensiero degli altri suoi clienti era esattamente il contrario. Io invece ero contento: tanta

benzina consumata significava essere riusciti a fare già tanta strada.

Il mio primo incidente fu per assoluta inesperienza. Accadde che avevo percorso sì e no un migliaio di chilometri. Nei pressi del cimitero della frazione di Verica, dove abitavano in quegli anni solo le mie nonne (io mi sarei trasferito a vivere là solo sette anni dopo) c'è una curva a sinistra di 90 gradi, preceduta da un rettilineo lungo circa duecento metri. A destra, appena fuori dall'asfalto, c'è una ripida scarpata erbosa. Una notte nel rettilineo spinsi la moto al massimo per superare un'auto e arrivai alla curva troppo veloce. Non tentai nemmeno di seguirla: andai direttamente diritto giù per il pendio, fermandomi solo una ventina di metri di sotto. L'auto vide una luce bianca arrivare dietro di sé, poi la luce rossa dei miei freni per un secondo, ed improvvisamente più niente. Io ero andato giù. Scesero tutti preoccupati. La mia moto anche se ribaltata era ancora accesa. Io non mi ero fatto nulla o quasi. Solo una distorsione ad un'articolazione di una falange della mano destra. Rimase per sempre più grossa, un monito a ricordarmi cosa era successo.

Fui estremamente fortunato: l'anno dopo in quella curva fu montato un guardrail metallico, che c'è ancora. Se ci fosse già stato nel 1980, probabilmente mi sarei ammazzato lì contro. Un mio cugino, quattro anni dopo, fu molto più sfortunato di me. Aveva il mio stesso nome. Anche lui sedicenne, anche lui con un 125cc comprato solo da un paio di mesi, una notte in una curva finì fuoristrada. Probabilmente solo per inesperienza come me. Nel campo, lontano quindici metri dalla strada, c'era un pozzetto di cemento rimasto abbandonato dopo dei lavori di scavi. Tutto intorno solo dell'erba innocua. Finì la sua vita lì contro. Lo trovarono solo dopo due giorni. La tragedia più grande che colpì la mia famiglia: mia madre e mio zio erano molto affezionati, i cugini quasi come fratelli.

Nell'estate del 1980 la corriera da Bologna a Vignola e la lunga camminata di tre chilometri per raggiungere il frutteto dove raccoglievo la frutta (che erano state una costante l'anno precedente) erano ormai solo un ricordo. A lavorare ci andavo in moto! Ero grande! Un giorno tornando verso casa sulla strada *Bazzanese* rischiai uno degli incidenti più gravi della mia vita. Superai in velocità un furgone che aveva rallentato fin quasi a fermarsi. Appena fui nell'altra corsia mi trovai davanti un camion con rimorchio, di traverso nella strada. Stava uscendo da un benzinaio. Riuscii con una piega al limite ad evitarlo per un pelo, passando tra lui ed il furgone, entrando a tutta velocità nell'area di servizio dalla quale stava uscendo.

Nell'estate 1981 dopo la raccolta della frutta feci il mio primo viaggio lontano. Un fratello della mia nonna materna abitava ad Aosta con tutta la sua famiglia. Mi ospitarono per una decina di giorni. Tutte le mattine partivo con la mia moto e raggiungevo il punto più estremo di ogni vallata. Da Aosta, prima di tornare a casa scesi poi fino al mar Ligure. Arrivai addirittura in Francia, a Nizza. Feci tardi sui tempi previsti. Da Ventimiglia per tornare più velocemente tolsi i fianchetti laterali della moto dove ci stava scritto 125, così da non essere troppo facilmente identificato, e presi l'autostrada, che era vietata a moto piccole come la mia.

La moto mi aveva dato anche la libertà di salire a Verica quando volevo. Ogni weekend e nelle vacanze scolastiche (se non era il periodo di raccolta delle ciliegie). A Bologna non avevo una mia compagnia fissa di amici. Qualche amico invece a Verica sì. Tornato dalla Valle d'Aosta una sera mostrai al bar le foto del mio lungo viaggio. Decine di foto con la mia Moto Morini in primo piano, in tutte le posizioni possibili, con dietro il panorama. Nessuna foto con me. Nessuna foto di monumenti o altre cose. Avevo fotografato solo la moto. Fosse stata una fidanzata penso che di scatti ne avrei fatti meno.

Una ragazzina appena due anni più giovane di me, Antonella, si incuriosì un po' più degli altri. Fino a quando un paio di sere dopo, in una situazione molto romantica, finì che ci baciammo e *limonammo* per ore. Per me era la prima volta, anche se avevo già diciassette anni.

Mi innamorai molto di lei, ma poi lei decise qualche mese dopo, nell'inverno, che era meglio finirla lì. Di lei mi rimase l'amicizia più importante della mia vita, suo fratello Lorenzo. Al quale mi attaccai più del normale in quelle settimane dopo che la storia era finita.

Corteggiavi così nei mesi successivi inutilmente una mia compagna di classe, Titti. Poi in primavera mi innamorai di una ragazza di Pavullo, Elsa, per qualche mese contraccambiato.

Nel frattempo era cresciuta, anche per affinità di orientamento politico (eravamo iscritti entrambi alla F.G.C.I.) la mia amicizia con Claudio, un altro compagno di scuola. Un giorno dell'estate 1982 partimmo insieme per un lungo viaggio. Arrivammo fino in Germania, a Monaco di Baviera. La Moto Morini anche in due con tutti i bagagli riuscì a portarci fino a là senza problemi. Andammo in un campeggio, montammo la tenda poi partimmo per il centro della città. Quando fu il momento di tornare a dormire, scoprimmo una cosa: nessuno dei due aveva memorizzato il nome, la via, la zona della città nella quale era quel campeggio. Niente di niente. Non sapevamo più dove avevamo lasciato la nostra tenda ed i nostri bagagli. Non ricordo più come riuscimmo alla fine a ritrovarlo. Ho vaghi ricordi di un motociclista che in qualche modo ci aiutò. Probabilmente grazie a lui girammo tutti i camping intorno a Monaco fin quando ritrovammo il nostro.

Liberi di farlo, come il vento.

1983

Capo Nord. La mia prima volta

Nell'autunno 1982 ero dentro ad una nuova delusione d'amore. Elsa, una ragazza del mio paese, con la quale avevo avuto una relazione durata la primavera ed inizio estate, da qualche mese aveva preferito un mio amico, più grande di me di qualche anno. Io c'ero rimasto malissimo.

Come mi successe tante altre volte in seguito per *colpa* di altre donne (o per fortuna, questi ricordi altrimenti non li avrei...) in quei mesi grigi presi una decisione. Per provare a dimenticarla meglio l'estate successiva avrei dovuto fare un viaggio veramente speciale, al quale avrei dovuto da subito iniziare a pensare. Dovevo portare il mio corpo ed il mio cervello il più lontano possibile da casa ed in mezzo a problemi da risolvere.

Cosa c'era di più avventuroso in quei giorni per un ragazzo di quasi diciannove anni, possessore di una piccola Moto Morini 125cc, che arrivare da solo fino a Capo Nord, il punto più estremo d'Europa? Niente! Quella era quindi la cosa migliore che avrei potuto fare.

Passai i mesi tra gennaio e maggio 1983 a studiare e realizzare da solo modifiche alla mia piccola moto. Feci un portabagagli sul manubrio. Due porta-taniche laterali al motore. Due porta sacchi laterali posteriori. Mia madre, che da giovane aveva fatto anche la sarta, nel frattempo mi confezionava una tuta da pioggia con tessuto gommato. In commercio non c'erano tute antiacqua degne di quel nome. E comunque io non avrei avuto i soldi per acquistarle.

Quella primavera frequentavo la quinta e ultima classe della scuola tecnica di agraria a Sasso Marconi. In occasione di una gita scolastica in visita ai campi di concentramento in Austria avevamo dormito in un hotel a Salisburgo. Mi ero invaghito di una cameriera locale. Avevo scambiato con lei solo poche parole ma soprattutto lunghi sguardi. C'eravamo promessi di vederci di nuovo.

A metà giugno sarei già stato pronto per partire. Ma in luglio c'erano gli esami di maturità da finire. Nella palazzina di fianco dove abitavo io, a Bologna, dei muratori facevano lavori di ristrutturazione. Non ricordo chi parlò con loro del mio progetto di viaggio, probabilmente mia madre. Fatto è che quando mancava ormai solo una settimana alla mia partenza scoprii una cosa che avrebbe potuto cambiare tutto. Il figlio della barista dove loro andavano sempre, che aveva una Vespa PX 125, qualche mese prima aveva avuto una idea simile alla mia ma ci aveva rinunciato. Non aveva trovato nessuno che andasse con lui. Partire da solo mi affascinava, ma mia madre mi convinse che in due sarebbe stato meglio, ed in ogni caso lei sarebbe stata più tranquilla. Andai quindi a conoscere Stefano. Lui fece *in fretta e furia* il passaporto ed iniziò gli altri preparativi, che io invece avevo avuto cinque mesi per fare.

I soldi per fare il viaggio in parte me li prestò mio fratello. A differenza mia che ancora studiavo, lui lavorava già come fornaio. La macchina fotografica reflex, una Olympus OM1, me la prestò invece Davide. Il 24 luglio a Verica, davanti al bar dell'amico Domenico, alla sera si erano radunati tutti i miei amici. Alle ore 20 io infatti partivo per Salisburgo (dovevo incontrare quella ragazza!). Stefano mi avrebbe raggiunto dopo due giorni, per iniziare il nostro viaggio insieme verso il Nord con la N maiuscola.

Non racconterò subito le vicende più importanti di quel viaggio. Lo farò in un racconto successivo. Adesso dico solo che il 7 agosto 1983, con Stefano, raggiungevo Capo Nord. Per la mia prima volta. A Capo Nord ci tornai infatti anche in seguito, nel luglio 2000.

Voglio invece raccontare subito di una mia *prima volta* di altro genere, accaduta proprio in quei giorni.

A metà agosto io e Stefano stavamo ormai tornando a casa. Percorsa la Norvegia all'andata e la Finlandia al ritorno, c'eravamo imbarcati sul traghetto Helsinki – Stoccolma, senza cabina, solo con un passaggio ponte. Sulla nave c'erano tante persone ubriache che facevano quel viaggio solo per bere. Sia in Finlandia che in Svezia in quegli anni c'era già una rigida regolamentazione per il consumo di alcool. L'alcolismo era una piaga nazionale. Io e Stefano aspettavamo che gli altri passeggeri si ritirassero nelle loro cabine per stendere i nostri materassini e sacchi a pelo. Sulla nave c'era anche la discoteca, all'epoca dentro si poteva ancora fumare. Io non fumavo, ma avevo appena acquistato per curiosità delle Marlboro al mentolo, scatola verde, che in Italia non c'erano.

Sono sempre stato molto timido con le donne. E lo sono ancora. Mai e poi mai in una discoteca italiana avrei avuto il coraggio di fare quello che stavo per fare lì. Ma su quella nave quella sera mi sentivo diverso. Non ero io. Non mi conosceva nessuno. Nel centro della pista ballava una ragazza appena più giovane di me. Iniziai a guardarla continuamente. Era bellissima ai miei occhi, soprattutto per come si muoveva. Lei se ne accorse e iniziò a danzare in un modo che sembrava quasi ballasse solo per me. E mi guardava. Io intanto, seduto, fumavo le Marlboro al mentolo. Ad un certo punto, improvvisamente, la musica disco si fermò ed iniziarono *i lenti*. Lei rimase nel centro della pista, guardandomi fisso. Un ragazzo le si avvicinò per

ballare con lei. Lei gli disse di no, continuando a guardare me. A quel punto mi alzai e - con un movimento che sarebbe stato più appropriato a James Dean che a me - buttai in terra la sigaretta, la pestai con gli stivali, la raggiunsi al centro della pista e prima di fare o dire qualsiasi altra cosa le diedi un lunghissimo bacio in fronte mentre l'abbracciavo stretta. Poi subito dopo un altro bacio diverso, lì, davanti a tutti. Ballammo insieme tutta la sera finché ci fu musica, soprattutto i lenti. E passammo il resto della notte a baciarcì sui divanetti nei corridoi della nave ormai deserti.

Prima dell'alba e dell'arrivo a Stoccolma lei mi chiese di andare a casa sua. Io sarei dovuto andare in campeggio con Stefano, ma lui poteva anche stare senza di me per due o tre notti. Stefano accettò questa novità con un minimo di invidia malcelata, dandomi appuntamento di lì a due giorni al mattino al cartello di uscita di Stoccolma, per ripartire verso Copenaghen.

Ramona, questo era il suo nome, era in viaggio con i suoi genitori. Poteva avere al massimo 17 anni. Probabilmente meno. Ma la Svezia era avanti anni luce nei costumi rispetto all'Italia. I suoi genitori non ebbero niente in contrario che la figlia si portasse a casa uno sconosciuto. Ricordo che in cantina avevano una stanza apposita per asciugare i vestiti, con una caldaia che la scaldava. Dopo tre settimane di viaggio, quasi sempre sotto la pioggia, i miei vestiti avevano assolutamente bisogno di un lavaggio e soprattutto di una asciugatura. Quella era la motivazione *ufficiale* del suo invito.

Passai un giorno ed una notte intera sempre a letto con lei in camera sua, mentre dall'altra parte della porta, in salotto, i suoi genitori guardavano la televisione. Quando c'erano. Fu la prima volta che ebbi un rapporto completo con una donna. Lei era molto più esperta di me, nonostante fosse più

giovane. Del resto bastava poco per essere più esperti di me in quella materia, in quei giorni.

Ripensando a quello che mi successe quasi sempre negli anni seguenti in situazioni simili, stranamente non mi innamorai di lei. Ramona invece sì. Mi scrisse lunghe lettere per quasi un anno. Io mi limitai a rispondere con poche righe. Nei mesi immediatamente dopo quel viaggio, era l'autunno 1983, avevo iniziato l'Università di Medicina Veterinaria ed avevo già negli occhi Carolina, mia compagna di corso. Anche se sarebbero passati molti mesi prima che io riuscissi a dirglielo.



1983. Capo Nord

Con due 125 cc sul tetto del mondo

La sera di domenica 24 luglio 1983 alle ore 20, alla mia partenza dal bar dell'amico Domenico a Verica (una piccola frazione nell'appennino modenese dove mi sarei trasferito a vivere quattro anni dopo) la mia Moto Morini 125cc acquistata tre anni prima aveva già 55.600 km. La Vespa PX 125 di Stefano, il compagno di viaggio che avevo trovato appena una settimana prima, dei chilometri ne aveva 27.000. Aveva il motore elaborato a 175 cc, come quasi tutti usavano fare all'epoca (più o meno legalmente...)

L'avventura, perché di un'avventura vera e propria si trattò, ebbe inizio per noi in due momenti separati. Io infatti presi la via di Salisburgo quella sera. Stefano mi raggiunse in quella città la sera di mercoledì 27 luglio, dopo essere partito da Bologna alle quattro del mattino della stessa giornata. Ripartimmo insieme il giorno dopo alle nove del mattino. La nostra destinazione serale era Kassel, in Germania, che dista da Salisburgo circa seicento chilometri. Prima di arrivare ci fermammo per cenare e dormire nei sacchi a pelo in un'area di servizio dell'autostrada tedesca. Al mio amico venne una idea pazzesca: raggiungere quella stessa notte Copenaghen per guadagnare tempo. Mancavano settecento chilometri ed erano già le dieci della sera ma io fui d'accordo con lui,

Appena due chilometri dopo che fummo ripartiti, lui era davanti, mi ricordai che avevo lasciato slacciato uno dei tiranti elastici che usavo per tenere i bagagli legati alla moto. Mi fermai sulla corsia di emergenza per sistemarlo. Stefano viaggiava con gli specchietti laterali che

guardavano in terra. Gli davano fastidio i fari degli automobilisti che arrivavano da dietro. Non si accorse della mia fermata e proseguì. Pensai non fosse un problema se lui fosse andato avanti un po', io sarei dovuto ripartire dopo un minuto. Ma quando feci per riaccendere il motore la mia moto non partì. Lì al buio non capivo cosa succedeva. Presi la lampada a gas prevista per campeggiare e feci un po' di luce. Presi fuori tutti gli attrezzi che avevo ed armeggiai sul motore. Candele, carburatore, contatti della chiave. Cambiai addirittura la bobina. Niente. Poi trovai il problema: si era incantato il galleggiante della vaschetta del carburatore ed era uscita benzina sul filtro dell'aria di carta fino a inzupparlo come una spugna. Dopo aver staccato il collettore di aspirazione, in modo che il motore prendesse aria diretta senza che questa passasse dal filtro, la moto ripartì immediatamente. Ma avevo perso quasi tre ore, era già l'una della notte.

Ripartii convinto di trovare il mio amico più avanti ad aspettarmi, preoccupato, Ma di lui nessuna traccia. Decisi di continuare ad oltranza sperando che fosse quello che aveva fatto anche lui. Per arrivare all'imbarco di Puttgarden per entrare in Danimarca a Rodby dovetti percorrere una statale. Verso il mattino mi prese sonno. Come in trance parcheggiai la moto di fianco ad un'aiuola di un'area di servizio a quell'ora della notte chiusa, presi il sacco a pelo e mi sdraiai nell'erba a dormire. Dopo neanche venti minuti mi svegliò la pioggia e dovetti ripartire.

Giunto all'imbarco, non avendo ancora ritrovato Stefano, telefonai a casa sua, dove sapevo che lui telefonava spesso. Raccontai a sua madre che c'eravamo persi. La informai che io a quel punto sarei andato fino a Copenaghen, anche se erano già ventisei ore che ero in strada ed era da Amburgo che pioveva.

A Copenaghen arrivai alle ore 13 mentre ero vittima di continui colpi di sonno. Non vidi nemmeno l'uscita in autostrada per il centro della città. Proseguii uscendo in periferia, dove per fortuna il gestore italiano di una pizzeria mi aiutò a trovare un campeggio. Alle tre del pomeriggio, dopo trenta ore e 1.260 km da quando ero partito da Salisburgo, finalmente mi buttai dentro la tenda a dormire. Ma solo per poche ore: dovevo telefonare alla mamma di Stefano per sapere cosa era successo a lui. Lei mi informò che dopo Kassel, non vedendomi arrivare, lui si era messo a dormire su una panchina nell'area di sosta successiva. Si era convinto che vinto dal sonno fosse quello che stavo facendo anch'io. Dissi a sua madre che lo avrei aspettato la mattina successiva all'ingresso del luogo più famoso della capitale danese, il parco divertimenti Tivoli.

Lui viaggiò tutta la notte per raggiungermi. Al mattino del 30 luglio, nonostante io insistessi per rimanere fermi un giorno affinché lui potesse riposare, volle partire immediatamente per Oslo, dormendo appena un paio di ore nel camping.

Mentre lui si concedeva quel minimo riposo, un ragazzo di Crema anche lui in Vespa si avvicinò a noi. Aveva un problema meccanico al cambio che non riusciva a capire. Io non conoscevo per niente come era fatta una Vespa ma volli provare ad aiutarlo. Gli smontai e rimontai tutto quello di cui fui capace, senza capire assolutamente nulla di quello che facevo e senza trovare alcun guasto. Ma il risultato fu che dopo il mio intervento la Vespa problemi non ne ebbe più... era miracolosamente guarita.

Partimmo da Copenaghen per Oslo nel pomeriggio. Anche quella tappa la facemmo quasi tutta di notte. Ci fu anche un traghetto da prendere per entrare in Svezia, a Helsingor. Il ponte che c'è ora, da quasi venti anni, secondo me in quei giorni del nostro viaggio non era neanche una idea... La

temperatura, che fino a Copenaghen era stata sopra trentacinque gradi, quella notte crollò a quindici. Ci sembrò che fosse impossibile difendersi dal freddo. Indossai tutto quello che avevo preso con me. Così fece anche Stefano. Nessuno di noi due aveva abbigliamento tecnico a strati, con giacca in cordura, goretex e imbottitura. Ammesso che un abbigliamento tecnico di quel tipo esistesse in quei giorni (credo di no...)

Il risveglio al camping di Oslo fu piacevole. Ci trovammo sotto occhiate continue di bellissime ragazze nordiche sorridenti. Ma il nostro obiettivo era ancora lontano. Decidemmo di rimandare avventure di altro tipo al ritorno.

Alla partenza il giorno successivo il cielo buttava acqua a catinelle. Decidemmo di lasciar perdere la deviazione verso Bergen per puntare direttamente a nord. Iniziarono però a presentarsi i problemi collegati alla frettolosa preparazione del viaggio di Stefano. Io avevo avuto sei mesi di tempo per prepararmi, lui solo una settimana. Dopo solo duecento chilometri fummo costretti a rifugiarci in un Ostello a Lillehammer. Stefano era bagnato fradicio e così anche tutti i suoi bagagli. Molto ottimista sulle condizioni climatiche della zona, era partito senza una vera tuta anti-pioggia e con i bagagli in comunissimi zaini. Per proteggersi pensava bastasse un K-way e per il suo grande zaino militare, dove aveva messo dentro tutto, un nylon appoggiato sopra *legato alla meglio*. Io invece avevo la tuta anti-pioggia fatta da mia madre e sacchi impermeabili che contenevano tutto, anche quelli costruiti in casa da lei.

Stefano disse che dovevamo tornare indietro. Non ce l'avremmo mai fatta. Io gli dissi che poteva tornare indietro se voleva, ma io avrei continuato. Sia stato che tornare indietro da solo gli faceva paura, sia stato che una bella dormita all'asciutto scaccia sempre almeno metà dei pensieri più brutti, fatto è che si convinse al mattino ad

acquistare una bella e calda tuta anti-pioggia felpata all'interno (la mitica *Rukka*, costosissima in Italia, lì molto meno...) e proseguimmo.

Da Lillehammer fino a Levanger, un paese appena a nord di Trondheim, la pioggia fu una costante. Lo sviluppo economico della Norvegia grazie al petrolio trovato nel mare del Nord doveva ancora arrivare. Le strade erano ancora molto strette. Non c'erano tunnel che attraversassero le montagne, occorreva girar loro intorno, spesso lungo la costa. Dormimmo sia quella sera che la sera successiva in ostelli della Gioventù. A Mo I Rana facemmo conoscenza con motociclisti italiani che viaggiavano su potenti Guzzi 1000 SP. Li avremmo poi rivisti in tutte le tappe successive fino a Capo Nord. In un giorno facevano gli stessi chilometri che facevamo noi. Con la differenza che loro al mattino partivano alle dieci e arrivavano alle cinque del pomeriggio, noi partivamo alle sette e arrivavamo alle sette di sera. Vista la latitudine le giornate di luce erano lunghissime (tre o quattro ore di buio al massimo).

Al cartello del Circolo Polare Artico proposi a Stefano una foto *strana*. C'era la neve attorno a noi e probabilmente solo qualche grado sopra lo zero. Facemmo prima una foto sotto al cartello tutti ben vestiti con le tute anti-pioggia. Poi un'altra nella stessa identica posizione ma completamente svestiti, con solo le mutande. Nel luglio 2000, quando tornai dalla mia seconda volta a Capo Nord, cercai di nuovo quello stesso cartello per ripetere quella foto dopo diciassette anni dalla prima. Ma non lo trovai, era cambiato tutto, il cartello era diverso. La foto tutto svestito però là sotto a quel cartello nuovo la feci ugualmente!

Nella tappa fra Mo I Rana e Narvik il clima migliorò un po'. Solo sei o sette acquazzoni nella giornata e non pioggia continua. Alla sera però trovammo l'Ostello completamente pieno e dovemmo montare la tenda in campeggio. Cadeva

una pioggerellina fitta fitta e c'era un suolo sabbioso per il quale impiegammo mezz'ora solo per trovare il sistema di far star dritte le moto sui cavalletti che affondavano. Dormimmo vestiti come eravamo arrivati.

Ad Alta trovammo nuovamente un Ostello libero. Dopo una bella dormita il giorno successivo, il 6 agosto, ripartimmo con comodo verso Capo Nord, dove ci sentivamo ormai come arrivati. Ci concedemmo il *lusso* di fermarci ripetutamente per contrattare le classiche *corna di renna souvenir*. Trovata una buona occasione io ne comprai addirittura cinque paia. Stefano, un po' meno esibizionista di me, solo un paio. Il clima era veramente pessimo: un vento incredibile che spazzava il terreno quasi nudo. Facemmo veramente fatica a proseguire. Nei pressi dell'isola famosa di Mageroya (sulla quale sta la rupe dove c'è il famoso mappamondo in metallo) il vento fu accompagnato da una pioggia fine ma intensa che si fece sentire sia sui motori che su di noi. Il mio sistema nervoso nel frattempo fu messo alla prova: fermatomi a fotografare una mandria di renne e parcheggiata la moto sul ciglio della strada, al mio ritorno trovai la moto completamente ribaltata dal vento, con tutti i bagagli scomposti e le corna che rischiavano nell'immediato di spezzarsi.

Dopo una gran faticata per rimetterla in piedi fummo sul tragheto che ci avrebbe portato sull'isola. Il tunnel sottomarino odierno probabilmente era anche quello ancora fantascienza. Allo sbarco erano già le cinque del pomeriggio. Nonostante avessimo percorso solo duecento chilometri e mancassero appena trenta chilometri alla nostra meta decidemmo di fermarci nell'Ostello (bruttissimo e scomodissimo) e rimandammo tutto alla giornata successiva. Cenammo in un locale del camping diverso dal bungalow dove avremmo dormito. Dopo cena, mentre stavamo tornando verso le camere, trenta metri davanti a me vidi la mia moto, parcheggiata sul cavalletto centrale,

scendere sospinta da dietro dal fortissimo vento. Percorse quasi dieci metri prima di ribaltarsi...

Preparai un mare di cartoline (credo che ne mandai oltre cinquanta!), poi nel primo pomeriggio di quella data storica della mia vita che fu il 7 agosto partimmo verso la punta estrema decisi a tutto pur di arrivare. Il tutto fu appena sufficiente: per arrivare al mappamondo fummo costretti ad ingaggiare una vera e propria lotta con la natura. La pioggia insistente aveva infatti reso il fondo sterrato (all'epoca l'asfalto non c'era ancora) simile ad una lastra di vetro cosparsa d'olio. Il vento assurdo che spazzava con raffiche improvvise da diverse direzioni quelle terre da incubo ci provocò innumerevoli sbandate molto pericolose. Impiegammo un'ora e quindici minuti per percorrere venticinque chilometri.

Forse provati dal viaggio e dallo stress di quei due ultimi giorni, forse convinti di aver compiuto un'impresa degna di essere ricordata e compiuta solo da pochi, provammo una gran delusione. Un mare di camper, soprattutto italiani, era comodamente parcheggiato davanti al rifugio, incurante del vento, del freddo (5°C) e della pioggia. L'unica vera grande soddisfazione fu quella che fra le poche moto presenti (massimo una ventina) nessuna era paragonabile alle nostre. Si poteva veramente dire nel nostro caso che era stata la qualità dei motociclisti a portare la loro moto a Capo Nord, e non il contrario.

Scattammo tante foto. Purtroppo scoprimmo a casa, dopo lo sviluppo e la stampa dei rullini, che erano uscite bruttissime. Le macchine fotografiche non ne avevano voluto sapere di disappannarsi.

Dopo aver rimesso in piedi la mia moto, che il vento aveva ribaltato per la terza volta, presi dalla disperazione comprammo alcuni souvenir e ripartimmo subito. Ingaggiammo un'altra dura lotta con le forze della natura e

fummo di nuovo all'Ostello. Lì trovammo anche il coraggio e la voglia di lavare le moto con una canna d'acqua. Erano ricoperte ovunque di fango, una poltiglia marrone finissima.

Non appena lasciammo l'isola di Mageroya il vento cessò e ci fu quasi sempre il sole. Riuscimmo ad arrivare alle dieci di sera ad Inari, un paesino nella Lapponia dove dormimmo in un Ostello. Per fare gli altri trecentoquaranta chilometri che ancora mancavano a Rovaniemi il giorno dopo impiegammo otto ore. In verità anche perché ci fermammo spesso alla ricerca di souvenir (pelli, cartelli, corna) a buon prezzo.

Lì a Rovaniemi ci furono guai grossi, almeno per me. Spostando la moto spenta sotto al cartello che indicava il Circolo Polare Artico avvertii un secco *crack*, come se si fosse spezzata la catena. Controllato velocemente quel che si poteva vedere sembrò però che tutto fosse in ordine. Decidemmo di ripartire per arrivare quella sera almeno fino a Oulu, che dista circa trecento chilometri da Helsinki. Volevamo arrivare alla capitale entro la mattina dell'11 agosto. Eravamo delusi dalla Finlandia, piatta e piena di zanzare. Ma soprattutto iniziavano a finire i nostri soldi.

Le cose andarono diversamente dal previsto. Appena ripartiti scoprii che l'impianto elettrico della mia moto non dava più segni di vita. La cosa non mi preoccupò più di tanto. Confidai nella buona luminosità notturna della zona e proseguimmo. Ma non era quella la cosa grave. Percorsi venti chilometri dopo Rovaniemi la mia moto iniziò a scoppiettare. Non riusciva a superare i 50 km/h. Mi fermai casualmente all'ingresso di un campeggio. Scaricati tutti i bagagli sul ciglio della strada iniziai a controllare tutto l'impianto elettrico, al quale attribuivo la responsabilità del funzionamento irregolare del motore. Dal campeggio vennero in mio aiuto anche due motociclisti fiorentini. Anche loro erano stati a Capo Nord, ma con le loro

fidanzate. Dopo due ore di tentativi inutili, controllato oltre all'impianto elettrico anche il carburatore, decidemmo di fermarci in quel campeggio. Dormii solo 3 ore. Appena ci fu un po' di luce ricominciai la mia opera per rintracciare il guasto. Smontata da cima a piedi la moto, controllato nuovamente l'impianto elettrico, controllato per il possibile il volano magnetico (non disponevo di estrattore) il risultato fu che tutto sembrava funzionare bene. Il motore girava benissimo al minimo, e arrivava anche a regimi elevati.

Per niente convinto che fosse finita, visto che non avevo trovato il guasto, ma con la speranza comunque che la fortuna mi aiutasse smontammo le tende e ripartimmo. Percorsa una decina di chilometri la moto riprese a scoppiettare e mi dovetti nuovamente fermare. Dovevo escludere un guasto all'impianto elettrico e cercarlo altrove. Controllai marmitta, carburatore, filtro, bobina fino a quando mi decisi ad aprire il coperchio valvole motore, pensando ad una valvola bruciata che facesse poca tenuta in compressione.

Non appena ebbi visione dei bilancieri delle valvole compresi immediatamente il guasto: un'asta delle punterie si era irrimediabilmente spezzata. Nel frattempo iniziò a piovere e io a dare segni di sconforto, anche perché erano praticamente due giorni che non dormivo. Per fortuna passarono da lì proprio in quel momento due motociclisti tedeschi. Con lo spirito di solidarietà che in quei tempi i motociclisti avevano ancora (purtroppo non sono sicuro che succederebbe la stessa cosa ai giorni nostri...) si fermarono per aiutarci. Si decise di tornare in campeggio. Tutti i miei bagagli, che erano veramente tanti, incluse le cinque paia di corna di renna, li caricò Stefano sulla sua Vespa, in aggiunta ai suoi. Ebbe sulla sella una montagna di valigie e sacchi alta oltre un metro e mezzo. I motociclisti tedeschi mi trainarono fino al campeggio, poi ci salutarono. Rimontammo la tenda con il morale a pezzi. Ero ormai

convinto che il mio viaggio fosse finito lì e l'unica cosa rimasta da fare fosse telefonare ad Europ Assistance per essere rimpatriato.

Poi mi venne un'idea e volli prima provare a risolvere il problema da solo. Con la Vespa tornammo indietro fino a Rovaniemi. Grazie anche all'aiuto di una gentilissima ragazza finlandese trovammo una piccola officina di moto Suzuki. Qui spiegai la mia idea per riparare l'asta delle punterie spezzata. Si trattava di sostituire il tondino di alluminio che c'era tra i due terminali d'acciaio con un comunissimo tondino di ferro. Lo si poteva fissare grazie ad una filettatura da realizzarsi all'interno dei terminali dove in origine si incastrava quello originale spezzato. Sicuramente con un'asta in alluminio e una di ferro, di peso diverso, il motore avrebbe girato sbilanciato, ma l'importante era che funzionasse almeno fino a casa...

Scoprii solo molti anni dopo la ragione di quel guasto. Il motore della Moto Morini era un motore eccezionale per quei tempi, soprattutto quello montato sul modello più potente, il 3 ½. Ma aveva un difetto strutturale: la lubrificazione dello stelo delle valvole non era *forzata* come in un motore *serio*, ma era a sbattimento. Vale a dire che l'olio motore che serviva arrivava là sopra tramite il movimento che facevano l'albero a camme ed il complesso aste e bilancieri. Il flusso d'olio era sufficiente in normali condizioni di esercizio, ma non quando il motore, come nel caso mio, era tenuto perennemente al massimo dei giri, circa 9.000. Con il senno di poi avrei dovuto prevedere una rottura del genere. Quattro mesi prima di partire per Capo Nord, in una gita in Umbria, si era spezzato un bilanciere. La causa era la stessa: una valvola lubrificata non a sufficienza che si era grippata. Quando succede, o si rompe il bilanciere, o si rompe l'asta. In sei mesi io ero riuscito a romperle entrambe. Dopo di allora girai sempre con un'asta

e un bilanciere di ricambio con me, anche quando andai l'anno dopo in Turchia con Carolina

Tempo mezza giornata ed il pezzo come lo avevo immaginato fu pronto. Dopo aver velocemente richiuso il motore, smontato la tenda e ricaricato i bagagli, all'una del pomeriggio dell'11 agosto potemmo ripartire.

Il motore girava bene, sembrava come non fosse successo niente. Guidammo tutta la notte percorrendo tutti i chilometri che ci separavano ancora da Helsinki, ottocento trenta. Arrivammo stremati la mattina del 12 agosto alle otto nonostante ci fossimo fermati due ore a riposare un po' in terra ad Jyvaskyla. Facemmo appena in tempo a montare la tenda che fuori si scatenò il diluvio. Avevamo già incontrato delle avvisaglie la notte per strada, torrenti d'acqua caduti dal cielo per qualche minuto. Passammo una tristissima giornata in campeggio chiusi nei sacchi a pelo, che si bagnarono quasi subito perché entrava acqua da sotto la tenda. Fuori c'erano solo otto gradi.

La mattina dopo, riaffacciatosi un timido sole, riuscimmo a visitare per quel che fu possibile Helsinki. La sera stessa ci imbarcammo sul traghetto che andava a Stoccolma. Nella navigazione, come ho già raccontato, conobbi Ramona in discoteca. Dopo aver *limonato* tutta la notte sui divanetti nei corridoi della nave deserta lei mi invitò ad andare un paio di notti a casa sua.

Il 15 agosto io e Stefano lasciammo Stoccolma verso Copenaghen, in compagnia nei primi chilometri di un ragazzo di Bologna che aveva una Moto Morini 250. Stefano lo aveva conosciuto in campeggio mentre io amoreggiavo in città con Ramona.

Abbandonati presto da quel nuovo compagno di viaggio, stanco delle nostre modeste velocità (al massimo noi facevamo 80 km/h, in ragione anche del forte vento che

spirava contrario) giungemmo non senza altri inconvenienti a Copenaghen, al campeggio che già ci aveva ospitato quindici giorni prima. Gli inconvenienti in quella tappa furono di modesta entità ma fastidiosi. La Vespa ebbe grossi problemi con la candela quindici chilometri prima di arrivare. Io ruppi il cavo dell'acceleratore duecento metri prima del campeggio. Il campeggio a quell'ora era chiuso (era l'una della notte). Fummo costretti ad accamparci in un parco cittadino che era nei pressi. Montata la tenda, piombammo a dormire.

Il giorno successivo, mentre eravamo intenti alla riparazione ed al controllo delle moto (oltre a sostituire il filo del gas era necessario controllare il pezzo riparato a Rovaniemi, accorciare la catena ecc.), fummo *visitati* dalla polizia locale. Ci ordinò di sgombrare entro un'ora, era assolutamente vietato campeggiare in un parco pubblico. Smontato tutto andammo in campeggio. Lì nel frattempo erano arrivati anche il ragazzo del Morini 250 e i ragazzi di Pesaro con i Guzzi 1000 SP che avevamo già ripetutamente incontrato durante tutto il viaggio.

Dedicammo alla capitale danese solo una serata. Poi il giorno successivo ripartimmo per arrivare ad Amburgo, che dista da Copenaghen solo trecentoventi chilometri. Fummo però costretti a fermarci ripetutamente, soprattutto perché io già da qualche giorno ero alle prese con un grave raffreddamento. Stavo parecchio male, penso che avessi la febbre (non la misurai). Inoltre, come se non bastasse, la mia moto riprese a fare bizzarrie: smise nuovamente di funzionare l'impianto elettrico, si spezzò il cavo che parte dalla bobina e va alla candela, la marmitta si staccò quasi completamente dal foro di scarico della testata. Riuscii comunque (con molto fracasso) ad arrivare ad Amburgo prima che fosse notte. Montammo la tenda in un bruttissimo camping pochi chilometri dal centro della città. Mangiammo spaghetti sconditi da noi cucinati al volo. Con

le poche energie rimaste visitammo la parte che più ci incuriosiva della città, il quartiere St. Pauli. Era quello a luci rosse, con le prostitute in vetrina e i locali nei quali bisognava stare attenti ai *butta-dentro*. Il giorno successivo, riparato alla meglio l'attacco della marmitta con filo di ferro ripartimmo verso l'Italia. Niente da fare invece per il cavo del contachilometri della Vespa che si era spezzato.

Un'altra grana ci fece perdere qualche ora. Fidandomi della autonomia di benzina che avevo, rimasi a secco nel mezzo dell'autostrada dopo Amburgo. Non sarebbe stata una cosa grave, se come altre volte almeno uno di noi due avesse avuto un po' di benzina nelle taniche. Ma purtroppo l'ultima tanica era appena stata vuotata nel serbatoio della Vespa. Così, mentre io aspettai sul ciglio della autostrada, Stefano andò avanti fino alla prima stazione di servizio, riempì una tanica, uscì alla prima uscita per rientrare dalla parte opposta e ritornare poi da me dopo essere uscito e rientrato dall'autostrada appena possibile.

Nella mia vita motociclistica quell'errore di sopravvalutare la mia disponibilità di benzina e rimandare il rabbocco nel serbatoio fino a che non fu troppo tardi lo feci anche altre volte. Rimasi senza benzina in Scozia nel 1993 con Elisa, nel 2006 in Romania tornando da Samarcanda, nel 2013 in Kazakistan tornando da Almaty, ed anche in Sardegna. In questi due ultimi casi nonostante avessi un serbatoio da 42 litri. Fui comunque fortunato tutte le volte. Con Elisa in Scozia rimasi a secco appena superato un dosso in autostrada. Dopo una lunga discesa di due chilometri sulla destra c'era un'area di servizio. La rampa di accesso era in salita, ma grazie alla velocità che avevo lasciato acquistare alla moto riuscimmo a superarla senza dover spingere. La maggior difficoltà l'ebbi in Romania, sperduto nelle colline della Transilvania tra Cluj Napoca e Zalau. Dovetti fare un paio di chilometri a piedi per arrivare a un distributore. Un po' di fortuna l'ebbi anche quella

volta: prima del benzinaio c'era un negozietto che vendeva anche acqua minerale. Comprai una bottiglia da un litro e mezzo, la svuotai e la usai come tanica.

Torno a scrivere del ritorno da Capo Nord. Riuscimmo a compiere trecentoventi chilometri prima che venisse buio. Mangiammo e dormimmo in terra in una stazione di servizio a Kassel. Al mattino alle sette ripartimmo con l'intenzione di arrivare a Innsbruck. Ma altre vicende dovevano succedere.

All'altezza di Norimberga in autostrada io ero davanti a Stefano. Sulla mia moto era rimasto solo uno specchio retrovisore. Per colpa delle vibrazioni mi dava tra l'altro solo una vaga idea di cosa succedesse dietro di me. Poco prima, in un'area di servizio, c'era stata tra noi una accesa discussione. Avevamo ormai finito i soldi, per ottimizzare le spese io volevo comprare uova che costavano poco e rendevano molto in termini alimentari, lui no. Stefano si fermò per riempire il serbatoio della Vespa con la tanica di scorta. Quando io mi accorsi che non lo avevo più dietro mi fermai. Rimasi tre ore in un'area di servizio ad aspettare di vederlo passare sull'autostrada, sempre più preoccupato.

Il nostro viaggiare in autostrada era molto pericoloso. La nostra velocità, anche spingendo il motore al massimo, arrivava a 95 km/h, pochi km/h superiore a quella dei TIR. Star dietro di loro ci sembrava di essere lenti. Per fare un sorpasso impiegavamo diversi minuti. Poi per molti lunghissimi minuti dopo averlo superato avevamo il TIR sempre a pochi metri dietro di noi. Si poteva quasi sentire il rumore del suo motore. Sarebbe bastato un nostro improvviso calo di velocità per colpa di noie meccaniche perché il TIR ci schiacciasse, non riuscendo lui a rallentare per tempo.

Dopo aver trovato il guasto all'impianto elettrico (un semplice fusibile che faceva contatto male) ed aver avuto di

nuovo la luce nel fanale decisi di ripartire verso Innsbruck. Non prima di aver telefonato a sua madre per dirle che c'eravamo di nuovo persi. Giunsi a Monaco e le telefonai di nuovo. Venni a sapere che Stefano era già arrivato a Innsbruck. Mi stava aspettando là. Era passato davanti alla stazione di servizio dove l'avevo atteso tre ore senza che io vedessi lui e lui vedesse me.

A Innsbruck un doppio colpo di fortuna. Mi sbagliai ad uscire dalla tangenziale ed uscii a quella successiva. Un lungo viale portava in centro. All'improvviso diventò un senso unico che vidi troppo tardi. Quando lo avevo già imboccato in senso contrario sentii un forte fischio. Pensai «*Ecco qui ora ci scappa una bella multa, con cosa la pago?*». Ma invece il fischio arrivava da Stefano. Casualmente era proprio su quella strada alla ricerca di un telefono per chiamare di nuovo sua madre e rimettersi attraverso lei in contatto con me. Felici per esserci ritrovati così per caso, quasi euforici, pregustammo il nostro rientro solenne in Italia. Ci avviammo verso il centro della città, uno a fianco all'altro nel viale. Il conducente dell'auto che seguiva Stefano fu distratto dalla visione della mia moto piena di corna. Non si accorse per tempo che la Vespa si fermava al semaforo rosso. Gli finì addosso facendolo cadere. L'autista si offrì di pagare i danni subito. 150.000 lire. Furono quelle che appena ci bastarono per pagare la benzina per tornare a casa. Senza quell'incidente, non so come avremmo fatto...

Appena fuori Innsbruck dormimmo all'aperto nei sacchi a pelo, su una piazzola erbosa a lato della statale, senza montare la tenda. Come avevamo fatto la sera prima nel prato della stazione di servizio di Kassel. Al mattino eravamo tutti bagnati dall'umidità della notte. Mi costò caro questo dormire spesso all'aperto che feci in quel viaggio di ritorno. Nei mesi successivi la mia temperatura *normale* fu come quella di una leggera febbre, 37,2 invece che 36,8.

Non so quanti esami mia madre mi convinse a fare per cercare di capire cosa avessi. Penso tutti quelli possibili all'epoca. Non trovarono mai nulla di strano. Solo dopo sei mesi la mia temperatura ritornò ad essere quella di tutti.

Al passo del Brennero i doganieri austriaci mi contestarono il carico sulla moto, giudicandolo pericoloso. Mi fecero mettere dietro tutte le corna e i bagagli che avevo sul portapacchi anteriore, quello costruito da me per il manubrio. Giudicai stupida e inopportuna quella richiesta. Era da quattromila chilometri che guidavo così e soprattutto stavo uscendo dall'Austria. «*Cosa interessa a voi di come continuerò a viaggiare fuori dal vostro paese?*». Appena fui in Italia li rimisi al loro posto.

Io e Stefano dividemmo le nostre strade a Bressanone. Io volli passare a trovare il mio migliore amico del tempo, Claudio. Era in vacanza a San Vigilio di Marebbe. Lui volle invece andare a fare il giro attorno al lago di Garda, prima di raggiungere Montese. Una cittadina nell'Appennino modenese non lontana da Verica, dove lui aveva una seconda casa.

Dopo S.Vigilio io attraversai da solo i principali passi dolomitici (Gardena, Stella, Pordoi e Falzarego). Fui assalito in ogni mia sosta dai motociclisti presenti. Mi bombardarono di foto e domande. Il viaggio a Capo Nord, allora più che adesso, era il sogno di ogni motociclista.

In quella trionfale giornata di ritorno ci furono altri due episodi degni di essere ricordati. Il primo fu l'ennesima caduta della moto. Il sole ammorbidì l'asfalto su cui poggiava il cavalletto della moto. Ci furono ingenti danni alle corna di renna, che invece erano rimaste miracolosamente illese nelle precedenti cadute. Soprattutto fui vicino a veder bruciare tutto: uscì tanta benzina dal serbatoio che la bagnò quasi tutta.

Il secondo fatto da ricordare fu la possibilità che ebbi di sdebitarmi con la categoria dei motociclisti tedeschi, quella alla quale appartenevano gli angeli che mi avevano trainato in campeggio a Rovaniemi. Su quelle strade dolomitiche incontrai un ragazzo tedesco rimasto senza benzina. Avevo sulla moto ancora quattro taniche piene di benzina (in Austria costava meno!). Fu un attimo regalargli parte del loro contenuto per permettergli di proseguire.

Abbandonai le Dolomiti nel primo pomeriggio. Attraversai il Veneto e la provincia di Modena sotto gli sguardi increduli, sbigottiti e divertiti degli abitanti dei piccoli paesini. Arrivai finalmente a Verica alle nove di sera. Da quando ero partito il contachilometri segnava esattamente 9.099 km. In quel paese mi attendeva una spettacolare dimostrazione di affetto da parte di tutti gli amici. Era il giorno della festa del patrono. Nella piazza suonava un complesso. Quando arrivai io tutta la folla si spostò e mi venne incontro. In tasca mi erano rimaste 5.000 lire e avevo debiti con Stefano!



Il tour a Capo Nord dell'agosto 1983



L'incredibile elenco di cose che avevo con me per il mio viaggio fino a Capo Nord

Attrezzi e ricambi per la Moto Morini 125:

Smontacatena, 1 pezzo catena, 2 false maglie _ Cinghia dentata della distribuzione _ Filo freno posteriore compreso di guaina _ Bobina accensione _ Rubinetto benzina + pezzo di tubo _ 3 fili frizione e 2 morsetti relativi _ 3 fili acceleratore e 2 morsetti relativi _ guarnizioni motore e pasta rossa Motorsil e trielina _ registro bilanciere delle valvole _ rotolino di filo ferro cotto sottile e bulloneria varia _ rotolo filo elettrico, capofili, fusibili, nastro isolante, morsetti elettrici, _ 2 camere d'aria, 4 pezze, mastice, carta vetrata _ 4 candele _ 3 lampade fanale posteriore e 2 lampade fanale anteriore _ 3 lampade indicatore di direzione, 1 lampada posizione e 1 lampada strumentazione _ pezzi di tela per riparare tuta da pioggia e mastice apposito _ rocchetto filo e ago per cucire _ spray lubrificante catena _ spray protezione contatti elettrici _ pasta lavamani in crema _ pompa a pedale _ visiera del casco di riserva _ chiavi fisse mm 4/5 - 6/7 - 8/9 - 10/11 - 12/13 - 14/17 - 18/19 - 22/24 _ chiave poligonale sagomata mm 17/22 _ chiavi esagonali a tubo mm 8 e mm 10 _ chiavi a brugola mm 2,5 - 3 - 4 - 5 - 6 - 8 - 12 _ asta e crichetto avvicinamento dadi con bussole mm 11 e 13 _ spessimetro regolazione valvole _ 2 ferri smontaggio pneumatici _ cacciavite a taglio grande e piccolo _ cacciavite a stella _ svitacandele e spazzolino pulizia candele _ chiave ghiera marmitta e regolazione sospensioni posteriori _ pinze a punta per seeger pistone _ pinze _ tronchesi _ cagnetta _ forbici da elettricista _ lima tonda e lima piana _ manuale officina Moto Morini

Medicinali

Ammoniaca _ acqua ossigenata : cotone emostatico _ : spugna _ cerotti _ cotone idrofilo _ saponetta allo zolfo _ pomata strappi e dolori reumatici _ garza _ bende elastiche _ aspirina _ collirio occhi _ autan zanzare _ bimixin disinfettante intestinale _ saridon analgesico _ buscopan dolori addominali _ crema antisettica _ pomata bruciature _ ribelfan sulfamidico antiraffreddamento _ laccio emostatico.

Materiale per campeggio:

Padella_ pentola_ fornello gas_ bombola 1/2 Kg ricaricabile _ lampada a gas :_ posate _ coltello tuttofare _ bicchiere _ moka caffè 1 persona _ accendino _ caffè _ olio _ sale _ detergente stoviglie, spugna e asciugapiatti _ lampadina elettrica portatile _ materassino gommapiuma sottile _ sacco a pelo a mummia :_ tenda canadese da due persone in cotone _ picchetti lunghi e larghi robusti per tenda _ martello di gomma _ nylon sottotenda per terreno bagnato

Materiale vario:

Fazzoletti di carta _ gomitolo di spago _ grossa corda robusta per il traino _ Manuale fotografia _ bloc notes _ cartine geografiche (Italia, Dolomiti, Germania, Scandinavia, Finlandia, Svizzera, atlante stradale europeo)_ documenti vari :_ dizionarietto tascabile di inglese e tedesco _ pennarello grosso nero indelebile _ penna a sfera

Vestiario ed igiene personale:

telo da bagno e 3 asciugamani piccoli _ schiuma da barba _ lamette _ dentifricio _ spazzolino _ pettine _ sciampo _ 2 sapone liquido _ sapone per bucato _ tuta da ginnastica _ costume da bagno _ 7 mutande _ 9 calze _ 3 jeans _ 6 magliette cotone _ 2 magliette intime di lana _ 2 camicie di jeans _ 2 camicie cotone leggero _ 2 grossi maglioni invernali _ 1 giubbotto invernale in pelle grossa imbottito in piumino _ 2 paia di scarpe _ 1 giubbotto leggero mezza stagione

Inoltre:

Tuta antipioggia in tela cerata di fabbricazione di mia madre _ copristivali in gomma _ guanti invernali tipo sciatore _ corpetto reni elastico per motociclisti _ serie chiavi della moto di riserva (di cui alcune al cordone al collo) _ macchina fotografica reflex Olympus OM1 con flash e obiettivo 50 mm _ 7 rullini foto 36 pose materiale manutenzione e pulizia macchina fotografica.

Come ero riuscito a far stare tutte quelle cose su quella piccola moto?

Cose che furono messe nel baule posteriore:

Giubbotto imbottito in pelle _ maglia di lana _ maglione rosso e maglione verde _ Smontacatena, 1 pezzo catena, 2 false maglie _ Cinghia dentata della distribuzione _ Filo freno posteriore compreso di guaina _ Bobina accensione _ Rubinetto benzina + pezzo di tubo _ 3 fili frizione e 2 morsetti relativi _ 3 fili acceleratore e 2 morsetti relativi _ guarnizioni motore e pasta rossa Motorsil e trielina _ registro bilanciere delle valvole _ rotolino di filo ferro cotto sottile e bulloneria varia _ rotolo filo elettrico, capofili, fusibili, nastro isolante, morsetti elettrici _ chiavi fisse mm 4/5 - 6/7 - 8/9 - 10/11 - 12/13 - 14/17 - 18/19 - 22/24 _ chiave poligonale sagomata mm 17/22 _ chiavi esagonali a tubo mm 8 e mm 10 _ chiavi a brugola mm 2,5 - 3 - 4 - 5 - 6 - 8 - 12 _ asta e cricchetto avvicinamento dadi con bussole mm 11 e 13 _ spessimetro regolazione valvole _ 2 ferri smontaggio pneumatici _ cacciavite a taglio grande e piccolo _ cacciavite a stella _ svitacandele e spazzolino pulizia candele _ chiave ghiera marmitta e regolazione sospensioni posteriori _ pinze a punta per seeger pistone _ pinze _ tronchesi _ cagnetta _ forbici da elettricista _ lima tonda e lima piana _ manuale officina Moto Morini - serie chiavi riserva moto

Cose che furono messe nella borsa sul portapacchi anteriore fissato allo sterzo:

2 camere d'aria, 4 pezze, mastice, carta vetrata _ 4 candele _ 3 lampade fanale posteriore e 2 lampade fanale anteriore _ 3 lampade indicatore di direzione, 1 lampada posizione e 1 lampada strumentazione _ pezzi di tela per riparare tuta da pioggia e mastice apposito _ rocchetto filo e ago per cucire _ spray lubrificante catena _ spray protezione contatti elettrici _ pasta lavamani in crema _ pompa a pedale _ visiera del casco di riserva _ Ammoniaca _ acqua ossigenata _ cotone emostatico _ spugna _ cerotti _ cotone idrofilo _ saponetta allo zolfo _ pomata strappi e dolori reumatici _ garza _ bende elastiche _ aspirina _ collirio occhi _ autan zanzare _ bimixin disinfettante intestinale _ saridon analgesico _ buscopan dolori addominali _ crema antisettica _ pomata bruciature _ ribelfan sulfamidico antiraffreddamento _ laccio emostatico _ Giacca e pantaloni antiacqua impermeabili _ copristivali e guanti.

Cose che furono messe nella borsa sul serbatoio:

Padella _ pentola _ fornello gas _ bombola 1/2 Kg ricaricabile _ lampada a gas : _ posate _ coltello tuttofare _ bicchiere _ moka caffè 1 persona _ accendino _ caffè _ olio _ sale _ detergente stoviglie, spugna e asciugapiatti _ lampadina elettrica portatile _ Fazzoletti di carta _ gomitolino di spago _ Manuale fotografia _ bloc notes _ cartine geografiche (Italia, Dolomiti, Germania, Scandinavia, Finlandia, Svizzera, atlante stradale europeo)_ documenti vari : _ dizionarietto tascabile di inglese e tedesco _ pennarello grosso nero indelebile _ penna a sfera _

Cose che furono messe nei portapacchi laterali posteriori:

materassino gommapiuma sottile _ sacco a pelo a mummia : _ tenda canadese da due persone in cotone _ picchetti lunghi e larghi robusti per tenda _ martello di gomma _ nylon sottotenda per terreno bagnato _ corda per il traino

Cose che furono messe nella valigia grande sulla sella al posto del passeggero:

7 mutande _ 9 calze _ 2 jeans _ 5 magliette cotone _ 2 magliette intime di lana _ 2 camicie di jeans _ 1 camicie cotone leggero _ 1 paio di scarpe _ 1 pezzo di sapone per bucato.

Cose che furono messe nella valigia piccola sulla sella al posto del passeggero:

telo da bagno e 3 asciugamani piccoli _ schiuma da barba _ lamette _ dentifricio _ spazzolino _ pettine _ sciampo _ 2 sapone liquido _ sapone per bucato _ tuta da ginnastica _ costume da bagno

Cose che furono messe legate *alla meglio* sopra alle valigie appoggiate alla sella:

La borsa della macchina fotografica. Inoltre, al ritorno, 5 paia di corna di renna così sistemate: 2 paia davanti legate al portapacchi insieme alla *targa* ricordo staccata dall'Ostello di NordKapp, 3 paia dietro (di cui una molto grande) legate su tutto il resto.

1984. Grecia, Turchia, Bulgaria Come si temprava un amore

Nella primavera 1984, dopo molti mesi che sognavo quel momento, trovai finalmente il coraggio di invitare Carolina. Era mia compagna di corso all'Università di Medicina Veterinaria a Bologna. Tanto per confermare che il mio destino in fatto di donne era particolare, come mi verrà dimostrato anche meglio in seguito, lei non era italiana. Era sudamericana. Le chiesi di fare una gita in moto la domenica 20 maggio a San Marino. La sera, quando con il buio saremmo dovuti tornare a Bologna, si alzò improvvisamente una nebbia fitta. Era assolutamente sconsigliato mettersi in strada in quelle condizioni. Riparammo in un hotel per aspettare la mattina dopo. Ciò che rese possibile quello che entrambi desideravamo non fu quindi il mio coraggio di dichiararmi - che non c'era - ma le circostanze *obbligate*.

La nostra storia che nacque quella notte si concluse solo quasi cinque anni dopo con il dramma più doloroso della mia vita. Questo non perché la separazione da lei sia stata la cosa più grave che mi successe. La rottura del matrimonio con Alina, ed anche la mia successiva separazione da Matilde e Alen, oggettivamente furono questioni molto molto più gravi. La separazione da Carolina fu il dramma più pesante della mia vita probabilmente perché fu la mia prima separazione dopo una relazione lunga. Io mi trovai assolutamente impreparato ad affrontarla. A differenza di quelle successive, in quei giorni non avevo neanche una moto a disposizione che mi portasse lontano. Se nella mia

vita pensai a volte di farla finita prima del tempo, questo accadde di certo nell'inverno 1988-1989.

Torno al 1984. Nei mesi immediatamente successivi alla nostra gita a San Marino pianificai con lei per l'estate un viaggio in moto in Grecia e Istanbul, per poi tornare a casa attraverso la Bulgaria, la Romania e l'Ungheria. All'epoca questi paesi erano ancora sotto a regimi comunisti. Poter entrare lì non era semplice. Con la moto che avevo (sempre la Moto Morini 125cc che aveva ormai 80.000 km e con la quale l'anno prima ero andato a Capo Nord) partire in due con tutti i bagagli per andare così lontano era un progetto folle. Ma avevamo entrambi vent'anni, eravamo *innamorati persi*, non c'era niente che ci sembrasse difficile. Anche la nostra mancanza di soldi, essendo entrambi studenti, non contava. Non sapevamo a cosa saremmo andati incontro.

Tralascio tutto quanto accadde nel nostro itinerario nel Peloponneso e resto della Grecia (anche se riempie diverse paginette del piccolo diario tascabile scritto fitto fitto che ho conservato in tutti questi anni) per raccontare *solo* l'incredibile serie di piccole e grandi sfortune che si concatenarono da quando entrammo in Turchia fino ad uscire dalla Bulgaria. Queste però furono necessarie affinché il destino mi facesse incontrare un amico turco che anche oggi è come un fratello.

La frontiera greco-turca di Ipsala dal lato turco nel 1984 era un guazzabuglio di uffici che si affacciavano tutti su un grande salone, nel quale dovevi entrare dopo aver lasciato la moto nel parcheggio. Quando eri dentro ti facevano rimbalzare da uno all'altro ripassando anche più volte dallo stesso ufficio, secondo un determinato schema che ovviamente gli addetti ti spiegavano in turco. Non era facile.

Appena arrivati sulle strade turche il clacson della moto non aveva più potenza, le frecce lampeggiavano lentamente.

Per il resto comunque la moto funzionava. Non diedi importanza a quei problemi. La strada da Kesan verso Tekirdag ed Istanbul trentatré anni fa era molto più stretta di oggi. Caratterizzata però come ora da saliscendi importanti e traffico velocissimo di TIR. La mia piccola moto stracarica soffriva terribilmente di quella situazione. Oltre ad essere in due sul sellino, avevamo anche 70 kg di bagagli, come scoprii dopo, in Bulgaria, per colpa di quello che sto per raccontare. Nelle salite quasi non ce la faceva, nelle discese tendeva ai fuori-giri.

Nonostante tutto prima di sera arrivammo a ottanta chilometri da Istanbul, che era la nostra destinazione per quella giornata. Dopo aver cenato in una bettola sulla strada fu buio. Ci rimettemmo in marcia ma dopo neanche un chilometro fummo assolutamente senza corrente. Il faro anteriore non faceva più luce, e così anche quello posteriore. La piccola batteria a 6 volt si era scaricata nelle ore precedenti, l'impianto non la caricava più. Senza luce posteriore eravamo invisibili agli altri utenti della strada. Mi colse il panico dopo il primo TIR che ci passò radente a poche decine di centimetri. Mi buttai sulla destra nella banchina con la ghiaia, senza pensare allo scalino con l'asfalto. Cademmo rovinosamente. Senza però farci nulla di male perché quando feci quella manovra eravamo ormai quasi fermi. Ma raggiungere Istanbul in quelle condizioni quella sera non era proprio più possibile.

Ci rimettemmo in strada dopo lo shock, in un momento che non passava nessuno. L'intenzione era raggiungere il paese illuminato davanti a noi, Silivri. Dopo poche centinaia di metri vedemmo una stazione di polizia. Ci fermammo e chiedemmo cosa fosse meglio fare. Ci offrirono di montare la tenda nel loro giardino. Carolina aveva appena visto il film *Fuga di mezzanotte*. I greci nei giorni precedenti non avevano fatto altro che parlare malissimo dei turchi. Avevamo paura di quella situazione.

Soprattutto lei: per la sua bellezza da quando eravamo entrati gli uomini turchi la mangiavano letteralmente con gli occhi. Ma decidemmo comunque di accogliere l'invito. Nessuno di noi due dormì quella notte. Mi vergogno ancora di aver diffidato di quelle persone estremamente gentili e ospitali: alla mattina i poliziotti turchi addirittura ci portarono il te!

Ripartimmo sotto la minaccia della pioggia. Mentre entravamo nella caotica metropoli questa divenne realtà. Cercando la cartina per trovare una pensione dove andare a dormire, venni colto da un dubbio atroce: «*Dove sono finiti i documenti della moto?*». Pur sotto la pioggia scaricammo tutti i bagagli e rovistammo ovunque ma inutilmente. Li avevamo persi. O erano rimasti alla frontiera, oppure li avevamo lasciati nella stazione di polizia di Silivri dove avevamo dormito.

Raggiungemmo con tante difficoltà la palazzina dove ha sede la polizia per i turisti. Stava in una vecchia costruzione di legno davanti all'ingresso delle Cisterne, vicino ad Aya Sofia. Le Cisterne non erano ancora visitabili. Anche adesso la polizia per i turisti ha la sede lì. Senza alcuna gentilezza ci dissero di andare al consolato italiano. Loro non potevano fare nulla. In qualche modo raggiungemmo il quartiere dove erano le nostre autorità diplomatiche. In quei giorni non era la zona raffinata che è diventata oggi. Era un dedalo di piccole stradine con mercati di pesce, frutta, carne. Piene di gente in strada che ci guardavano strani.

Eravamo estremamente affamati. Una *lokanta* cucinava dei polli allo spiedo ben visibili dalla strada. Parcheggiammo la moto poco più avanti dell'ingresso, lasciando tutti i bagagli sopra ed entrammo nel locale. Un ragazzo di pochi anni più vecchio di me era l'addetto alla cottura dei polli. Dal punto dove lui era al lavoro vedeva tutta la strada. Dal tavolo dove eravamo seduti noi invece la

moto non si vedeva. Continuamente io mi alzavo per andare in strada a controllare che tutto fosse ok. Avevamo ancora paura dei turchi. Dopo la terza volta che lui mi vide alzare dalla sedia uscì dal suo bancone e mi fermò con fare deciso: dovevo smetterla di preoccuparmi, la mia moto la stava sorvegliando lui! Mi volli fidare. Alla fine del pasto lui ci offrì anche il tè. Un gesto che scoprii anni dopo è una consuetudine in Turchia. Ma in quel momento mi parve di una gentilezza speciale. Tant'è che tornati in Italia mandammo a quella *lokanta* una nostra foto come fosse una cartolina. Facendo nascere quella amicizia speciale che nei trenta anni successivi mi ha portato almeno altre dieci volte in Turchia, se non di più.

Quel ragazzo che cucinava i polli era Hasan. Chi si prese la fatica per tanti anni di tradurre in turco tutte le mie lunghe lettere per lui, e tutte le sue lettere per me in Italiano, era il papà dell'amica Mafalda, Oreste, purtroppo ormai scomparso. Viveva ad Istanbul da molti anni e si occupava di spedizioni per i nostri funzionari. Ebbi il piacere di conoscerlo di persona molti anni dopo.

Dopo quel pranzo succulento di polli allo spiedo trovammo finalmente il nostro consolato, ma era chiuso. Suonare ed aspettare sembrava non servisse. Un nostro funzionario passato da lì per caso si interessò a noi e ci disse di tornare l'indomani. Ci avrebbero sicuramente aiutato. Non sapendo che altro fare tornammo nella zona di Aya Sofia. Lì incontrammo dei motociclisti milanesi che ci spiegarono dove era il campeggio. Lo raggiungemmo senza troppe difficoltà sperando che le nostre sfortune fossero finite.

Ma in realtà erano appena iniziate.

Mentre ero sotto la doccia finì l'acqua, anche quella fredda. Io ero ancora tutto insaponato. Dovetti togliermelo con l'asciugamano. Alla notte continuò a piovere forte. Il

cavalletto centrale si piantò nel terreno. La moto cadde addosso alla tenda canadese nella quale stavamo dormendo. Per fortuna senza farci male. Tutta la benzina uscì su di noi e la tenda.

Il giorno seguente i motociclisti milanesi, anche loro in campeggio, mi diedero la benzina sufficiente a tornare in città. Pioveva ancora e la moto non ne voleva sapere di partire. Finalmente riuscimmo a tornare al consolato. Non furono gentili come mi sarei aspettato. Dovetti insistere parecchio per aver aiuto. Telefonarono infine alla frontiera di Ipsala. Scoprimmo che i nostri documenti erano rimasti proprio là. Dovendo noi andare in Bulgaria, si trattava di fare *solo* una deviazione di alcune centinaia di chilometri per andare a riprenderli. Al consolato ci dissero comunque di tornare alla polizia turistica per fare la denuncia di smarrimento. E così facemmo, approfittando quindi per fare anche una visita del centro. Eravamo venuti a Istanbul per vedere qualcosa! Dimenticammo però che non avevamo più i fanali. E così per tornare al campeggio la sera dovemmo ignorare più volte i fischi della polizia turca che provava a fermarci vedendoci viaggiare senza luci. E star dietro alle macchine che andavano nella nostra direzione per riuscire a vedere qualcosa.

Il giorno dopo partimmo dal campeggio di Istanbul appena ci fu un po' di luce. Percorremmo con difficoltà i trecento chilometri di distanza da Ipsala. La moto aveva perso tanta potenza. Avviarla ogni volta era sempre più difficile. Dopo aver ritrovato i documenti, tra sterminate coltivazioni di girasoli e paesaggi rocciosi arrivammo al confine con la Bulgaria, su un colle. La moto andava sempre peggio. Le formalità burocratiche furono noiose. I doganieri vollero controllare minuziosamente ogni nostro bagaglio. Finimmo le procedure quando era già un buio infernale. Eravamo senza luci, raggiungemmo il motel

distante sei chilometri, a Malko Tarnovo, seguendo in discesa un'auto che ci precedeva.

Il risveglio al mattino al motel fu triste. Ci accorgemmo che la sera prima avevamo perso tutti i nostri vestiti sporchi ancora da lavare. Dopo il controllo dei doganieri li avevamo messi in una busta legata con gli altri bagagli. Che però si era staccata. Nel buio non ci eravamo accorti che era caduta. Carolina a piedi tornò sulla strada per ritrovarli. Io intanto mi occupai della moto lasciata nel parcheggio, qualcuno nella notte aveva tranciato tutte le corde elastiche che servivano per legare le nostre borse. Provai ad avviarla, ma non ci fu assolutamente nulla da fare. Allora dopo tanti altri tentativi preliminari mi decisi ad aprire il motore. Trovai che si erano frantumati tutti i segmenti del pistone, lasciando un segno nella camicia profondo almeno quattro mm. Era impossibile ripartire. Altra tragedia: volendo fare una foto del motore aperto mi accorsi che l'ultima volta che avevo cambiato il rullino nella macchina fotografica questo non si era agganciato al meccanismo di trascinamento. E così di tutta la Turchia risultava che non avevo scattato nemmeno una foto, il rullino era ancora vergine.

Noi avevamo solo un visto di transito per la Bulgaria, valido in totale trenta ore. Quindici ore erano già passate. Dall'hotel avvertimmo la polizia della nostra situazione per evitare guai peggiori. I nostri tentativi di contattare l'assicurazione Europ Assistance in Italia andarono a vuoto. Allora pensammo da soli a come toglierci da lì. Fermammo un TIR iraniano che passava. Era vuoto, andava verso Burgas, città portuale sul Mar Nero, a caricare per poi rientrare in patria.

Poco prima di partire il camionista parlò al telefono con qualcuno nella reception del motel che aveva chiamato cercando di noi. Si presentò come un agente di un'agenzia dal nome strano. Pensammo fosse il corrispondente della

nostra assicurazione. Il camionista ci portò all'indirizzo che gli era stato spiegato al telefono. Mentre lui aspettava con la Moto Morini sul cassone, io andai a parlare con quell'agenzia. Furono estremamente scortesie. Avrebbero voluto che fossi io a pagare i biglietti per rientrare. Arrivai dopo pochi minuti alla conclusione che quell'agenzia non era il corrispondente della assicurazione italiana. Probabilmente solo un'agenzia avvisata della nostra situazione dai gestori del motel. O dalla polizia.

Tornai dal camionista e ci portò in dogana. Qui fummo estremamente fortunati. Ci vide un ragazzino di quattordici anni, italiano. Si avvicinò chiedendo se avevamo bisogno di lui. Aveva la nonna bulgara ed era lì in vacanza. Fu la nostra salvezza. Ci fece praticamente da interprete, e tanto di più. Scoprimmo grazie alle sue traduzioni che c'era la possibilità di lasciare la moto dentro alla dogana fino ad un massimo di sei mesi, in attesa che l'assicurazione la riportasse in Italia. Però era necessario fare un'accurata descrizione del veicolo in lingua bulgara. Ricordo che su quel foglio fu scritto in cirillico persino lo stato di usura dei pneumatici, le condizioni di funzionamento delle lampadine ed altri minimi dettagli sulle condizioni della verniciatura ecc.. ecc..

L'atteggiamento generale dei funzionari di dogana fu ostile. Mentre io e Maurizio, il ragazzino che ci stava aiutando, eravamo occupati nella realizzazione dei documenti, Carolina era rimasta insieme ai nostri bagagli, che erano veramente tanti. Con modi molto bruschi i funzionari di dogana le imposero di spostarsi da dove era sistemata, anche se di pochi metri. Nessuno mosse un dito per aiutarla.

Sempre assistiti da Maurizio provammo a trovare una sistemazione per tutti i nostri bagagli alla stazione ferroviaria. Ma non li accettarono con la scusa che erano

all'interno di sacchi di plastica (quelli anti-pioggia che aveva realizzato mia madre l'anno prima perché io potessi andare a Capo Nord) e non in normali valigie. Lasciammo Carolina da sola a sorvegliare i bagagli in stazione. Con Maurizio andai a cercare una camera d'albergo vicino alla stazione. Ma quegli hotel erano tutti pieni.

Quando tornammo alla stazione da Carolina lei scoppiò a piangere. In nostra assenza un ubriaco l'aveva disturbata. Nessuno dei passanti aveva fatto qualcosa per allontanarlo. Non le aveva fatto in realtà niente, nemmeno sfiorata, ma lei aveva avuto veramente paura.

I nostri bagagli erano proprio tanti. Esattamente settanta chilogrammi, come avremmo scoperto nei giorni successivi all'aeroporto di Sofia. Oltre al normale abbigliamento avevo attrezzi, ricambi per la moto, una pesantissima tenda canadese in cotone, tutto quello che serviva per cucinare in campeggio, vestiti anti-pioggia ecc... Tutte quelle cose erano suddivise in più sacchi. Io e Carolina non riuscivamo a portarli tutti assieme in una volta sola. La cantina di Maurizio non era lontana, circa seicento metri, ma farli a piedi in quella situazione sarebbe stato troppo pesante. Chiedemmo ad un taxi di portarci a casa di Maurizio. Si rifiutò perché era troppo vicina! Non ci fu quindi altro modo che spostarci a piedi. Per tutto il tragitto facemmo come una staffetta. Io mi spostavo con una parte di bagagli per un centinaio di metri, li lasciavo con Maurizio dove riuscivo ad arrivare senza che Carolina sparisse dal mio campo visivo. Carolina da sola non voleva più rimanerci. Poi tornavo indietro da Carolina che era rimasta con gli altri bagagli e insieme a lei portavo avanti il resto fino a Maurizio. Poi di nuovo così, Carolina rimaneva con una parte di bagagli, io proseguivo con Maurizio per altri cento metri circa, lasciavo lui con i bagagli e tornavo indietro da Carolina ecc... Furono necessarie almeno tre tappe. Poi finalmente arrivammo a casa di Maurizio.

I suoi genitori erano disposti ad ospitarci una notte nella loro casa, che era piccola ma aveva una terrazza coperta. Andammo al posto di polizia più vicino per segnalare la nostra intenzione. Ci mandarono in un ufficio diverso, a un chilometro di distanza circa. Qui un ufficiale con una pancia grande almeno quanto la sua arroganza ci disse che non era assolutamente possibile che degli stranieri fossero ospitati in una casa privata. Se non avevamo soldi per permetterci un albergo in Bulgaria, dovevamo prendere un taxi e tornare immediatamente in Turchia da dove eravamo arrivati. Avrebbe controllato e se non ci avesse trovato quella notte registrati in qualche hotel, quindi se avessimo dormito a casa di Maurizio o fossimo rimasti in giro per la città senza dormire, il giorno dopo ci avrebbero arrestato.

L'hotel che ci indicò quel poliziotto era l'hotel Bulgaria, quello dove andavano di solito tutti gli uomini di affari stranieri che passavano per quella città. Alla reception scoprimmo che il costo di una camera era veramente molto alto: 53 dollari a notte senza colazione. Per noi erano troppi. Suscitammo la pietà degli addetti di quell'hotel. Telefonarono ad un altro albergo che aveva camere che costavano la metà. Lo raggiungemmo anche con tutti i nostri bagagli e finalmente potemmo dormire, non prima di aver lavato un minimo di vestiti da usare nei giorni successivi e aver perso mezz'ora alla reception per spiegare la situazione del nostro visto di transito che era ormai scaduto e che la polizia aveva prorogato nei loro registri.

La prima cosa che feci la mattina al risveglio fu riprovare a telefonare all'assicurazione in Italia. Riuscii finalmente a parlare con qualcuno che sembrò aver capito la nostra situazione. Li avvisai che non avevamo intenzione di rimanere a Burgas ma quello stesso giorno avremmo preso un treno per spostarci a Sofia. Mi fu promesso che il costo del treno sarebbe stato rimborsato ma che comunque sarei stato richiamato in hotel in poche ore. Dopo colazione andai

fare i biglietti per il treno. Mi accompagnò Pierpaolo, il fratello di Maurizio, più grande di lui di un paio d'anni. Carolina rimase in hotel in camera in attesa della telefonata dell'assicurazione. Il treno per Sofia sarebbe partito la sera poco prima di mezzanotte per arrivare al mattino alle sei e un quarto. La distanza coperta circa seicento chilometri

Quando tornammo in hotel, trovammo Carolina nella sala di aspetto dell'albergo. L'avevano fatta sloggiare dalla camera, con tutti i bagagli. Era finito il tempo pagato. Mangiammo al ristorante dell'albergo e poi tornammo nella sala d'aspetto ad attendere la telefonata dell'assicurazione dall'Italia. Per un bacio tra me e Carolina rischiammo di essere scacciati dall'hotel. Non si poteva in luogo pubblico. Dopo un po' di discussioni ci lasciarono aspettare la telefonata, che però non arrivò mai. Alle 16 del pomeriggio ci spostammo a casa della famiglia d'italiani-bulgari che ci stavano aiutando. La sera ci avrebbero offerto la cena a base di pesce. La stanchezza si stava accumulando. Ci fu anche una litigata tra me e Carolina. Nella fretta di liberare la camera come intimato dal hotel lei aveva perso il contratto dell'assicurazione, rimasto nella stanza. C'era così il rischio che non ci rimborsassero più nulla e ci fossero anche problemi a far rientrare la moto.

La cena fu ricca, anche con cozze. Che, con il senno di poi, non avrei dovuto mangiare. Come ebbi poi conferma un paio di anni dopo, queste a me risultano indigeste.

Il treno partì in orario da Burgas. Non avevamo cuccette. Passammo la notte senza dormire. Io iniziai ad accusare sintomi di indigestione che si trasformarono al mattino appena arrivati a Sofia in una dissenteria fortissima. Anche Carolina non stava bene. All'arrivo in stazione saltai con molta mancanza di rispetto tutta la coda che c'era alla toilette della stazione per riuscire ad evitare di farmi tutto addosso. Per pulirmi dovetti usare l'acqua che scendeva

dallo scarico a livello della latrina. Fu la situazione in assoluto più disgustosa che dovetti sopportare nella mia vita. Rimpiansi le toilette della Turchia, dove ovunque c'era oltre alla latrina l'apposito rubinetto con tubo per lavarsi. Come scoprii in seguito c'è in tutti i paesi islamici.

Lasciai quindi Carolina ad aspettarmi su una panchina della stazione con tutti i bagagli, mentre io mi recai dove c'erano le cabine per telefonare. Le chiamate internazionali funzionavano attraverso l'operatore di un centralino. Chiedevi di fare una telefonata e ti mettevi in attesa che lui ti avvisasse quando era il tuo turno di entrare nella cabina telefonica per parlare con il numero che avevi chiesto. Dopo un'ora che aspettavo non era ancora il mio turno. Chiesi di poter andare a vedere come stava la mia ragazza ma mi fu detto che avrei perso il turno per la telefonata. Riuscii a strappare però un permesso per andare in bagno. Con quella scusa raggiunsi anche Carolina. Non stava bene nemmeno lei. Aveva la nausea. A fianco a lei si era seduta una persona che cercava di convincerla a cambiare moneta bulgara in nero. Quando arrivai io e gli dissi di no, finalmente se ne andò.

La nostra spossatezza non derivava solo dalla indigestione dovuta alla cena della sera prima. Ripensando ai giorni immediatamente precedenti, ci accorgemmo che in pratica non avevamo mangiato quasi nulla. In tutta la giornata del 30 agosto (quando eravamo partiti da Istanbul per riprenderci i documenti dimenticati in dogana ad Ipsala e poi eravamo arrivati di notte al motel a Malko Tarnovo) io avevo mangiato solo un po' di pane e marmellata al mattino, e Carolina niente. Il giorno 31 agosto (quando da Malko Tarnovo eravamo scesi a Burgas con il TIR) avevamo saltato il pranzo. E anche la colazione al mattino al motel e la cena la sera all'albergo non erano state abbondanti.

Tornai ad aspettare di parlare al telefono con l'Italia. Alle 9.30 finalmente riuscii a dialogare con una persona dell'assicurazione. Ma senza alcun risultato pratico. Dovetti riprovare più tardi. Alle 11.20 riuscii a fare una seconda telefonata. Anche quella senza alcun risultato. Con una terza telefonata delle 14.30 riuscii finalmente a sapere che l'assicurazione avrebbe pagato il volo che sarebbe partito dopo due ore per Roma, con uno scalo intermedio a Vienna. Per tutta quella mattina quando non fui ad aspettare la telefonata rimasi nella toilette della stazione ferroviaria.

Con tutti i nostri bagagli (che a Burgas avevamo organizzato in sacche più grandi in modo da poter essere trasportati in una volta sola nonostante il loro peso) ci precipitammo fuori dalla stazione per correre in aeroporto. Ma i taxi che c'erano non ci davano attenzione. Allora mi decisi a chiedere ad uno di questi che aveva un cartello in bulgaro diverso dagli altri, che ci stava guardando. Da quello che riuscii a capire i taxisti lavoravano pagati dal governo. Lui però aveva finito il suo turno di lavoro (non riuscii a capire se era vero o era una scusa...) e in cambio di dollari americani ci poteva portare all'aeroporto. Non avevo più dollari ma lui accettò anche venti marchi tedeschi.

Arrivati all'aeroporto una brutta sorpresa: di domenica i telex non funzionavano e il nostro biglietto prepagato di Alitalia non era arrivato. Bisognava aspettare fino al giorno dopo! Rimanemmo in aeroporto tutta la notte, attorniti da uno sciame di mosche, sempre con il terrore che dopo l'ultimo volo di mezzanotte l'aeroporto chiudesse fino al primo volo del mattino. Per nostra fortuna rimase aperto e potemmo rimanere all'interno. La mia attività prevalente quella notte, come era stata tutta la giornata precedente, fu visitare la toilette.

Finalmente alle 6.35 del mattino ci avvisarono che i nostri biglietti prepagati erano arrivati. Dovetti però pagare un

sovrapprezzo di 300.000 lire. Avevamo sui biglietti 20 kg a testa di bagagli ma in totale il peso delle nostre cose era di circa 70 kg. 30 kg erano da pagare. Questo pagamento originò successivamente al ritorno in Italia un mio lungo contenzioso con Europ Assistance per ottenerne il rimborso che si concluse a mio favore solo dopo quasi un anno.

Lasciammo Sofia alle 9.30 con un aereo nel quale a me capitò anche l'unico sedile rotto sfondato che c'era. Fu il primo volo della mia vita, entusiasmante. All'atterraggio a Vienna il pilota fu talmente bravo che non mi accorsi nemmeno dell'istante nel quale toccava terra. Ho fatto dopo di quello quasi centocinquanta voli e mai l'atterraggio è stato così perfetto come quello.

Prima del volo per Milano riuscimmo anche a fare una brevissima visita del centro della capitale austriaca. Gli scellini che avevamo cambiato non bastarono però neppure per mangiare la sacher-torte. Alla sera partimmo per l'Italia. Arrivati a Milano le nostre condizioni, la provenienza dai paesi dell'est e prima dalla Turchia attirarono l'attenzione dei doganieri. Ci guardarono dentro a tutte le nostre cose. Controllarono persino se nei tubetti del dentifricio c'era veramente dentifricio e non qualcos'altro (droga). Infine da Linate raggiungemmo la stazione Centrale di Milano ed in treno Bologna.

La Moto Morini mi fu consegnata a casa tramite Europ Assistance circa venti giorni dopo, esattamente il 25 settembre. Arrivò su una bisarca per automobili, caricata appoggiata su un lato, come un cavallo morto. Immaginai che il costo del suo trasporto fosse stato ampiamente superiore al suo valore commerciale. Sicuramente fu una coincidenza e non fu da collegarsi in specifico al mio caso, ma a partire dall'anno successivo nei contratti di Europ Assistance ci venne scritto che il rimpatrio dei veicoli sarebbe stato fatto solo se il valore del veicolo da

rimpatriare superava il costo del rimpatrio. Pochi anni dopo fu aggiunta anche la clausola che i veicoli più vecchi di dieci anni non potevano essere assicurati contro guasti e rimpatri. Anche se la Moto Morini caricata sdraiata di lato quando me la consegnarono sembrava un cavallo morto, in realtà morta non lo era. L'anno dopo mi portò in un altro viaggio difficile nelle montagne francesi. Che per lei fu l'ultimo. Anche se quella moto ce l'ho ancora oggi. Dovetti però inventarmi sul posto qualcosa di molto strano perché la moto riuscisse a scalare quei valichi alpini. Eravamo ancora una volta in due sulla sella. Carolina, come ho detto all'inizio, nel 1985 ancora resisteva.



1985 - 1989. Al fuoco, al fuoco

Prima di raccontare un episodio molto particolare, accaduto nel novembre 1985, voglio tornare su quanto era successo nelle due estati precedenti. Nel 1984 con Carolina (la mia ragazza cilena all'epoca dell'università della quale per anni fui innamoratissimo) avevo progettato un lungo viaggio con la Moto Morini 125cc. Grecia, Turchia, Bulgaria, Romania, Ungheria. Fino ad Istanbul in qualche modo c'eravamo arrivati, ma il viaggio era poi terminato appena entrati in Bulgaria. La moto si era rotta irrimediabilmente. Pistone grippato. Fasce elastiche disintegrate. Eravamo tornati a casa con grandi difficoltà, in aereo, parzialmente a spese di Europ Assistance. Al ritorno a casa nacque con loro un'importante lite. Gli impiegati di quella compagnia ci avevano detto al telefono, mentre eravamo ancora a Burgas in dogana, di non lasciar niente sulla moto che doveva essere da loro rimpatriata. Avevamo con noi settanta chilogrammi di bagagli, i biglietti aerei ne comprendevano solo venti a testa. Trenta chilogrammi erano da pagare. Costo: trecentomila lire. Una somma altissima per due studenti come eravamo noi. La anticipai io all'aeroporto di Sofia, per poter partire.

Tornati in Italia non volevano rimborsarmela. Iniziai a tempestarli di raccomandate. Sembrava non ci fosse nulla da fare. Scrissi allora a tutti i giornali. Finalmente sul numero di maggio del 1985 nella *pagina delle grane* di una rivista importante fu raccontata la mia vicenda. Il mese dopo sulla stessa pagina la compagnia riconosceva che il loro contratto non era chiaro. Non mi rimborsava quanto da me speso con l'invio di denaro, ma mi risarciva la stessa

somma in controvalore di articoli e spese per la moto. Andai dal mio meccanico e mi feci sistemare la moto al meglio.

A quel punto, con la moto rimessa a nuovo, nell'estate del 1985 decidemmo con Carolina di fare un altro viaggio. Mi era piaciuta moltissimo la Valle d'Aosta nel 1981, volevo farla vedere anche lei. Dopo aver visto quella regione italiana, avremmo fatto tutti i passi francesi più alti fino ad arrivare al Mediterraneo. Saremmo andati anche fino in Camargue. Poi a casa. Il fratello di mia nonna che ci avrebbe ospitato abitava un po' fuori Aosta. Per raggiungere casa sua c'era una salita abbastanza importante. Niente di impossibile per qualsiasi veicolo normale, ma in due con i bagagli serviva una potenza che la Moto Morini scoprimmo sul posto che non aveva. Anche se io ovviamente la tenevo nella marcia più corta, si spense a metà salita sotto sforzo. Era evidente che non saremmo riusciti in quella situazione ad affrontare i passi francesi previsti. Io però non volevo rinunciare a quel progetto. Ebbi allora una idea *originale*. La corona della ruota posteriore su cui girava la catena aveva 42 denti. Il pignone anteriore, montato all'uscita del cambio, aveva i denti tutti da un lato. Si poteva montare anche invertito, modificando così l'allineamento con la corona posteriore. Mi feci accompagnare ad Aosta da uno dei parenti. Cercai una corona molto più grande di quella montata dalla fabbrica. Ne trovai una da 49 denti. Dopo averla forata nei posti giusti nel garage del mio parente, quella corona più grande la montai sulla ruota dove prima stava quella originale. Quella originale la montai quindi ben centrata attaccata a quella nuova, solo distante con degli spessori lo spazio sufficiente a far passare la catena senza che sfregasse di lato sull'altra corona. Poi allungai la catena con un piccolo spezzone, collegato con due false maglie. In questo modo accorciai i rapporti notevolmente. Il sistema funzionò egregiamente. Per tutti i giorni in montagna viaggiammo sempre con quelle *marce ridotte*. Quando

arrivammo a Cannes, invertii la posizione di montaggio del pignone sul perno per allinearlo alla corona più piccola. Poi riportai la catena alla lunghezza originale togliendo lo spezzone aggiunto. I rapporti delle marce tornarono quelli di serie, giusti per le pianure.

Sempre in quell'anno 1985, esattamente in marzo, avevo iniziato a lavorare per la Regione Emilia Romagna. Ero entrato in quell'Ente grazie anche ad un colpo di fortuna, che racconto qui brevemente. Nell'estate 1983 appena fui diplomato partii per Capo Nord. Tornai in Italia che era oltre la metà di agosto. Il giorno dopo il mio rientro un mio cugino che lavorava già da un anno per la Regione mi informò che erano ancora aperte per cinque giorni le domande per un concorso riservato a diplomati in Agraria. Io non sapevo nemmeno cosa fosse un concorso, e men che meno sapevo di quello specifico bando. La ricerca di un posto fisso non rientrava ancora nelle mie intenzioni, che erano quelle di continuare gli studi frequentando l'Università di Medicina Veterinaria. Mi sentii però anche in grado di lavorare oltre che studiare e volli provare a partecipare. In *quattro e quattr'otto* preparai le carte che servivano e presentai quella domanda. La prova scritta e l'orale ci furono l'anno successivo. Di oltre cinquecento domande che erano state presentate io riuscii ad essere tra i primi sei classificati per i sei posti disponibili in tutta la Regione. Dopo che quelli che si erano classificati prima di me ebbero scelto la sede di lavoro preferita, a me rimase l'ultima in lista. Sede di lavoro: Ravenna. Passai tutta l'estate abitando e lavorando là tra quei frutteti dove continuamente perdevo l'orientamento. Con il solo intermezzo del viaggio in moto dell'estate di cui ho scritto sopra.

Ma la pianura non mi piaceva. Visto che ero uno studente lavoratore iscritto all'Università, a partire da novembre chiesi aspettativa non retribuita per motivi di studio. A quei

tempi io esercitavo anche un'altra attività: facevo il tassidermista, detto anche imbalsamatore. L'avrei cessata solo pochi anni dopo. Avevo il laboratorio in un piccolo fabbricato a lato della vecchia casa di campagna a Verica dove era nata mia madre, di famiglia da sempre. La stessa casa dove poi iniziai a vivere tre anni dopo, nel 1987. In quei giorni con il maltempo quella casa non era raggiungibile con un veicolo a ruote. Dove adesso c'è una comoda strada asfaltata, in quei giorni c'era solo una pista in terra battuta che con la pioggia diventava fango. Quando da Bologna nei weekend con la famiglia ci spostavamo là, se era piovuto o minacciava pioggia lasciavamo sempre l'auto nel parcheggio di un ristorante ai margini della strada provinciale asfaltata. Poi con un ripido sentiero che attraversava anche un fossato ed un bosco, lungo circa trecento metri, raggiungevamo la casa a piedi.

Vengo ora all'episodio speciale di cui voglio narrare. A metà di novembre del 1985 mi trasferii da solo in quella casa di campagna per studiare più in pace e rimettermi in pari con gli impegni che avevo preso come imbalsamatore con vari clienti. In quella casa non c'era la televisione, non c'era il telefono, non c'era nessuna distrazione. Io non avevo un'auto mia, il mio mezzo di trasporto era solo la Moto Morini. Anche in inverno, anche con la neve. Con il maltempo la moto la lasciavo parcheggiata a fianco strada dove ho scritto, e poi andavo a casa a piedi. Un pomeriggio iniziò a nevicare molto forte. Io stavo lavorando per finire diversi animali urgenti. Nella casa non c'era un impianto di riscaldamento moderno. Solo una stufa a legna ed un caminetto. I serramenti vecchi chiudevano male. Difendersi dal freddo era importante. Un paio di ore prima di andare a dormire si usava mettere sotto alle coperte del letto per riscaldarle un accessorio denominato *prete*. Si trattava di un doppio arco di legno che teneva le coperte sollevate lo spazio necessario ad ospitare nel centro una padella con

manico e piedi. All'interno di questa si mettevano in un letto di cenere braci di legna, ricoperte di cenere. Questa operazione solitamente la faceva mia nonna, o mia madre.

Dopo aver cenato non avevo ancora voglia di dormire, anche se era già molto tardi. Alle dieci di sera misi il *prete* nel letto con le braci e decisi di tornare a lavorare in laboratorio. Avevo una volpe da finire.

Impiegai un po' più delle due ore che di solito mi servivano. Avevo studiato una posa particolare. A mezzanotte e mezza avevo finito. Aprii la porta di casa, era invasa da un fumo nero denso e puzzolente di plastica che toglieva il respiro. Compresi subito cosa era successo: avevo messo troppe braci nella padella del *prete*, il materasso e le coperte stavano bruciando!

La mia piccola casa è su due piani, collegati tra loro da una stretta scala a chiocciola. Questa è all'estremità opposta della porta esterna, alla fine della sala di ingresso. La scala termina al piano di sopra su un piccolo pianerottolo verso il quale si aprono tre porte: una del bagno, una che era quella della camera mia e di mio fratello, la terza della camera che era dei genitori.

Il letto che bruciava era quello nella mia camera. Il fumo scendeva dal vano scale. Non c'era la possibilità di chiamare i pompieri. Se anche fossi stato in grado di farlo, non sarebbero potuti arrivare lì con un mezzo anti-incendio. Non c'era una strada carreggiabile con il bagnato, e in terra c'erano ormai trenta centimetri di neve. Non ragionai comunque troppo su possibili soluzioni. C'era un principio di incendio davanti a me e dovevo impedire che diventasse un incendio vero. Era anche una questione patrimoniale: non eravamo assicurati, metà della casa che stava rischiando di bruciare non era nostra, ma di una cugina di mia nonna. Alla morte del trisnonno nel 1931 era stata divisa tra le due figlie sorelle. Una di queste era la mia bisnonna. Furono due

ore molto rischiose. Trattenendo il fiato ogni volta che entravo, per prima cosa riuscii ad aprire le tre finestre al piano terra. Dopo una decina di minuti grazie alla corrente d'aria creatasi quegli ambienti si erano liberati del denso fumo. Che però continuava a scendere sempre più nero dal piano di sopra attraverso le scale. Decisi a quel punto di affrontare il piano superiore. Il mio progetto era salire di corsa le scale, raggiungere il bagno trattenendo il respiro, aprire quella finestra, e respirare. Poi scendere nuovamente la scala e quindi uscire dalla casa di nuovo. Fu una idea molto sbagliata: quando arrivai alla finestra del bagno, la aprii e feci un profondo respiro, non respirai l'aria fresca che immaginavo. Respirai a pieni polmoni quel denso fumo nero originato dalla combustione in assenza di ossigeno del materasso di gommapiuma. Non avevo infatti pensato ad una cosa: al momento di aprire la finestra, non sarebbe entrata l'aria, sarebbe uscito il fumo! Quella boccata di fumo tossico mi stordì ma riuscii comunque a scendere le scale e tornare fuori.

Dopo una decina di minuti stetti meglio. Il fumo che continuava ad uscire dagli spiragli presenti nella porta della camera usciva ora dalla finestra del bagno che ero riuscito ad aprire e non saturava più il vano scale. Salii di nuovo al piano di sopra, non prima di essermi procurato un secchio pieno d'acqua. Mi posizionai di fronte alla porta per buttare tutto il suo contenuto sul letto che bruciava. Non pensai ad una cosa: con la porta chiusa, la combustione soffriva di assenza di ossigeno. Quando spalancai la porta per buttare la secchiata d'acqua l'aria pulita e ossigenata venne a contatto con la zona incandescente. Si alzò una fiammata dal letto alta fino al soffitto, ci fu come una esplosione. Per lo spostamento d'aria io fui sbalzato indietro. Metà del contenuto del secchio si ribaltò. Ruscii comunque a gettare sul letto quello che ne restava, placando un po' le fiamme. Nel girarmi per ridiscendere e tornare a riempire il secchio,

scivolai sul pavimento del pianerottolo, bagnato dall'acqua quando ero stato sbalzato indietro. Per pochi centimetri rischiai di picchiare la testa contro lo spigolo dell'asse della libreria. Se fosse successo quello probabilmente io sarei svenuto. Il fuoco, che non era ancora domato, con la porta aperta si sarebbe rapidamente mangiato la casa, con dentro il sottoscritto. Avrebbero trovato la mia cenere forse il giorno dopo. Mescolata a quell'altra.

Per fortuna andò diversamente. Dopo almeno altre dieci secchiate d'acqua sul letto (fino a quando questa non iniziò a cadere al piano di sotto attraverso il vecchio pavimento di mattonelle di terracotta) ero riuscito a spegnere tutto. Erano circa le tre di notte. Ero nero come uno spazzacamino. Camminando al buio pestando la neve, attraverso il sentiero che conoscevo a memoria, raggiunsi il punto dove a fianco della strada provinciale avevo lasciato la moto. Qualche ora prima era passato lo spartineve. L'aveva ribaltata e coperta di un metro di neve. Con le mani ripulii quel che bastava per rimetterla in piedi. Era una moto di 110 kg, facile da manovrare. Nel serbatoio c'era ancora benzina. Riuscii a metterla in moto. Alle quattro del mattino raggiunsi la casa popolare nel centro di Verica dove viveva mia nonna, distante quattro chilometri. Lascio immaginare la sua espressione quando lei mi aprì la sua porta e le raccontai quel che era successo.

Quella fu una delle ultime volte che usai la Moto Morini.

In quell'autunno avevo anche rinunciato al rinvio per motivi di studio del servizio militare. Era giunto il momento che un *Grande Invalido di guerra*, conosciuto da mia madre qualche anno prima, facesse richiesta che io fossi il suo accompagnatore. Il 1 febbraio 1986, dopo nemmeno tre mesi da quello scampato incendio, fui chiamato a svolgere il mio periodo di leva obbligatoria nell'Aeronautica Militare. Per colpa di disguidi burocratici, solo alcuni mesi

dopo fui incaricato, come previsto, di assisterlo quotidianamente nelle sue necessità.

Il 1 marzo 1987, al termine del mio periodo con l'ex-militare invalido, sarei dovuto rientrare al mio lavoro a Ravenna. Mi arrivò invece pochi giorni prima la comunicazione dalla Regione che aspettavo. A seguito della mia richiesta di trasferimento la mia nuova sede di lavoro sarebbe stata l'ufficio agricolo di zona di Pavullo nel Frignano. Era a soli tredici chilometri dalla casa di campagna che era stata del mio trisnonno. Mi trasferii ad abitare lì. Con me per lunghi periodi abitò anche Carolina.

Qualche settimana dopo aver iniziato il mio lavoro in quel nuovo ufficio con un collega andai a fare un sopralluogo presso una piccola azienda agricola di Polinago, un comune vicino a Pavullo. Un piccolo allevatore aveva una cinquantina di pecore. Seguiva gli insegnamenti di un libro da poco in commercio: *Ovinicoltura pratica*. Fui come stregato. Iniziò un lungo periodo, durato decenni, dove questa attività di allevamento pecore sarebbe divenuta la mia passione al pari dei viaggi in moto. Riuscii sempre a conciliare entrambe, organizzando molto bene le due attività, con l'aiuto saltuario di amici e vicini di casa quando ero in viaggio.

Quella dell'allevatore rischiò però di rimanere l'unica mia passione. La moto per alcuni anni cessò di interessarmi. La Moto Morini l'avevo prestata a un amico che studiava Veterinaria come me a Bologna. Con amarezze in cambio. Un giorno fui chiamato dalla polizia municipale per ritirarla in un loro deposito. L'avevano rimossa dopo che per oltre un mese era stata abbandonata sotto un ponte. Era quasi un rottame quando me la consegnarono. La rimisi a posto, ma non l'usai mai più.

Ritornai ad essere un motociclista grazie a Fabio. Lui era Presidente di un motoclub di Bologna. L'avevo conosciuto

poco prima di partire per Capo Nord. Molto dopo il mio ritorno, nell'inverno del 1984, aveva organizzato una serata pubblica nella quale per l'occasione avevo rimesso la moto nelle condizioni del viaggio. Con le corna di renne, le valigie dappertutto. La tuta anti-pioggia realizzata in casa da mia madre. Mi chiamò nell'estate 1989 che aveva visto la moto giusta per me. Era proprio nel salone di via Riva Reno a Bologna nel quale quasi dieci anni prima avevo comprato la Moto Morini. Una BMW R 100 RT verde. Usatissima. 100.000 km sullo strumento, ma probabilmente in realtà molti di più.

Costava 5.600.000 lire. Lui aveva una moto che non riusciva a vendere. Il salone era disposto a prenderla in parziale permuta per il controvalore di tre milioni. A lui avrei potuto dare quei soldi quando avessi voluto. Mancavano però ancora 2.600.000 lire. In quei giorni non avevo *un soldo da mettere sopra l'altro*. Tutto il mio stipendio lo spendevo nei miglioramenti della fattoria che stavo realizzando. Feci una richiesta di prestito in banca. Fu l'unica volta nella mia vita che chiesi un finanziamento per questioni diverse dall'acquisto di beni immobiliari o loro ristrutturazioni.

Penso che quell'acquisto mi cambiò la vita, anche se i primi due anni con quella moto si rivelarono una sofferenza. I primi sei mesi tutte le volte che dovevo usarla ero terrorizzato. L'unica moto che avevo avuto prima era stata la Moto Morini. La BMW pesava almeno due volte e mezzo. Mi sembrava di non riuscire a controllarla. Era anche malmessa, ma questo l'avrei scoperto solo dopo due anni, quando fu necessario portarla in una officina specializzata. Aveva gli ammortizzatori auto-livellanti scarichi. Le ruote sbilanciate.

Quella moto acquistata nel 1989 la tenni per quasi dieci anni. In occasione del mio viaggio di nozze in moto in

Sardegna con Alina nel settembre 1998 mi accorsi che aveva una piccolissima crepa nel telaio appena sotto al canotto. Niente che fosse evidente in marcia, ma in quei giorni la moto la usavo già in maniera importante per i viaggi organizzati, doveva essere più affidabile. Ne acquistai un'altra dello stesso modello e stesso anno, con un po' meno chilometri. Però era bianca, non mi piaceva. Travasai la carena della mia su quella appena acquistata, e viceversa. Poi vendetti quella precedente, a quel punto bianca.

Dopo altri dieci anni, nel 2008, mi venne voglia di cambiare moto. Non comprai un modello diverso, cambiai quella che avevo già! Realizzai un modello tutto mio. Montai pezzi di una moto enduro. Realizzai valigie ed altri accessori dove sapevo mi sarebbero serviti. Il risultato estetico fu sempre discutibile. Io stesso la chiamai *il mostro rosso*. Ma la praticità d'uso in viaggio di quella moto (che uso tutt'ora) risultò ai miei occhi sempre al di sopra di qualsiasi modello più recente.

Con il *mostro rosso* in un monastero buddista in Cina nel 2015



1990. Valle d'Aosta

Un progetto subito abbandonato

Nell'estate del 1990 mi appassionai ad una idea strana: camminare tutt'attorno al Monte Bianco, in senso orario. Una settimana di cammino da Chamonix a Courmayeur. Un'altra settimana da Courmayeur a Chamonix.

Acquistai un libro specifico: *da rifugio a rifugio*. E convinsi la mia compagna di quel periodo, Jessica, a vivere questa *semplice avventura*

Con lei avevo già fatto altri due viaggi. Nell'estate 1989, quando stavamo insieme solo da pochi mesi, eravamo andati in Abruzzo. Per Natale e Capodanno sempre di quel 1989 facemmo un viaggio fino a Istanbul. Volevo farle conoscere Hasan. Entrambi i viaggi li facemmo con un Land Rover 88 serie II del 1964 che avevo restaurato l'inverno precedente. Per il mezzo utilizzato anche quei due viaggi furono avventurosi. Soprattutto quello fino a Istanbul

Partimmo il 20 luglio 1990 per andare in Valle d'Aosta, con la BMW R100RT verde che avevo comprato usatissima l'anno precedente. Il giorno del suo acquisto, nonostante io insistessi per andare da solo (avevo paura a guidare quella grande moto) Jessica volle venire assolutamente con me. Forse per essere sicura che il suo ricordo non mi avrebbe mai più abbandonato. In tutto il tempo che rimanemmo insieme Jessica dubitò sempre dei miei sentimenti per lei, molto gelosa di Carolina che l'aveva preceduta.

Ad Aosta avevo parenti che potevano ospitarmi. Il giorno successivo arrivammo a Courmayeur. Parcheggiai la moto là dove nelle mie intenzioni sarebbe dovuta rimanere una

settimana ad aspettarci fino alla conclusione della prima parte del nostro tour. Zaini in spalla salimmo sulla funivia per il Rifugio Torino. Poi attraversammo in orizzontale, dentro le piccole cabine sospese a cinquecento metri di altezza, il massiccio fino all'Aiguille du Midi. Qui una ripidissima funivia ci fece scendere a Chamonix. Da lì il giorno dopo iniziammo a camminare. Ovviamente in salita.

Fu subito chiaro, soprattutto a lei, che le cose sui libri sono molto diverse che nella realtà. Non arrivammo nemmeno al rifugio che avevamo previsto per la prima sera. Tornammo indietro prima. Io accontentai infatti (molto volentieri...) il suo desiderio di passare delle vacanze con la V maiuscola. Fare tutta quella fatica - in vacanza poi - non rientrava tra i suoi piaceri. Se la moto avesse potuto parlare, sono convinto che qualcosa ci avrebbe detto, vedendoci tornare da lei già il giorno successivo da quando l'avevamo salutata. E non dopo una settimana come le avevamo promesso.

Il resto delle vacanze lo passammo comunque in Val d'Aosta. Ma in alta quota ci portò la moto, non le gambe. Molte strade bianche si potevano ancora percorrere. Ed io, anche se amo l'asfalto, visto che non c'era altra possibilità non mi tirai indietro. Tutto pur di camminare il meno possibile. Che comunque rimaneva tanto per i nostri gusti.

1991. Scozia

Come iniziai a parlare inglese

Nella primavera 1991 finì la mia relazione durata due anni con Jessica. Dall'inizio era stata caratterizzata da alti e bassi. Lei probabilmente mi aveva incontrato troppo presto, quando ero ancora in profonda depressione dopo la fine della relazione con Carolina. O semplicemente non era il mio ed il suo destino.

Per quell'estate ero quindi libero di fare un viaggio in moto da solo, con la *nuova* BMW che avevo comprato due anni prima. E che ancora non funzionava alla perfezione. Non avevo ancora trovato il meccanico giusto.

Decisi con un amico del mio paese, Gianluca detto Izz, di fare un viaggio *strano*. Germania, Danimarca, tutta la Norvegia meridionale. Poi un traghetto da Stavanger ci avrebbe portato a Newcastle, in Inghilterra. Da lì saremmo andati in Scozia, poi a casa.

Lui aveva una Suzuki DR 600 abbastanza datata. Appena fummo partiti la sua moto iniziò ad avere problemi all'impianto elettrico. Si spegneva improvvisamente. La mia invece aveva le ruote non equilibrate e gli ammortizzatori finiti, ma per il resto non andava male. In Germania mi toccò trainarlo per cinquanta chilometri, su piste ciclabili per non intralciare il traffico. Trainare una moto con un'altra moto non è così semplice. Non riuscivamo a capire dove fosse il problema, ma lui si rifiutava di andare in una officina specializzata per un controllo serio. Ogni tanto la moto sembrava che andasse bene, poi il problema si ripresentava. A Bergen dovetti

andare a recuperarlo in centro. Persi la pazienza e litigammo *di brutto*. Al campeggio successivo lui mise la tenda da una parte, io dalla parte completamente opposta, distante un centinaio di metri.. Passammo due giorni *ognun per sé*. Ci ritrovammo sul traghetto per l'Inghilterra e lì facemmo pace.

Apro una breve parentesi. Io ho studiato inglese alle scuole medie ed anche alle superiori. Totale otto anni di inglese scolastico. In quei giorni riuscivo a capire quasi tutto quello che leggevo. Mi era più difficile invece capire il parlato. Ma soprattutto ero bloccato nel parlare: in inglese non riuscivo quasi a spicciare parola. Fondamentalmente mi vergognavo. Come scoprii in seguito quando imparai rapidamente il rumeno, ed in piccola parte il turco, il segreto per iniziare a comunicare in un'altra lingua è proprio quello: non bisogna preoccuparsi del giudizio di chi ti ascolta. Bisogna lasciar perdere qualsiasi paura e provare a pronunciare quello che serve per spiegarsi. Quei timori nell'estate 1991 io ce li avevo ancora e così quando c'era da parlare in inglese lasciavo sempre che lo facesse il mio amico Izz.

Riprendo il mio racconto. Giunti ad Edimburgo la sera andammo in un pub. Fummo notati da una coppia di ragazze locali poco più giovani di noi. Senza aspettare che noi le invitassimo vennero a sedersi al nostro tavolo per conoscerci. Dopo un paio di ore di chiacchiere, ma soprattutto da parte mia di sguardi e gesti, quando il pub decise di chiudere uscimmo insieme. Subito dopo sia io che il mio amico fummo contro ad un portone diverso, ciascuno a baciare una di quelle due ragazze. Per diverse decine di minuti. O ore, non ricordo. In quei momenti il tempo passa che non te ne accorgi. Lei mi piaceva veramente tanto. Mi faceva impazzire soprattutto l'odore della sua pelle mescolato al profumo che lei usava, al muschio bianco (ma che si trattava di quel profumo lo scoprii molto dopo grazie

ad un'altra donna). Fissammo un appuntamento per la settimana successiva nello stesso pub, dopo che io e Izz saremmo andati con le moto nelle Highlands.

Il giorno seguente, dopo essere passati dal lago di Lochness, io e Izz vedemmo a fianco della strada un cartello strano. Indicava che in un torrente era possibile osservare la risalita dei salmoni. Parcheggiammo le moto e percorremmo il sentiero fino al piccolo ponte di legno sotto al quale quei pesci saltavano contro corrente. Tornati alle moto io fui pronto per partire prima di lui. Mi avviai senza aspettarlo. Volevo *appostarmi* sulla strada in un punto strategico per fargli una bella foto. Percorsi almeno una decina di chilometri prima di trovare un punto che mi piacesse.

Mi misi ad aspettarlo in posizione con la macchina fotografica in mano. Passarono almeno quindici minuti. Lui non arrivava. Pensai, con tanta cattiveria, che se aveva ancora problemi alla moto era ora che se li gustasse tutti da solo. Magari si sarebbe convinto a fare quel controllo necessario all'impianto elettrico. Dopo altri dieci minuti di attesa decisi di tornare indietro, rassegnato che avrei dovuto trainarlo per l'ennesima volta. Qualche curva prima di arrivare sul posto vidi alzarsi in cielo un elicottero bianco, mentre iniziava una lunga coda di auto ferme. Mi vennero i brividi. Superai trafelato tutta la colonna e arrivai sul luogo dell'incidente. La dinamica era chiarissima: il mio amico, uscendo dal parcheggio, soprappensiero si era messo a guidare sulla destra. Qualche centinaio di metri dopo essere partito in una curva aveva incontrato un'auto che trainava una roulotte. D'istinto lui si era buttato sulla sua destra. L'auto allo stesso modo si era buttata alla propria sinistra. Si erano scontrati frontalmente.

La moto giaceva appoggiata al guardrail con il serbatoio ed il motore sventrati. L'auto aveva il cofano ripiegato

all'indietro. Il mio amico l'avevano già caricato sull'elicottero che avevo visto alzarsi mentre arrivavo. Nessuno sapeva dirmi in che condizioni era. Visto lo schianto dei due mezzi temevo per lui veramente il peggio. In qualche modo la polizia che stava facendo i rilievi sul posto mi fece capire che lo stavano portando all'ospedale di Inverness. Non ricordo più per quale motivo non mi diressi immediatamente a Inverness senza altro indugio. Forse mi guidava il destino anche in quel caso. Mi fermai nel primo paese, Dingwall, ed andai alla polizia locale. Facendomi coraggio con il mio inglese stentato chiesi di telefonare all'ospedale di Inverness. Volevo avere notizie subito dello stato di salute del mio amico. E sapere anche in che reparto andare a cercarlo. A sorpresa scoprii che l'elicottero in volo aveva cambiato programma. Era atterrato nell'ospedale proprio di quel paese. I medici sull'elicottero avevano visto che il mio amico non era così grave da richiedere un ospedale specializzato. Trafelato cercai un B&B. Parcheggiata la moto sul marciapiede, dopo aver parlato con i proprietari la ritrovai che si era ribaltata contro il muro di recinzione. Avevano appena rifatto il catrame dopo essere passati con dei tubi. Il mio cavalletto si era piantato da un lato. Si era rovinata tutta la carenatura destra.

Nel dirigermi all'ospedale per incontrare il mio amico, tutto angosciato, soprappensiero percorsi anch'io il ponte a dosso tutto sulla destra, in contromano. Se dall'altra direzione fosse arrivata un'auto in quel momento sarebbe finita male anche per me. Incontraì Izz dopo pochi minuti. Lo avevano già ingessato. Si era rotto solo il piede. Era rimasto tra il motore della moto ed il cofano dell'auto, senza però per fortuna che rimanesse bloccato lì. Con un lungo volo in aria aveva superato la roulotte ed era atterrato dietro, nel bosco. Lì c'era un mezzo metro di foglie e muschio ad aspettarlo. Grazie a quel materasso era rimasto per il resto praticamente illeso.

Io e Izz rimanemmo nel B&B *Kirklee* di Colin e Margaret per un paio di giorni. Il giorno dopo lui ebbe anche il processo per direttissima per guida contro-mano. Venne assolto in quanto straniero. La sua distrazione fu giudicata comprensibile. Vendette i resti della sua moto ad un meccanico locale. Poi prese un treno per iniziare il suo rientro in Italia. A sue spese: prima di partire non aveva voluto fare l'assicurazione Europ Assistance, che invece facevo sempre io. Lui diceva che portava sfortuna! Ebbe comunque l'intuizione per andare in Italia di prendere l'aereo da Edimburgo, non il treno. Fu la sua salvezza. All'ospedale di Dingwall avevano fatto una fasciatura troppo stretta e gli avevano fermato la circolazione. Fosse andato a casa in treno avrebbe perso il piede, perché avrebbe impiegato troppo tempo. Rimase all'ospedale in Italia venti giorni con il piede appeso per drenare quanto gli si era accumulato nei tessuti.

Io feci comunque un giro di un paio di giorni nelle highlands scozzesi. Non era un problema per me viaggiare solo. La mancanza di Izz si rifletteva per me solo in una questione: volevo assolutamente rivedere quella ragazza conosciuta qualche giorno prima ad Edimburgo. Ma come avrei fatto con il mio misero inglese?

Decisi che sarei andato ugualmente. Acquistai un piccolo dizionario tascabile. Lei entrò nel pub il giorno e l'ora che ci eravamo accordati, con la sua amica. Si sedette al mio tavolo. Io misi tra noi quel libretto e le feci capire che bisognava con me ripartire da quello. La sua amica fu dispiaciuta di non rivedere Izz. Non ho mai saputo se lui in seguito le diede notizie di sé.

Rimasi con Clare, così si chiamava quella ragazza, altri cinque giorni ad Edimburgo. Ospite suo. Dormiva in una specie di albergo per studentesse – infermiere, nel quale ciascuna di loro aveva una piccola camera privata. Una sera

partecipammo ad una festa in casa di una delle sue amiche. Come animale domestico aveva un ratto bianco e nero, che stava sulle sue spalle e quelle dei suoi amici. Facevano a gara tra loro per coccolarlo. Da noi i ratti erano ancora solo *topi di fogna* che fanno schifo quasi a tutti. Oggi qualche animalista che li adotta c'è anche in Italia...

Parlai a lungo con questa sua amica. Faceva l'assistente sociale. Si occupava dei *fallimenti personali*. Moltissima gente si era indebitata grazie ad acquisti a rate di oggetti di consumo. Non riusciva più a far fronte alle spese. C'era un istituto giuridico locale che consentiva a loro di fare quello che da noi, fino a pochi anni fa, era consentito esclusivamente alle ditte: perdere tutto quello che avevano in quel momento, ma poi ricominciare da zero, senza più debiti con nessuno. Questa cosa di spingere la gente a comprare a rate *di tutto e di più* arrivò anche da noi diversi anni dopo, mettendo tanta gente italiana nelle stesse condizioni. Forse anche perché ebbi quel colloquio con quella ragazza scozzese io riuscii sempre a star lontano dalla tentazione di avere un oggetto di consumo prima che me lo potessi permettere. Ipotecare il mio futuro con rate da pagare solo per un televisore più grande o una moto nuova non l'ho mai voluto fare.

Clare venne il mese dopo in Italia a casa mia. Nei weekend (che allungai con qualche giorno di ferie che mi era rimasto) le feci visitare in moto tutti i luoghi più importanti. Le Dolomiti, Roma, Firenze, Pisa, Volterra, Venezia, San Marino. Con lei parlavamo solo nella sua lingua. In un mese con lei imparai quello che in otto anni di scuola non ero riuscito a fare. Soprattutto smisi di aver paura di parlare una lingua straniera, che mi servì poi anche in seguito.

Tornai da lei per le vacanze di Natale e Capodanno di quel lontano inverno 1991. Dopo l'estate Clare aveva trovato

lavoro nell'ospedale del paese dove era nata. Mi avrebbe ospitato a casa sua con i suoi genitori. Abitavano a Scrabster, nell'estremo nord scozzese, poco lontano da John O' Groats. Il papà faceva il pescatore di granchi.

Sopravvissi al volo Bologna - Londra nel viaggio verso di lei. L'aereo rischiò di precipitare sulle Alpi. Era solo la terza volta che volavo. Quando eravamo al massimo della altitudine, per un vuoto d'aria cadde in due colpi successivi in orizzontale per oltre 1.000 metri. Per fortuna senza perdere l'assetto. Avevo un altimetro davanti a me che mostrava ai passeggeri la quota di volo: scendemmo di 3.000 piedi. Le urla dei passeggeri – e le mie - in quei lunghi secondi nei quali sentivi il vuoto sotto al sedere le lascio immaginare. Dopo quel volo e quello di rientro da Londra (per me inevitabile anche se a quel punto spaventoso) sarebbero passati altri sedici anni prima che io tornassi su un aereo. A tutti quelli che mi chiedevano perché non volevo volare, pur essendo non credente rispondevo «*Se Dio avesse voluto che noi volassimo ci avrebbe fatto le ali*». Su un aereo ci tornai solo perché non avevo alternative: nel gennaio 2007 dovevo rientrare in Italia da Dakar. C'ero arrivato in moto via terra, con un gruppo, attraversando Spagna, Marocco e Mauritania. Passata la paura recuperai in seguito: ad oggi sono quasi a centocinquanta voli effettuati.

A Natale però il sentimento di Clare verso di me non era più quello dei mesi precedenti. Dopo una decina di giorni che ero arrivato in quelle malinconiche lande nebbiose capii che era meglio che io tornassi a casa mia. Le pecore Suffolk non c'erano solo in quei prati bagnati, le avevo anch'io nella mia fattoria. Potevo guardare quelle, che a quel punto per me era - quasi - uguale.

1992. 30 giorni in Europa

A foot loose lonely bear

Dopo le festività natalizie del 1991, nei primi giorni dell'anno 1992 tornai in Italia e rimasi oltre un anno senza una compagna (fino a quando non conobbi Elisa nel marzo 1993). In quelle festività ero stato ospite da Clare, la ragazza conosciuta in viaggio ad Edimburgo nell'agosto 1991. Lei abitava con i suoi genitori, nell'estremo nord delle Highlands scozzesi. L'avevo trovata molto diversa con me da quello che era stata prima. Ero tornato verso casa prima del previsto. Molto molto triste.

Anche senza una compagna (o proprio per quel motivo...) il 1992 per me fu comunque un anno molto intenso.

Successivamente al mio ritorno mi innamorai prima di una e poi dell'altra di due ragazze che vivevano vicino a me. Provai a corteggiarle per mesi. Non riuscii a concludere nulla. Una, Marika, che lavorava da pochi mesi in un ufficio comunale, era già fidanzata. Con lei ebbi una relazione ventidue anni dopo, nell'inverno 2014. Quando finì anche se fu brevissima mi fece molto male. Con l'altra, Paola, (amica di miei amici importanti in quegli anni che iniziavano a costruire un fantastico agriturismo a Fanano) credo invece fu colpa soprattutto della mia timidezza. Più volte per mesi lei mi diede diverse occasioni per provarci. Ma io non riuscii mai a fare quello che avrei dovuto e che forse lei si aspettava... Mi piaceva assolutamente troppo e l'emozione mi bloccava... Fu probabilmente un peccato. Di lei ebbi ancora notizie nei decenni successivi. Nella sua vita dimostrò di essere veramente una gran donna. Rimase

sempre bellissima. Come del resto rimase molto bella nonostante gli anni anche Marika.

Come avevo già fatto (e come avrei fatto in seguito in altre occasioni quando mi sono trovato in uno stato d'animo simile, come anche pochi mesi fa) decisi di fare un lunghissimo viaggio in moto, da solo e in luoghi sperduti e difficili. A Capo Nord c'ero già andato nel 1983 con la piccola Moto Morini 125cc che avevo prima di comprare la BMW R 100 RT. Dai racconti di chi c'era andato poco prima non era più il viaggio avventuroso che avevo fatto io. L'est d'Europa era ancora molto difficile da prendere in considerazione. Decisi di andare fino in Islanda. Quella era ancora un'isola quasi sconosciuta, molto arretrata nelle sue infrastrutture. C'era un lungo percorso in nave da fare. Per arrivare fin là, grazie ad un traghetto scozzese (che appena due anni dopo fu eliminato) si poteva anche fare un percorso all'andata e uno completamente diverso al ritorno, attraversando di fatto quasi tutta l'Europa. E soprattutto potevo, forse, incontrare di nuovo Clare...

Vollì sottolineare il mio stato d'animo di quei mesi di *orso solitario single* con una scritta sul parabrezza. Me la feci studiare da una insegnante di inglese. La traduzione dalla scritta in italiano a cui avevo pensato io non era abbastanza efficace. La bella scritta "*a foot-loose lonely bear*" grande e gialla fatta con plastica adesiva fu quindi quella che finì attaccata alla mia moto.

Partii a mezzogiorno del 1 luglio 1992 dal mio luogo di lavoro dopo aver fatto diverse foto con i miei colleghi. Una delle fortune più grandi nella mia vita è stata quella di aver sempre lavorato in un piccolo ufficio nel quale non ci sono mai stati, o quasi, contrasti che rovinassero le mie giornate. Dove il rapporto di lavoro insieme, durato decenni, li ha trasformati in amici più che colleghi. Da oltre vent'anni per il contratto a part-time che chiesi ed ottenni nel 1996 il

periodo che passo con loro è però limitato a qualche mese in inverno. Per certi versi è un peccato.

Raggiunsi l'imbarco a Calais per l'Inghilterra (dopo una sola notte intermedia in un campeggio svizzero) alle cinque del pomeriggio. Avevo dieci minuti di ritardo rispetto all'orario massimo previsto. In autostrada avevo rischiato due volte di rimanere senza benzina ed ero dovuto uscire per cercarla nei paesi a fianco. Mi ero anche dovuto fermare a Lussemburgo ad acquistare una macchina fotografica. Qualche ora prima mi ero accorto che in quella che già avevo si era rotto l'autoscatto. Avrei mai potuto fare un viaggio simile senza documentare che io c'ero? No! Al porto non ci fu nulla da fare, l'addetto non mi fece salire nonostante il traghetto partisse molte decine di minuti dopo. Quella nave avrebbe potuto scaricarmi a Dover alle nove della sera, avrei fatto in tempo per trovare da dormire in un camping. Quella successiva no, sarebbe arrivata a mezzanotte. Fui veramente insistente e fui quasi tentato di forzare il suo blocco per salire nonostante il divieto. Il portello era lì aperto invitante poche decine di metri davanti a me. Ma alla fine non lo feci, ebbi paura che la mia fosse una azione esagerata.

Quella notte arrivai fino in Cornovaglia senza dormire. Come immaginavo allo sbarco tutti i campeggi erano già chiusi. Feci il tratto di autostrada a quell'ora deserta che portava a Londra a fianco di un *harleysta* inglese. In quei luoghi c'è spesso la nebbia. Nelle linee bianche verniciate sull'asfalto mettono anche catarifrangenti che aiutano gli automobilisti a rimanere nella propria corsia. L'aria era limpida, le linee erano come strisce illuminate. Mi sembrava di correre dentro ad un videogioco elettronico. Poi iniziò a piovere. Dopo aver preso la direzione verso ovest, vinto dalla fame mi fermai sotto ad un ponte. Provai a cucinare un po' di spaghetti. Misi troppo sale nell'acqua e così non arrivava mai ad ebollizione. Gettai la pasta

ugualmente ma finì il gas nella bombola quando erano ancora un po' crudi. Li mangiai ugualmente, conditi con un po' di sugo di pomodoro. Aggiunsi anche una scatoletta di *Simmenthal*. Poi mi venne un sonno terribile. Pioveva sempre che *Dio la mandava...* Con la tuta anti-pioggia indossata ed il casco in testa mi fermai un paio di volte sotto all'acqua per provare a dormire seduto sulla moto, appoggiando la testa alla borsa da serbatoio. Quando mi prendeva sonno però mi sbilanciavo rischiando di cadere. Mi risvegliavo di soprassalto. Dal sito neolitico di Stonehenge passai che erano quasi le cinque del mattino. Pioveva. C'era un ragazzo dentro ad una guardiola di vetro che faceva il custode. Ascoltava musica con un piccolo registratore tascabile e le cuffiette. Dentro a quel metro quadro ballava da solo con gli occhi chiusi. Sembrava un folle. Pensai che sarei impazzito anch'io a fare un lavoro del genere. Non so nemmeno se si accorse di me. Scattai un paio di foto con la poca luce dell'alba che iniziava a filtrare e continuai. Diverse ore dopo trovai l'Ostello di Exter con molta difficoltà, sbagliando anche ad uscire dalla superstrada. Aveva svincoli fatti veramente male (come pensai tante volte anche l'anno successivo nel mio viaggio in Scozia con Elisa). Rischiai di cadere sotto alla mia moto prima di riuscire a parcheggiarla. Il fabbricato era situato al termine di una lunga strada bianca in salita dove in fondo non c'era nulla in piano dove fermarsi in sicurezza. Nel mentre che arrivai gli ospiti dell'Ostello stavano alzandosi. Feci colazione con una ragazza americana molto carina. Stava girando l'Europa in treno. In Francia avrebbe incontrato il suo ragazzo. Poi sarebbero andati anche in Italia. Invidiando il suo ragazzo le feci uno schema delle cose migliori che avrebbero potuto vedere nel nostro paese. Non sapeva assolutamente nulla delle nostre città. Alle dieci del mattino andai a letto. Il tetto dell'Ostello era in lamiera. Io ero in un letto a castello. Sentivo il rumore forte della

pioggia cinquanta centimetri sopra alla mia testa. Al coperto ed al caldo sotto alle coperte mi venne da riflettere sulle cose principali che possono rendere serena una esistenza e che troppe volte si danno per scontate. Qualcuno, con il suo ingegno e la sua fatica, aveva costruito quel tetto che prima non c'era. Mi capitò tante altre volte in seguito, in occasioni nelle quali un manufatto mi cambiava la vita, fosse solo il riscaldamento dell'acqua calda di una doccia, di pensare alle persone sconosciute che l'avevano realizzato. Grazie.

Dormii quel giorno fino alle sei di sera, cenai e poi tornai a letto. Ben riposato il giorno dopo mi diressi verso Land's End, l'estremità più occidentale dell'isola. Pecore al pascolo e pony, mentre ogni tanto pioveva ed ogni tanto usciva il sole, costringendomi continuamente a mettere e togliere la tuta anti-pioggia. Sempre quella che aveva fatto mia madre in casa perché potessi arrivare a Capo Nord nove anni prima. Rimasi deluso da Land's End. Proseguii verso Tintagel Castle. Nella leggenda questo fu il castello di Re Artù, si trova su una scogliera fantastica. Dedicai un'ora a quella visita ma ne uscii un po' triste. Era pieno di coppiette sugli scogli che si baciavano. La loro vista aggravò il mio senso di solitudine. Arrivai all'Ostello poco lontano. Una biondina finlandese di diciannove anni molto carina attaccò subito bottone con me. Cenammo insieme mentre lei mi raccontava del viaggio che stava facendo da sola in tutta Europa. Mi disse che nel suo paese stava studiando per diventare interprete tra sordomuti e persone che parlavano normalmente. Non avevo mai sentito parlare di una professione del genere. Forse quella sera con lei sarebbe potuta nascere una dolce avventura ma non me la sentii. Preferii andare a letto piuttosto che chiederle di fare una passeggiata in paese per una birra. Almeno fino in Islanda ci volevo arrivare. Approfondire la conoscenza con lei avrebbe potuto facilmente farmi cambiare idea...

Dal porto di Pembroke i traghetti per l'Irlanda partivano solo due volte al giorno: all'una del pomeriggio ed a mezzanotte. Viaggiando con calma ero forse troppo lontano per arrivare in tempo per quello del pomeriggio, ma sarebbe stato noioso riempire una giornata intera per arrivare solo a quello nella notte. Decisi di provare a prendere quello a metà giornata. La prima parte del tragitto nelle campagne del Galles fu su strade secondarie nelle quali gli alberi ai due lati si toccavano tra loro in alto. Con macchine tagliarami erano sagomati come se fossero verdi gallerie. Poi mi buttai in autostrada correndo il più veloce possibile nonostante il fortissimo vento. Arrivai al porto in orario quando però era il traghetto ad essere in ritardo di un paio di ore. Con il senno di poi avrei potuto fare tutta quella strada con molta più calma e meno rischi... Feci la traversata marittima in compagnia di motociclisti del Belgio che sarebbero rimasti in Irlanda una settimana. Dopo lo sbarco a Rosslare loro si fermarono subito in un B&B. Io proseguii per altri venti km circa. Sulla sinistra della strada poco prima dell'ingresso in un piccolo paese camminavano nella mia stessa direzione due ragazze. Mi fermai di fianco a loro per chiedere informazioni, anche se in realtà non era quello che mi interessava. Erano entrambe carine ma una di loro era veramente bellissima. Una delle ragazze più interessanti che io avessi mai visto fino ad allora in vita mia. Aveva i capelli color rame e due occhi dolcissimi. Furono subito molto cordiali. Mi chiesero se mi stavo divertendo in viaggio. Mi tolsi anche il casco e da quel momento furono ancora più sorridenti con me. A ventotto anni io non ero brutto. Mi dissero che non sapevano dove fosse un Ostello, ma mi sarei potuto fermare se volevo nel pub del loro paese, lontano da lì poche centinaia di metri. Era anche un B&B. Mi immaginai che anche loro stessero andando in quel pub. Mi sembrò un invito esplicito a far conoscenza con loro. Mi fermai quindi là, parcheggiai la moto nel retro e dopo una

doccia veloce, purtroppo fredda, scesi di sotto per cenare, sicuro di incontrarle. Invece non c'erano. Rimasi veramente deluso. Mangiai due sandwich in fretta con una birra, mentre le persone del posto mi guardavano come un marziano. Poi tornai subito di sopra, a letto, pieno di malinconia.

Nei due giorni successivi percorsi tutta la costa sud-occidentale. Quella parte dell'Irlanda è veramente bella, molto frastagliata. Ovunque mucche bianche e nere al pascolo. Contrariamente alla Cornovaglia vidi invece pochissime pecore. La strada era stretta. Nei tratti dove stavano rifacendo l'asfalto usavano il sistema *a freddo* che consiste nello spargere sassolini dopo aver steso il catrame liquido. Si guida molto male in moto lì sopra fino a quando la graniglia non si è ancora incollata. Andai anche nella penisola di Dingle, dove però accorciai il periplo completo su una strada strettissima che tagliava le montagne. Solo un piccolo muro di sassi la divideva da un altissimo strapiombo. Con un piccolo traghetto nel fiordo rimasi vicino alla costa e dopo Killee arrivai alle Cliffs of Moher. Il tempo era pessimo, cadeva una pioggerellina fine per la quale era impossibile tenere la visiera abbassata perchè si ricopriva immediatamente impedendo la visuale. Tenere la visiera aperta significava al contrario avere continui spilli negli occhi. C'erano anche troppi turisti per i miei gusti. Quelle scogliere a picco sul mare sono sicuramente belle, ma in quel contesto non mi diedero alcuna emozione. Era stato molto diverso in inverno sulle scogliere di Scrabster. Là sopra, nella più totale solitudine, ci avevo fatto lunghissime camminate mentre Clare dormiva di giorno, dopo il suo turno notturno all'ospedale.

Al mio risveglio dopo la notte in Ostello trovai condizioni climatiche anche peggiori di quelle del giorno prima. Fui tentato di lasciare immediatamente l'Irlanda tralasciando tutto quello che avevo previsto. Nel 1992 era la prima volta

che partivo dopo essermi documentato sulle guide per sapere cosa c'era da vedere sull'itinerario. In tutti i miei viaggi precedenti ero sempre partito *alla ventura*, senza sapere nulla o quasi di quello che avrei potuto incontrare e visitare sulla mia strada. Della regione che avrei dovuto attraversare, il Connemara, la guida ne parlava però veramente troppo bene. Decisi di sperare nella fortuna. Feci bene perché il tempo migliorò e quelli furono tra i migliori chilometri che feci in Irlanda. Laghetti, montagne, pascoli e torbiere, illuminate dal sole. Con i colori ancora più vivaci per via della pioggia appena caduta. Mi resi conto che passavo dall'Irlanda (EIRE) all'Irlanda del nord (Ulster) solo quando improvvisamente cambiò il tipo di asfalto. Di tipo povero il primo, molto migliore il secondo. Da allora, fino ad oggi, ho sempre pensato che le condizioni generali di ricchezza o povertà di una nazione si possono vedere immediatamente dallo stato delle strade. In Italia da anni non siamo ricchi... Poco dopo aver attraversato il confine, sulla strada trovai posti di blocco con militari armati fino ai denti, in vero assetto di guerra. Stavano dentro a postazioni protette da sacchi di sabbia e mitragliatrici. In quegli anni nell'Irlanda del nord era in atto quasi una guerra civile tra quelli che volevano l'annessione all'Irlanda e quelli che volevano rimanere legati alla Gran Bretagna. Dormii in un Ostello bellissimo all'interno di un castello di proprietà del governo irlandese. Sul mio diario originale, scritto davanti al camino dove bruciava la torba, posso ancora leggere queste righe.. *«...sto ancora riflettendo su una cosa particolare che mi ha colpito appena arrivato. La ragazzina carina che mi ha accolto alla reception, che potrebbe avere sei e no sedici anni, forse la figlia del proprietario, ha l'identico odore di Clare. Non ho dubbi, è proprio identico. Che sia un odore particolare delle ragazze di origine irlandese? Anche Clare infatti lo è. Ma questo sarebbe veramente il massimo. Razionalmente, è più probabile che*

sia un qualche profumo strano, anche se sinceramente non mi sembra proprio un profumo artificiale e, soprattutto, non ho mai visto Clare usare un profumo. Questo dubbio sono sicuro rimarrà nella mia mente per tutta la vita...» In realtà pochi anni dopo grazie ad una altra donna scoprii di cosa si trattava: muschio bianco!

Partii abbastanza presto da quell'Ostello. Fin dai primi centri abitati che attraversai il problema del terrorismo fu sempre più evidente. Blocchi stradali dei militari nel centro dei paesi. Edifici pubblici come caserme, tribunali ecc.. circondati da reti alte circa dieci metri. Veramente una brutta atmosfera. Alle undici del mattino arrivai alla località turistica più famosa del Nord Irlanda, Giant's Causeway. Questa è una straordinaria scogliera con prismi basaltici esagonali posta nell'estremo nord irlandese. Impiegai per quella visita quattro ore. Sudai come un operaio di fonderia in quegli otto chilometri di sentiero che gli girava intorno. Ero rimasto stupidamente vestito da motociclista. Poi mi avviai al traghetto per la Scozia, Larne – Cairnryan, che sarebbe partito alle sei di sera. Al momento dell'imbarco, cosa che non era mai successa prima, l'addetto alla sicurezza avrebbe voluto controllare dentro tutti i bagagli. Alla fine si accontentò di guardare dentro alla borsa della macchina fotografica, perché altrimenti due ore non sarebbero bastate. Pensai che dovevano avere veramente paura delle bombe per comportarsi così. Insieme a me si imbarcò un altro motociclista, con un BMW K100. Era nord irlandese. Aveva moglie e figlia in vacanza a Minorca, isola spagnola. Stava andando da loro. Gli diedi consigli sull'itinerario più piacevole fino in Spagna. Gli regalai, staccandolo con attenzione dal mio parabrezza, l'adesivo valido per il pedaggio autostradale svizzero. Nel suo itinerario sarebbe passato da là, a me invece non sarebbe più servito. Nelle due ore del traghetto parlai molto con lui. Mi raccontò molte cose anche sulla guerra civile in atto nel suo

paese. Prima di separarci ci scambiammo i nostri indirizzi. Alla fine di quel viaggio del 1992 tornai a casa con i recapiti di molte persone conosciute in viaggio. Scrissi a tutti loro una lettera con un paio di foto come ricordo. Le email, Facebook e whatsapp non erano nemmeno nella fantasia degli autori di fantascienza. Per lui purtroppo mi rispose sua moglie disperata. Poco dopo essere rientrati dalle vacanze in Spagna a lui era venuto un infarto. Era morto sul colpo. Rimasi veramente malissimo. Era una persona con la quale sono convinto sarei potuto rimanere amico per molto tempo.

Al mattino quando feci per lasciare l'Ostello di Newton Stewart l'addetta alla reception mi fermò. Dovevo pulire il corridoio. Era una usanza degli ostelli scozzesi che gli ospiti lavorassero un po' all'interno. Accettai un po' perplesso... Attraversai subito le meravigliose foreste del parco di Galloway, poi più a est i paesaggi cambiarono. L'altitudine delle montagne che stavo attraversando (i Borders) favorisce lo sviluppo di piante arbustive basse come l'erica. Non c'erano alberi, le valli mi si mostrarono in tutta la loro maestosità. L'erica era all'inizio della sua fioritura viola, sembravano tavolozze di colori incantevoli. Scendendo dalle montagne, verso Edimburgo, il paesaggio cambiò nuovamente. Molte cittadine con case massicce costruite con pietra scura. Molti campi coltivati, alcuni completamente gialli per via della fioritura della colza. Feci moltissime foto, una delle quali sarebbe poi stata ragione di una incredibile sorpresa l'anno dopo. Superai la capitale scozzese senza entrarci. Una cinquantina di chilometri più a nord mi avviai per una strada segnalata come alternativa turistica. Paesaggi spettacolari. Almeno fino a quando non iniziò a piovere improvvisamente. Non feci nemmeno in tempo a mettermi la tuta. Anche la caduta della moto parcheggiata male, che per rialzarla mi procurò uno strappo alla schiena (oltre a piegarsi il manubrio per il quale l'avevo

afferrata per sollevarla) mi rovinarono alquanto l'umore. Nonostante fosse ancora abbastanza lontana raggiunsi prima di sera Dingwall, un piccolo paese non lontano da Inverness ed il lago di Loch Ness. Lì avevano il loro B&B i miei amici Colin e Margaret, conosciuti in occasione del mio viaggio in Scozia dell'anno prima, quando Izz aveva avuto il suo incidente. Furono un po' sorpresi del mio arrivo. La mia lettera gli era arrivata solo da un paio di giorni e mi aspettavano nei giorni successivi. Ero in anticipo sui tempi di viaggio che avevo previsto.

Nel loro B&B aveva prenotato per due giorni anche un ragazzo nord irlandese, Andrew. Lui era lì perché a Dingwall ci sarebbe stata in quei giorni una importante gara di cornamuse e di sport tipici tradizionali. Al mattino lo accompagnai alla sua gara musicale, sinceramente un po' noiosa. Fu molto più interessante lo sport tipico, il lancio con il tronco. In sintesi alcuni energumeni con forza pazzesca prendevano in mano in equilibrio verticale un palo telefonico di legno altissimo, facevano alcuni passi e poi lo lanciavano, cercando di farlo cadere con l'estremità opposta, dopo avergli fatto fare un giro di centottanta gradi. Una roba incredibile se non la si vede. In pochissimi però ci riuscirono. Altra gara sportiva assurda era la corsa nel prato con le biciclette senza freni e senza ruota libera posteriore. Tutto si faceva con i pedali, frenate e cadute comprese. Da mangiare a pranzo Fish&Chips e mele caramellate. Niente di speciale, normali mele nelle quali veniva piantato un pezzo di legno come manico poi immerse in uno sciroppo colorato che diventava solido, come vetrificandole.

Alla sera io mi cucinai spaghetti nel B&B. Prima di cenare Andrew aveva voluto che io provassi a suonare la sua cornamusa. Non riuscii a produrre alcun suono. A differenza di quello che accade con cornamuse diverse, in quelle scozzesi c'è un solo boccaglio per soffiare dentro al sacco e tre tubi sempre aperti dai quali esce l'aria che

produce il suono. Nonostante io soffiassi dentro con tutto l'impegno che avevo, al punto da farmi venire quasi un collasso, quel sacco io non riuscii nemmeno a metterlo in leggera pressione. Tant'aria io soffiavo dentro tanta contemporaneamente ne usciva. Andrew invece con quattro o cinque respiri la cornamusa l'aveva già bell'e pronta e la sapeva tenere in pressione per decine di minuti. Quando soffiava gli uscivano dal viso due palloncini al posto delle guance.

Lui andò a mangiare al pub. Io lo raggiunsi dopo i miei spaghetti. Bevuta una prima birra insieme, passeggiammo per la cittadina, stranamente piena di vita. Erano circa le dieci della sera quando quattro ragazze allegre ci fermarono e ci chiesero dove stavamo andando. Noi non stavamo andando in nessun posto diverso da quello dove sarebbero potute andare delle ragazze così carine. Quando loro insistettero perché le seguissimo accettammo molto volentieri «*Perché queste cose non mi sono mai successe in Italia? Maledizione...*» Prima andammo in un pub, poi subito dopo in un altro. Le ragazze bevevano la birra alla velocità della luce. Io stetti invece attento a non esagerare. Una delle ragazze, Jane, era senza ombra di dubbio interessata a me, forse anche perché io ero straniero. Mi disse che con tre sue amiche pensava di venire in Italia il mese successivo, in Agosto. Per farle capire subito che le mie intenzioni per quella serata potevano assomigliare molto alle sue, le dissi che avrei potuto aiutarla nel suo soggiorno turistico. Mi chiese scherzando come avrei fatto con quattro ragazze ma la tranquillizzai. Avrei avuto veramente molti amici in Italia che sarebbero stati contenti di conoscere le sue amiche. Quelle ragazze erano veramente disinibite. Mi piacque molto quel loro modo di essere. Riuscivano nello stesso tempo ad essere non aggressive, molto femminili. La serata prevedeva che si andasse in discoteca, ma giunti là Jane non poté entrare. Le era stato

proibito a vita dalla direzione. Chissà cosa diavolo aveva combinato prima. Mi spedì in discoteca con due sue care amiche, con il chiaro scopo di sorvegliarmi. Mi disse che mi avrebbe aspettato all'uscita. Le sue intenzioni per quello che sarebbe successo dopo erano assolutamente chiare. Io mi preoccupai di farle capire che non mi dispiacevano assolutamente. Fosse stato per me avrei fatto volentieri anche a meno della discoteca per rimanere subito da solo con lei, da qualche parte. Ma lei volle a tutti i costi che io e Andrew vedessimo la discoteca del paese. Così l'accontentai..... Una delle due amiche che ci accompagnò all'interno aveva un ragazzo che l'aspettava nel locale e sparì subito con lui. L'altra invece non mi mollava. Sembrò quasi volesse prendere il posto di Jane. «*Ma non esageriamo!*». La cosa migliore da fare mi sembrò che fosse Andrew ad occuparsi di lei, anche se lui inizialmente sembrò un po' perplesso. Feci di tutto perché rimanessero da soli. Prima della chiusura della discoteca potei capire che sicuramente avevano deciso di passare il resto della notte insieme. Alla chiusura della discoteca però Jane non c'era fuori ad aspettarmi. Aspettai un po' che uscissero anche Andrew e amica, poi chiesi a loro la strada di casa. L'amica mi spiegò invece la strada per incontrare Jane. Decisi stupidamente di avviarmi. Aspettarla lì davanti al locale, nel caso lei avesse cambiato idea, era una prospettiva che non mi piaceva. Su quella strada però Jane non la incontrai, confermando in quel momento in me l'idea che mi ero fatto. «*Probabilmente ha trovato qualcun altro...*» Decisi quindi di prendere la strada per il B&B senza altri indugi. Al mattino Andrew mi racconterà che io avevo fatto una scelta sbagliata. Jane era arrivata solo cinque minuti dopo la mia partenza dal locale ed era rimasta veramente molto male di non vedermi più. Lui invece si era portato in camera l'amica. Era rimasta con lui fino alle cinque di mattina. Meglio per lui. Un po' mi dispiacque. Amen. La mia testa

ritornò a pensare a Clare, che speravo avrei visto il giorno dopo.

Salutai Colin, Margaret e anche Andrew, che aveva una faccia allucinata (si capiva benissimo che aveva avuto una notte molto particolare) e partii verso l'estremo nord. Da Dingwall a Scrabster ci sono appena centosessanta chilometri. In un paio di ore, verso mezzogiorno, fui nella casa dei genitori di Clare. Avevo scritto una lettera per avvertire che sarei passato da là ed in quali giorni. Avevo anche telefonato per confermare il mio arrivo. Ma trovai solo i suoi genitori. Clare non c'era. Dopo l'ultima volta che ero stato lì sei mesi prima, lei aveva iniziato a lavorare in un ospedale ad Edimburgo. Ci rimasi molto male. *«Se non mi ha avvisato per tempo di questa cosa, pur sapendo che sarei passato da là, c'è solo un motivo: non aveva voglia di rivedermi»*. I suoi genitori però erano persone molto cordiali e dolci. Il fatto che lei non ci fosse non pregiudicò la mia possibilità di rimanere loro ospite un paio di giorni in attesa del traghetto per le isole Fær Øer. Una linea navale che all'epoca c'era ancora e partiva proprio a pochi chilometri da casa loro. In dicembre io ero rimasto in casa loro più di una settimana. Non ero un estraneo. Appena arrivato aiutai suo padre, Geoffrey, a spostare della terra dal garage che aveva appena costruito. La sera andai con lui nel pub del piccolo paese. Avevo conosciuto nell'inverno i suoi amici pescatori. Furono contenti di rivedermi. Fu una bella serata, nonostante il mio stato d'animo tristissimo.

Ero un giorno in anticipo sui tempi, avevo corso un po' proprio nel caso Clare fosse a Scrabster. Il traghetto ci sarebbe stato dopo due giorni. Accompagnai il giorno successivo Geoffrey nel suo lavoro. Faceva il pescatore di crostacei. A mezzogiorno sarebbe partito il camion per la Spagna dal mercato locale. Lui doveva andare a recuperare i granchi e le aragoste che aveva pescato nei due giorni precedenti. Le aveva lasciate in mare dentro a speciali

gabbie, in un luogo però non vicino a casa. Sotto la pioggia, mentre mi bagnavo tutto, con la barca recuperammo il pescato. Poi tornammo a riva, lo passammo nel rimorchio dell'auto e tornammo a Scrabster. Nell'attesa che il camionista caricasse la merce io accusai un forte mal di stomaco e mi venne molto freddo. Geffrey mi vide in quelle condizioni e mi riaccompagnò a casa da sua moglie Brenda. Mi cucinai un piatto di pasta, una cosa che mi rimette sempre in sesto, e dormii tutto il pomeriggio. La sera Clare telefonò. Sapeva perfettamente che sarei stato lì. Parlammo a lungo. Fece un po' l'offesa quando le dissi che dopo gennaio non avevo mai ricevuto alcuna sua lettera, che lei giurava però di avermi mandato. Finii per volerle credere pensando ad un disguido postale. In quella telefonata fu veramente affettuosa. Mi disse che mi pensava ancora e mi avrebbe scritto sicuramente, ed io volli credere anche a quello. Anche se il fatto che non mi avesse avvisato che era ad Edimburgo, dove avrei potuto fermarmi per lei, pesava come un macigno. Averla sentita in quel modo mi lasciò con uno stato d'animo misto di malinconia, contentezza e speranza. Con il senno di poi sarebbe bastata la malinconia. Non la sentii e non la vidi mai più, anche se aspettai invano una sua lettera tutto l'autunno.

In quei due giorni che mi fermai a Scrabster andai con i genitori di Clare anche a trovare sua sorella Helen. Viveva sola con una bella bambina di otto anni, Aimee. Avevo preso per lei un regalino dall'Italia. Sarebbe piaciuto anche a me avere una figlia così. A Scrabster feci anche stampare le foto fatte fino a quel giorno. Rimasi deluso. Soprattutto quando il cielo è grigio anche i paesaggi che dal vivo ti danno una emozione quando vengono stampati su una fotografia diventano spesso grigi scenari insignificanti. C'era anche un problema di messa a fuoco nella macchina acquistata in Lussemburgo. Sarebbe stato meglio usarla il meno possibile e per il resto continuare ad usare la mia

vecchia Minolta SRT101, anche se l'autoscatto non funzionava più...

Prima di andare al porto andai anche a trovare un contadino che era stato molto ospitale nell'inverno. L'avevo conosciuto durante una delle mie lunghe passeggiate solitarie. Nonostante mi avesse riconosciuto fu veramente freddo nei miei confronti. Mi sentii quasi uno stupido per essermi ricordato di lui. Ci persi comunque solo dieci minuti di tempo. Tornai al cottage da Brenda per caricare i bagagli e partire. Lei era tornata dal lavoro e mi aveva cucinato una aragosta. Voleva che l'avessi con me per mangiare sul traghetto. Geffrey mi aveva già salutato al mattino quando era andato in mare. Sapeva già che sarebbe rientrato solo dopo la mia partenza. Era un uomo che mi piaceva moltissimo. Molto attivo, anche se dai modi un po' impazienti

Alle sei di sera di martedì 14 luglio 1992 mi avviai definitivamente verso il porto. Il traghetto era piccolissimo. Poteva imbarcare sì e no una ventina di auto. Io ero l'unico motociclista. In attesa c'erano grossi fuoristrada, ma anche alcune auto normali. Tra queste quella di due ragazzi italiani in viaggio di nozze. Andavano anche loro in Islanda per stare una settimana, ma sarebbero tornati indietro di nuovo per la Scozia, invece che per la Danimarca come avrei fatto io. La mia preoccupazione maggiore era il mal di mare, di cui sapevo soffrire molto. Appena il traghetto ebbe ritirato le ancore, dopo che ebbi mangiato l'aragosta, iniziò a ballare come una barchetta a remi in preda alle onde causate dal passaggio di una grande nave. Subito mi venne la nausea. Nonostante masticassi continuamente tutte le gomme per il mal di mare che avevo con me, stetti un'ora intera a vomitare sul lavandino del bagno ed un'altra ora seduto di fianco alla porta del bagno, sempre pronto per rientrarci. Quasi stordito anche dalle troppe gomme anti-nausea masticate. Peccato, perché dalla porta della cucina

poco lontana entravano ed uscivano continuamente cameriere bellissime che non facevano altro che guardarmi. Più tardi stetti un po' meglio e riuscii a portarmi al piano inferiore. Steso il materassino ed il sacco a pelo riuscii anche a prendere un po' di sonno. Star bene però fu una sensazione che fui ben lontano dal ritrovare.

Il piccolo traghetto arrivò nel porto di Thorshavn sulle isole Fær Øer al mattino. Il cielo era sereno. Ne approfittai per fare un giro in moto fin dove si poteva arrivare. La Norrona, il traghetto che dalla Danimarca portava in Islanda, sarebbe arrivata e poi ripartita solo alle quattro di pomeriggio. Le Fær Øer mi sembrarono belle ma monotone. Montagne molto aspre con fiordi lunghissimi e piccolissimi paesini con i tetti in lamiera dai colori molto vivaci. Da quel che avevo letto sulle guide, in proporzione alla estensione del territorio lì abitava molta più gente che in Islanda. In quella nazione, grande come un terzo dell'Italia, ci abitavano infatti in totale un numero di persone inferiore a quelle che abitavano a Modena. Pensai *«Se qui è desolato, chissà come sarà là. Io non riuscirei a vivere in un posto così, nonostante sia sicuramente un po' orso. Per vedere qualcuno devi fare decine di chilometri»*. Le isole mi stancarono forse anche perché avevo ancora il malessere del giorno prima. Sulla terraferma mi sentivo oscillare come fossi ancora in mare. Forse anche quello era un effetto dei travel-gum. Nella notte avevo veramente esagerato con il loro consumo...

Quando ritornai all'imbarco del traghetto trovai tantissima gente. Erano tutti quelli che, partiti dalla Danimarca, avevano dovuto aspettare tre giorni sulle isole. Erano dovuti scendere nel frattempo che la nave andava a Bergen in Norvegia e ritornava. Quella era la linea che la Norrona faceva in quei giorni, ora è cambiata. Le moto erano almeno una cinquantina. La maggior parte enduro, ma qualcuna anche stradale, quasi da pista, ben più difficile da guidare

sugli sterrati della mia. Tutte erano diverse. Ognuno aveva personalizzato la sua in modo particolare. Soprattutto colpiva la diversità con la quale erano state caricate con i bagagli. La maggior parte dei motociclisti erano tedeschi. Però c'erano anche belgi, francesi e svizzeri. Io ero l'unico motociclista italiano. Quando la nave arrivò era già quasi piena. Le moto che erano state imbarcate in Norvegia dentro la stiva furono fatte uscire e messe in attesa poco lontano per fare entrare al loro posto delle auto. La nave era talmente carica che, con sorpresa di tutti, iniziarono a sollevare le moto ad una ad una con un sacco ed una gru, per sistemarle in cima al primo ponte esterno. Riempito quello, utilizzarono poi un cassone dove entravano quattro moto ogni volta. Anche quello venne alzato con la gru fino al ponte più alto, quello con i tavolini normalmente usato per prendere il sole. Non contenti anche una quarantina di automobili seguirono la stessa sorte, mettendo sotto alle ruote dei due ponti anteriore e posteriore due speciali nastri larghi di tela collegati da una cinghia. Devo ammettere che non fu per niente piacevole vedere la mia moto dentro ad un sacco lassù trenta metri più in alto, appesa al cavo di una gru che aveva anche un aspetto poco sicuro. Unico fatto veramente positivo: la Norrona era grande almeno tre volte il traghetto della notte precedente. Questo significava per me che c'erano speranze che ballasse in mare un po' meno.

La nave arrivò a Seyðisfjörður con almeno quattro ore di ritardo, quando era già mezzogiorno. Però la navigazione fu tranquilla, il mare non fu così agitato. Perdemmo almeno tre ore per lo sbarco di tutte le auto e le moto. Anche là dovettero usare le gru per far scendere quelle caricate sui ponti. C'erano inoltre formalità doganali molto strette. Non si poteva importare carne fresca (neanche salumi) e latticini. Il limite massimo di cibo nei propri bagagli era di tre chilogrammi. Ebbi l'impressione che tutti, me compreso, ne avessero con sé di più, ma tutti ne dichiarassero meno. Il

mio primo impatto con le strade ed il clima islandese fu terribile. Dal porto dovevo arrivare a Egilsstaðir, dove avrei potuto prendere la strada principale che gira tutt'attorno all'isola. E' la famosa strada statale n.1 o Ring Road. Sapevo già che era l'unica strada che avrei potuto percorrere con la mia moto. Il resto delle piste erano questioni riservate assolutamente ad auto 4x4 e qualche moto enduro con piloti molto diversi da me. Le nuvole erano talmente basse che sembrava toccassero il mare. Pochi chilometri dopo che ero partito, quando mi fui alzato di quota solo di poche decine di metri, fui immerso in una nebbia fittissima dove l'unica cosa che potevo vedere era il fanale di un motociclista svizzero davanti a me solo qualche metro. Fortunatamente allontanati dal mare le nuvole basse sparirono e raggiunsi la cittadina senza troppi problemi, nonostante l'asfalto in molti punti mancasse...

Sul traghetto avevo parlato con un motociclista belga che sembrava sapesse tutto sull'Islanda. Mi aveva consigliato di fare il percorso in senso orario, anche se la guida che io avevo di quell'isola lo proponeva al contrario. Questo senso di marcia antiorario l'avevo suggerito sul traghetto alla coppia di sposini imbarcati con me a Scrabster, che erano partiti con l'idea opposta. Perché allora il belga mi consigliava un tragitto in senso orario? Mi spiegò subito. Sulla costa meridionale, qualche centinaio di chilometri appena dopo Egilsstaðir, c'è un tratto di Ring Road ai piedi di un ghiacciaio dove sopra c'è un lago. In quegli anni da lassù si scaricavano frequentemente piene improvvise che travolgevano tutto. Dei suoi amici qualche anno prima, dopo che avevano già fatto quasi tutto il periplo dell'isola in senso antiorario e stavano per arrivare al traghetto per ritornare a casa, erano arrivati là e avevano trovato la strada interrotta. Avevano dovuto rifare tutta la Ring Road all'indietro. Quel punto era meglio passarlo subito.

Mi lasciai convincere e gli diedi retta. Da Egilsstaðir andai verso sud, non verso nord. L'asfalto sulla Ring Road finì quasi subito appena fui fuori dalla cittadina. Era la prima volta che io mettevo le ruote su qualcosa di non compatto. I primi chilometri li feci molto lentamente, max 40 km/h. Poi mi resi conto che a quella velocità non sarei arrivato da nessuna parte. Provai ad andare sempre più veloce fino a quando presa confidenza con quelle condizioni stradali la mia velocità fu quella che più o meno avrei tenuto sull'asfalto. Anche 80 – 90 km/h, rallentando molto lentamente e molto in anticipo quando si preannunciavano delle curve. Sulla ghiaia sembra che la moto vada dove vuole lei, ma in realtà va sempre dritta. Per l'effetto giroscopico delle ruote, più vai veloce e più vai dritto. Sempre che, come capii meglio il giorno successivo (per fortuna senza conseguenze) non incontri un banco di sabbia o ghiaia troppo profondo nel quale le ruote si piantano. Ecco, in quel caso se vai molto forte ti fai molto più male che se vai piano!

Fin che rimase sereno i panorami furono superbi. Poi riprese a piovere. Mi fermai quindi nel primo paese indicato sulla cartina, dove vidi che ci sarebbe stato anche un Ostello della Gioventù. Quella che su una normale cartina europea sarebbe stata una cittadina di almeno diecimila abitanti in realtà lì in Islanda era un paese di tre case. Un uomo sulla cinquantina gestiva il campeggio, l'Ostello, la pompa di benzina, la chiesa, il cimitero ed aveva anche una azienda agricola. Praticamente in lui si concentrava l'intero paese. Nel cimitero c'erano sì e no dieci croci. La chiesa poteva ospitare al massimo quindici persone, ma dava l'idea di non essere mai stata piena. Il mare stava a un centinaio di metri, le montagne alle mie spalle pure, ma non si vedevano perché coperte dalle nubi. Nell'Ostello c'era un inglese che stava aspettando l'autobus che passava una volta al giorno. Aveva dormito ed era rimasto lì tutto il giorno da solo ad

aspettare quel bus. Mi disse che spendeva pochissimo per viaggiare usando i mezzi pubblici. Pensai «*Va bene viaggiare a risparmio, ma così è troppo, se devi aspettare annoiato un bus che passa solo una volta al giorno*». Dopo che fui sul posto arrivarono anche altri tre italiani. Loro erano nella situazione diametralmente opposta rispetto a quel ragazzo inglese. Avevano comprato un viaggio organizzato di dodici giorni, di cui due per i voli aerei e i restanti dieci in autobus e tenda. Il bus era tutto per il loro gruppo, quindi non avevano tempi persi di attesa come l'inglese. Ma la tenda se la dovevano montare da soli e il cibo fornito dalla organizzazione non era per niente buono. Erano solo tre giorni che erano arrivati in Islanda e si erano già stancati di dormire in tenda nell'umidità. Così pur dovendo pagare un extra avevano deciso di dormire nell'Ostello. Riuscii a sapere che i loro dodici giorni erano costati quasi altrettanto quello che sarebbe costato a me tutto il viaggio di un mese in oltre dieci nazioni diverse. Pensai in quel momento «*Io non farò mai un viaggio organizzato!*». Senza sapere cosa mi aspettava nel mio futuro.

Il risveglio alla mattina fu molto brutto. Pioveva piano ma fitto e le nuvole avvolgevano ancora tutto fino a poche decine di metri di altezza dal mare. La strada, sterrata più spesso che asfaltata, correva molto vicino al mare. Io guidavo a fatica anche per il solito problema della visiera alzata e la pioggia negli occhi. Il paesaggio era veramente impressionante e incuteva un gran senso di solitudine. C'era una casa solo ogni trenta, quaranta chilometri. In un punto la strada era ricavata direttamente nelle pendici ciottolose franate di un monte. Continuamente cadeva materiale, c'erano ciottoli anche molto grossi in mezzo alla carreggiata. A valle c'era il precipizio sul mare. Ebbi anche un po' di paura di non farcela, quando la discesa con il fondo ghiaioso ad un certo punto fu molto ripida. Arrivai ad

Hofn, una cittadina dove sapevo che avrei trovato un Ostello. Alla partenza al mattino avevo previsto di dormire lì quella sera. La cittadina era famosa per le industrie che lavoravano il pescato. Era vero, c'era una puzza di pesce bruciacchiato che toglieva il respiro. Decisi di continuare, dopo aver lasciato all'Ostello un biglietto di prenotazione per un ragazzo tedesco che viaggiava con i mezzi pubblici come l'inglese. Sarebbe arrivato là solo alla sera con l'autobus. Gliel'avevo promesso.

Dopo Hofn la strada attraversava una pianura in parte allagata ed in parte coltivata, dove vidi anche molti cavalli selvaggi. Poi proseguiva più vicino alle montagne. Arrivai al lago Jökulsárlón che pioveva fitto fitto. Nel tempo impiegato per scattare le foto agli incantevoli piccoli iceberg che si staccavano dal ghiacciaio mi bagnai tutto. Si era levato anche il vento. Scendeva dal ghiacciaio ed era gelido. Dopo il lago la strada fu veramente brutta. Troppa ghiaia. Feci una fatica terribile a tenere la moto diritta. In un punto rischiai veramente grosso. Poco prima di un ponticello la quantità di ghiaia sciolta sulla pista era veramente tanta. La moto oscillò paurosamente prima di riuscire ad infilare lo stretto ponte. Per quindici minuti fui veramente spaventato. Avevo rischiato di finire direttamente nel torrente. Poi proseguii in una pianura sassosa con pochissima erba, distesa tra il mare e i monti dai quali scendevano lunghe lingue di ghiaccio, provenienti dall'immenso ghiacciaio che stava a nord. Il vento era sempre più forte e freddo.

Iniziai l'attraversamento dello Skeiðarársandur, una pianura di ghiaia e sabbia della quale non si vedeva la fine e non cresceva assolutamente niente. Lessi nella guida che la pianura era stata creata, e periodicamente devastata, dalle piene improvvise che scendevano da un lago posto sulla superficie del ghiacciaio. Il lago, alimentato da acqua che si scioglieva perché sotto i ghiacci ci sono ancora vulcani

saltuariamente attivi, si svuotava improvvisamente circa ogni dieci anni, quando l'argine di ghiaccio non riusciva più a tenere il peso dell'acqua. Con piene anche quattrocento volte tanto quella più grande del nostro fiume Po. Veramente una situazione dove ebbi paura, anche perché la lingua di ghiaccio da dove provenivano queste periodiche piene era vicinissima alla strada, solo poche centinaia di metri. Dovetti percorrere oltre venti chilometri sulla Ring Road perché il fronte di ghiaccio alla mia destra alto fino a duecento metri finalmente terminasse. Quel ghiacciaio aveva spessori nella sua parte sommitale anche di mille metri. Lessi sulla guida che la parte di ghiacciaio arrivata fin sulla costa aveva iniziato il suo percorso in alto quasi mille anni prima. Quello era il punto della Ring Road rischioso che mi aveva raccontato il motociclista belga sul traghetto. Nell'agosto 2009, quando tornai in Islanda per la mia seconda volta, quel ghiacciaio era irriconoscibile. Si era ritirato e ridotto moltissimo. Il fronte era lontano decine di chilometri dalla Ring Road. Non metteva più nessuna paura. Penso anche perché la strada era ormai asfaltata.

Dopo quel tratto la strada riprese ad essere asfaltata. Rischiai di ammazzarmi per colpa di un banco di sabbia accumulato dal vento. Lo vidi troppo tardi e ci entrai troppo veloce. Per fortuna fu sufficientemente corto perché io potessi riprendere il controllo della moto. Se fosse stato anche solo un paio di metri più lungo penso che sarei caduto rovinosamente. Il vento continuava ad essere fortissimo. Mi riavvicinai con la strada alla montagna. Il paesaggio cambiò improvvisamente. Prima che me ne rendessi conto fui nel mezzo di una immensa pianura di sassi ricoperti di licheni, di un colore verdino molto tenue. Lessi nella guida che si tratta di lapilli di lava fuoriusciti in una tremenda eruzione due secoli prima che aveva causato la morte di metà della popolazione dell'isola, per colpa della fuoriuscita di gas velenosi che si accompagnarono all'eruzione magmatica.

Veramente da *cacarsi sotto*... La strada ritornò ad essere priva di asfalto. Con il vento laterale e la pioggia feci veramente fatica a guidare. Poi il vento cambiò direzione, lo ebbi alle spalle, ritrovai l'asfalto e corsi a 140 km/h come se fossi fermo. Probabilmente quella era la velocità del vento che avevo dietro di me. Conclusi quella giornata in un Ostello posto al termine di una strada talmente brutta che pensai di non farcela ad arrivare.

La mattina successiva il tempo era addirittura peggiore di quanto avevo sopportato fino a lì. Pioggia a catinelle e vento ancora fortissimo. Mentre caricavo i bagagli con tuta anti-pioggia indossata e casco in testa decisi che una settimana in quel posto sarebbe bastata ed avanzata, ero partito da casa con l'idea di rimanercene due. Sulla strada quella mattina ci sarebbero state anche un paio di cose interessanti da vedere, segnalate dalla guida, però sarebbero servite delle deviazioni al percorso. Decisi che non era certo il momento e proseguii dritto, fino a che il cielo improvvisamente rischiarò e smise di piovere. Mentre stavo arrivando alla cascata di Skògafoss, che sta duecento metri a lato della Ring Road, si presentò un serio problema. Qualche decina di metri prima che mi fermassi per visitare la cascata il motorino d'avviamento si avviò da solo obbligandomi a spegnere il motore prima che si rompesse tutto. Quel guaio mi era già successo a casa un anno prima in occasione del lavaggio della moto. Non gli avevo dato importanza, si era risolto quando la moto era stata asciutta. Ma lì non potevo contare sul fatto che la moto si asciugasse. Era molto più probabile esattamente il contrario. Se non lo avessi risolto si sarebbe potuto ripresentare in posti deserti e molto più spaventosi di quel parcheggio attiguo alla cascata, come quelli ad esempio che avevo attraversato il giorno prima. Dovevo mettere fine a quel problema lì in quel momento approfittando che non pioveva più. Smontai baule, sella e serbatoio. Con gli schemi elettrici che avevo

preso con me provai a capire quale filo di corrente avrei dovuto tagliare perché il motorino smettesse di andare autonomamente. Arrivarono per mia fortuna due camper italiani. Vedendomi in difficoltà si offrirono di aiutarmi, a partire da un buon caffè con la moka. Dopo qualche tentativo riuscii a capire come risolvere il problema, ma mi sarebbe servito del filo elettrico, che stupidamente non avevo preso con me. Loro sul camper avevano tutto quello che mi serviva e feci così quella modifica. In pratica portai al manubrio una coppia di fili che collegavo tra loro solo al momento in cui volevo che il motorino funzionasse, poi appena la moto era accesa li staccavo. Scoprii molti anni dopo, comprando un'altra moto identica, che quel problema nasceva solo da un fatto estremamente banale. La base di attacco del relè sotto al telaio doveva essere montata in verticale, così che acqua arrivata eventualmente a bagnarla potesse sgrondare. Nella mia invece per errore era montata in orizzontale, l'acqua che ci arrivava si fermava tra i contatti e causava l'eccitazione accidentale del relè. Nelle ultime fasi di quella mia riparazione riprese a piovere. Finii di attaccare quei fili con il nastro adesivo sotto all'acqua. Questo sarebbe stato causa nei giorni successivi di ulteriori problemi.

Dopo la cascata continuai verso ovest, sempre sulla Ring Road. Poi la lasciai per dirigermi verso nord su strade secondarie in direzione di Geysir. Ero di ottimo umore. Mi sentivo in gamba per aver risolto quel grosso problema della moto. Così mi sembrò bella anche la strada ghiaiosa piena di buche e mi accorsi che mi era passato addirittura anche il freddo. Arrivai alla splendida cascata di Gullfoss. Il maltempo non le rendeva giustizia, ma aveva comunque un fascino unico. Rimasi lì poco tempo poi andai a Geysir. La località è famosa in tutto il mondo per i fenomeni da cui prendono il nome. Si tratta di emissioni periodiche di getti di acqua e vapore che arrivano fino a venti – quaranta metri.

Questi sono dovuti all'ebollizione di acqua infiltratasi nel sottosuolo dovuta a fenomeni vulcanici. Quando la pressione del vapore che viene a crearsi sotto supera il peso dell'acqua che è sopra, in un unico spruzzo l'acqua fuoriesce verso l'alto. A Geysir rimasi più di un ora. Era veramente interessante. Gli spruzzi non erano regolari. A volte bisognava aspettare oltre cinque minuti fra un getto e un altro. A volte, mentre magari i turisti si stavano avvicinando al buco subito dopo che era terminato un primo spruzzo, il geysir ne esplodeva improvvisamente un secondo, bagnandoli tutti. Sembravano cose vive, giocherellone.

Ripartito da Geysir mi diressi verso il parco nazionale di Þingvellir. La strada che collega Geysir al parco attraversa una regione vulcanica. Quando passavano altri mezzi, soprattutto autobus, il terreno vibrava tutto come se sotto fosse vuoto. «*Probabilmente lo è*» dissi tra me. La strada aveva lunghi tratti in salita. Il passaggio delle auto aveva creato una serie di ondulazioni nel fondo veramente terribili. E' la *toulee ondulee*, tipica del deserto del Teneré in Africa. Feci diverse decine di chilometri in quelle condizioni, cercando di andare veloce, oltre 70 Km/h perché la moto in quel modo saltava un po' meno. Però a volte oltre alle ondulazioni c'erano anche delle buche immense. Non sempre riuscii a evitarle. La moto fu messa veramente a dura prova. Più volte dopo aver preso una buca dovetti fermarmi per controllare che tutto fosse ancora in regola e non si fosse rotto niente. Il paesaggio attorno era simile a quello del giorno prima: una distesa di macigni di svariate dimensioni ricoperte di licheni e muschio. Finalmente arrivai al parco. Pioveggina ma era caldo. Quando scesi dalla moto cominciai a bagnarmi di sudore dentro la tuta. Quando me la tolsi cambiai di poco la situazione: mi bagnai con la pioggia. Quel parco era però molto interessante. Si tratta di un zona in cui la zolla continentale americana si

scontra con quella europea. La linea di frattura nella crosta terrestre è veramente evidente per chilometri di lunghezza. Lessi nella guida che cento o duecento anni prima la *parte europea* calò di cinquanta centimetri in dieci giorni, rispetto a quella *americana*, con una serie di terremoti devastanti. Attualmente il calo è di circa due millimetri ogni anno.

A Reykjavik arrivai verso le otto di sera. Persi una ventina di minuti per fare le foto di rito sotto il cartello, con il cavalletto e l'autoscatto. Poi mi diressi all'Ostello. Ero molto stanco, umido ed avevo anche fame perché durante il giorno in pratica non avevo mangiato nulla. Mi immaginai da lì a breve di essere in un posto caldo, a cucinare la mia pasta in una comoda cucina, scrivere cartoline e conoscere gente, come era successo nelle altre sere fino a lì. Magari anche uscire per una passeggiata in città. Mi sbagliavo. L'Ostello era pieno o già prenotato. Non potevo crederci. Insistetti con la ragazza della reception perché in qualche modo mi trovasse un letto ma non ci fu nulla da fare. Ero arrabbiatissimo. Pensai per un attimo di andare all'Ostello più vicino, cinquanta chilometri a sud, ma poi rinunciai. Mi rassegnai ad andare al campeggio, attaccato all'Ostello. C'erano moltissime altre moto. Quasi tutti tedeschi in coppia. Io ero da solo e del campeggio vidi solo i lati negativi, che non sono pochi. Montata la tenda sotto l'acqua, scaricati i bagagli, li buttai là dentro. Così dopo non ci fu più posto per me e si bagnò dappertutto. Giurai che quella tenda l'avrei regalata al mio ritorno in Italia, per essere costretto eventualmente ad acquistarne una più grande. Anche il materassino in gommapiuma si era bagnato. Prima di stendere il sacco a pelo dovetti metterci sopra tutti i sacchetti impermeabili che avevo. Dovevo anche mangiare, ma non potevo mettermi a cucinare in quelle condizioni. Controllai che alimenti pronti avevo nelle borse e cenai con tre scatolette di *Simmenthal* e due scatole di ananas scioppato. Roba da incubo. Mi tolsi infine i vestiti in pelle,

umidi, e mi misi il pigiama, leggermente più asciutto. Mi infilai nel sacco a pelo, preoccupato di dormire. La notte ebbi freddo. Giurai di regalare anche il sacco a pelo oltre alla tenda. In realtà ho conservato tutto, anche se in campeggio in pratica dopo il 1992 non andai quasi più.

Alle cinque fui sveglio e mi alzai. Per fortuna altra gente era già in movimento. Mi mancavano le monete per l'acqua calda che riuscii a cambiare chiedendole a due ciclisti. Approfittai della quiete del campeggio per farmi una doccia bollente. Pioveva ancora, smontai la tenda sotto l'acqua. Non avevo più niente da mangiare per colazione. Alle sette lasciai il campeggio. Nel frattempo uscì il sole. Invece che essere contento, maledissi il fatto che fosse uscito tardi. Mi sarebbe bastata anche un'ora per mettere via la tenda asciutta. Una cosa positiva fu che non pagai niente per il campeggio, perché nessuno mi chiese niente. *«Forse sono arrivato troppo tardi e sono ripartito troppo presto»* pensai. Ma era meglio così, visto i prezzi che giravano in quei giorni in Islanda, circa tre volte tanto che in Italia. Rimaneva il grosso problema di trovare qualcosa da mangiare. Era domenica mattina e la città era letteralmente deserta. Girai indisturbato il centro in moto e la cosa fu rilassante. Ad un certo punto mentre ero fermo ad un semaforo intento a leggere la guida, esattamente davanti al palazzo del Presidente della Repubblica, un fabbricato bianco piccolissimo, si avvicinò un ragazzo di circa trenta anni. Stava facendo un po' di corsa, o così mi sembrò. Iniziò a chiedermi in inglese da dove venivo, dove stavo andando ecc... La conversazione andò avanti normalmente per qualche minuto. Non fu diversa da altre volte nelle quali qualcuno si era fermato incuriosito a chiedermi le stesse cose. Poi ad un certo punto quel ragazzo mi chiese apertamente se ero omosessuale. Sulle prime non volli crederci e non capii, anche perché aveva usato termini inglesi con ambigui significati. Poi si spiegò in un inglese

migliore, volendosi assicurare di essere compreso. Di fronte alla mia ferma ma tranquilla risposta negativa si giustificò dicendomi che lui sapeva che molti uomini che viaggiano da soli sono omosessuali. Lui era omosessuale, se volevamo conoscerci meglio lui era disponibile... *«A me non risulta che gli uomini che viaggiano da soli siano gay»* gli dissi, mentre pensavo tra me e me che era una fortuna che io avessi indosso ancora il casco. *«Almeno come scusa non mi ha detto di aver pensato che sono omosessuale guardandomi in faccia...»* Non mi piaceva per niente l'idea che qualcuno pensasse di me dalla mia faccia che ero gay... Mi augurò buon viaggio e io feci altrettanto. *«Tutte a me devono capitare»* pensai intanto che lui se ne andava da dove era arrivato. Al bar della stazione, l'unico posto che trovai aperto, feci la colazione più cara della mia vita.

Lasciai quindi Reykjavik in direzione Nord. Il sole continuava a splendere. I primi fiordi che incontrai furono molto belli. Ripresi a ragionare se stare in Islanda solo una settimana o rimanercene due, andando anche nella regione dei fiordi settentrionali. Pian piano però si alzò un vento che diventò fortissimo. Era sempre sereno ma, giuro, piuttosto che un vento così avrei preferito mille volte che fosse piovuto. Decisi definitivamente di lasciare l'Islanda al più presto. Anche se le cose da vedere erano incredibili, non mi divertiva guidare in quelle condizioni. Fui quasi tentato di tornare indietro a Reykiavik, sperando in un clima migliore il giorno dopo. Ma fu più forte la voglia di lasciare quel paese. Così continuai verso Akureyri che distava quattrocento chilometri di strada quasi interamente asfaltata.

Guidare con un vento simile era comunque una vera e propria lotta. Non c'era neanche un albero, come del resto in tutta l'isola, e non c'era nulla che potesse frenarlo un po' o quantomeno indicare la sua violenza. Penso venisse direttamente dalla Groenlandia, distante in linea d'aria poco più di duecento chilometri. Oltre ad essere violentissimo era

molto freddo. Era laterale, faceva pressione sull'ampia superficie della moto con tutti i bagagli, per questo motivo più volte mi sbatté al margine della strada oppure nella carreggiata opposta. Fortuna volle che il traffico fosse poco, anche se dieci volte maggiore di quello che avevo trovato sulle strade percorse lungo la costa sud.

Per riposarmi un attimo mi fermai sopra un dosso dove c'era un segnale turistico ed un parcheggio. Il panorama non era niente di particolare, ma dovevo assolutamente vestirmi e mangiare almeno una cioccolata. Quando provai a ripartire il motorino di avviamento non dava più segni di vita. Non era possibile! Provai e riprovai, niente da fare. Ero veramente spaventato. Cosa dovevo fare? Il vento era impossibile, non potevo smontare di nuovo la moto in quelle condizioni rischiando anche di non risolvere niente. Non avevo idea del motivo per il quale non funzionasse più. Poteva essere un problema irrisolvibile. Anzi, pensai spaventato, probabilmente lo era! Maledissi il giorno che per risparmiare non avevo accettato il consiglio del meccanico di montare come nei G/S la messa in moto a pedale. Per fortuna mi ero fermato su un dosso. Spinsi la moto in un punto dove con la discesa poteva partire da sola e la misi in marcia in quel modo. A quel punto non avrei più dovuto spegnerla fino ad Akureyri, che era ancora molto lontana (quasi quattrocento chilometri). Quello era l'unico posto dove avrei potuto trovare un'officina nel caso ne avessi avuto bisogno. Di tornare indietro a Reykjavik neanche a parlarne, volevo lasciare quel maledetto paese. Se lo avessi fatto avrei perso il traghetto del giovedì successivo. Guidare in quelle condizioni, avendo inoltre la paura di rimanere a piedi, fu terribile. Pensai: *«Sono stato proprio un pazzo ad andare in un posto come questo da solo. Ho sottovalutato le difficoltà. Se ci abitano solo 200.000 persone sulla stessa superficie nella quale in Italia ne vivono 20.000.000 i motivi ci sono! Avrei dovuto*

immaginarlo! Se avessi qualcuno con me non sarebbe un problema spingere la moto per avviarla. Maledizione!». Dopo un'ora di guida non ne potei più, ma non mi fu nemmeno possibile fermarmi. Mentre prima c'erano sempre montagne, in quel tratto c'era solo pianura.

Finalmente arrivai ad un punto dove mi sembrò ci fosse una discesa sufficiente. Mi fermai e mangiai qualcosa. Poi indossai anche la tuta anti-pioggia anche se brillava il sole. Volevo cercare di lasciar fuori il vento gelido che mi entrava dappertutto. Provai a ripartire in discesa come avevo fatto in precedenza. Ma la discesa era poca ed il vento contrario frenava la moto. Scesi dalla moto e feci una operazione estremamente stupida. Nel falsopiano spinsi la moto correndole a fianco. Quando pensai che aveva preso sufficiente velocità lasciai andare la frizione. Non l'avevo mai fatto. Il motore si accese e la moto partì. Io non fui sufficientemente rapido da tirare la frizione per tempo e non riuscii ovviamente nemmeno a continuare a correrle a fianco. Anche in prima marcia una moto da 1000cc va molto più veloce di un uomo. La moto cadde in mezzo alla strada. Ero a valle di un dosso. Fosse arrivata un'auto mi avrebbe senz'altro investito. La benzina uscì dal serbatoio e bagnò il motore. Sarebbe bastato un niente perché prendesse fuoco. Terrorizzato con uno sforzo rialzai la moto e la misi di lato. Appena prima che arrivasse velocissimo un grosso fuoristrada dagli pneumatici enormi, come usavano là.

Mi riposai un attimo, meravigliato di essere riuscito a rialzarla così velocemente. Poi provai di nuovo a ripartire in discesa, rimanendo sulla moto, aiutandomi anche con i piedi. Dopo un tentativo fallito, il secondo a malapena riuscì. Riuscii a ripartire deciso a quel punto a non commettere più errori. Il mio unico pensiero nel resto di quella giornata fu riuscire ad arrivare sano e salvo al traghetto, possibilmente con la moto. Il traghetto rappresentava la mia salvezza. Non avevo mai sentito la mia

vita in pericolo come in quel momento. Mi feci una promessa «*Se ce la faccio stavolta, non ci sarà mai più niente che potrà farmi paura*». Era vero. Tantissime volte nella mia vita successiva, in svariate occasioni, in ripetute battaglie, mi ritrovai con quel pensiero in testa: «*Se ce l'ho fatta quella volta in Islanda, di questa cosa non devo certo aver paura...*»

Il vento non mi dava tregua. Quando mi ritrovavo a pensare che un vento più forte di quello sarebbe stato impossibile, ecco che subito era ancora più violento. Sembrava che non ci fossero limiti alla sua potenza. Se fosse arrivata una raffica che mi avesse sollevato e mi avesse sbattuto a cinquanta metri di distanza non mi sarei meravigliato. La natura mi stava mostrando tutta la sua forza. Siamo proprio delle piccole cose, noi uomini.... Un vento forte quasi come quello lo ritrovai solo in altre tre occasioni nella mia vita. Ma a differenza che in Islanda non fui mai più solo ad affrontarlo, fui sempre in gruppi di Motovacanze. La prima nel dicembre 2008 nel tratto tra Kavala e Alexandroupolis in Grecia, mentre facevamo il raid del Mediterraneo. La seconda nell'agosto 2015 in Cina arrivando a Turpan. L'ultima nell'aprile 2017 nel tratto tra Stavropol ed Elista in Russia mentre andavamo a Samarcanda.

Ero ancora distante duecento chilometri da Akureyri quando trovai un Ostello in un luogo sperduto nel quale avrei potuto fermarmi. Ma pensai non fosse la cosa migliore da fare. Se avessi avuto bisogno di aiuto per riparare la moto lì non ci sarebbe stato nessuno in grado di farlo. Inoltre dovevo accorciare la distanza dal traghetto. Volevo assolutamente arrivare al porto entro mercoledì. Non sarei stato sicuro di rivedere l'Europa fino a che non fossi stato al porto, che era lontano ancora settecento chilometri. Una immensità in quelle condizioni. Continuai.

Quando feci benzina per fortuna la moto riuscì a non spegnersi. Il vento non accennava a diminuire, ed era sempre più freddo. Nel frattempo era sparito pure il sole. Per fortuna ogni tanto una collina posta tra la strada ed il mare attenuava la sua violenza. Riuscii a trovare una posizione con un dosso nel quale fermarmi e mangiare. Poi riaccesi la moto in discesa. La strada in quel tratto attraversava regioni più aspre e desolate delle precedenti, nelle quali appariva una casa almeno ogni trenta o quaranta chilometri. L'asfalto cessò e ritornò l'incubo del *tolle ondulee*. La velocità inferiore che fui costretto a tenere permise al vento di scuotermi più di prima. A lato strada per diverse decine di chilometri ci fu il precipizio. Quando il vento mi spostò verso quella direzione mi vidi morto almeno in un paio di volte. Non so come riuscii a tenere la moto in strada e continuare. I paesaggi avrebbero meritato decine di foto, ma era troppo rischioso fermarsi per il pericolo che si spegnesse la moto. Dovetti rinunciare. Cinquanta chilometri prima di Akureyri iniziò anche a piovere. Mi prese il panico «*E se non c'è posto in Ostello?*» Stavo scoprendo che non ci sono limiti alla sfortuna. Quando arrivai finalmente ad Akureyri alle sette di sera il posto in Ostello invece c'era. Sconvolto scaricai la moto dai bagagli sotto l'acqua e cucinai qualcosa di sostanzioso veramente avvilito. Per fortuna poco dopo arrivarono due simpatici fratelli tedeschi che parlavano benissimo l'inglese. Mi tranquillizzai parlando con loro. Viaggiavano in autobus. Volevano fare delle cose strane in Islanda. Come andare per quattro giorni nel punto più a settentrione per camminare, dove non abita nessuno. O attraversare a piedi un pezzo di ghiacciaio nel sud dell'isola. In un paio di ore il mio umore fu decisamente migliore. Forse perché nel raccontare le avventure di quel giorno divennero anche piacevoli. Ma soprattutto perché fui al caldo e al coperto, ed avevo mangiato bene. «*Sono queste le necessità*

fondamentali della vita» mi trovai a pensare *«altro che balle!»*. Il traghetto non era più così lontano, solo trecentocinquanta chilometri. Ritornai ottimista anche sulle possibilità di riparare la moto la mattina seguente.

Mi alzai di buon umore. Dopo un'abbondante colazione, approfittando che non pioveva anche se era molto nuvoloso, smontai tutta la moto. Risolsi subito il guasto. Era una sciocchezza. Si era staccato il filo che avevo interrotto per risolvere l'altro problema quando ero alla cascata Skogafoss. Il nastro isolante con la pioggia che lo bagnava non si era attaccato bene. La colpa era mia più che della moto. Il giorno prima poverina si era presa tantissimi accidenti che non meritava. *«Ho fatto male a perdere fiducia nella mia moto»* pensai *«in fin dei conti non mi ha mai lasciato a piedi senza rimedio»*.

Il tempo quella mattina era veramente brutto. Feci un salto in centro per acquistare cartoline e qualcosa da mangiare. Poi decisi di fermarmi un giorno in quell'Ostello per riposarmi. Nel rialzare la moto caduta provando a metterla in moto a spinta mi ero preso uno strappo alla schiena, anche se subito con l'emozione e l'adrenalina non me ne ero accorto. Nel pomeriggio, dopo un ottimo pranzo, impiegai tre ore per scrivere le cartoline. Avevo veramente molti amici che le meritavano. Avevo letto una frase non ricordo dove, che diceva: *a friend is one of the nicest things you can have, and one of the best things you can be* (un amico è una delle cose più belle che puoi avere, e una delle cose più grandi che puoi essere). Nell'Ostello arrivò un islandese che viveva non lontano da Reykjavik. Aveva l'aspetto un po' pazzo e parlava male l'inglese. Però era simpatico. Stava andando in un posto sperduto, ad est, per prendersi un periodo di relax. Il mio pensiero lo tenni per me *«Ma pensa se con tutta la desolazione che c'è appena qualche chilometro fuori dalla sua città un islandese ha bisogno di attraversare tutta l'isola per trovare un posto*

dove stare in relax e solitudine. Roba da matti». Nell'Ostello c'era anche una giovanissima coppia. Fu difficile vederli. Stettero tutto il giorno chiusi nella loro camera. Uscirono solo una volta per mangiare. Anche mentre mangiarono lasciarono immaginare benissimo quello che succedeva quando loro erano là dentro. Mi ritrovai a pensare che io avevo assolutamente bisogno anche di avventure di tipo diverso da quelle vissute fino a quel momento. Avrei provato a recuperare da Copenaghen in poi.

Il mattino successivo l'islandese volle assolutamente farmi una foto mentre suonavo la sua fisarmonica *made in Italy*. Poi imbucai le quarantasette cartoline che avevo preparato e lasciai Akureyri. Non era caldo, c'erano sei gradi, e la strada era asfaltata. C'era ancora il vento ma lo avevo alle spalle, non dava fastidio. Arrivai in breve alla cascata di Goðafoss. Il freddo era sempre più intenso, la temperatura era scesa a 3 gradi. Dopo la cascata la strada ritornò sterrata. Iniziò di nuovo a piovere. Poi arrivò anche la nebbia, la strada si trasformò in una poltiglia viscida. Anche per colpa delle mie gomme, non certo adatte a quella situazione, dovetti andare veramente piano, non più di 20 - 30 km/h, spesso rischiando comunque di cadere. I trecento chilometri che mi separavano dal traghetto, che il giorno prima mi erano sembrati ormai pochi, immediatamente ritornarono ad essere moltissimi. *«Se la strada sarà tutta così, non ce la farò mai!»*. Arrivai al lago Mývatn, uno dei luoghi più belli di tutta l'Islanda. Per colpa della nebbia non si vedeva assolutamente nulla. Incontrai due motociclisti tedeschi che stavano lasciando il campeggio. Avevano moto attrezzate per il fuoristrada. Mi raccontarono però che anche loro all'interno non erano potuti andare molto lontano. C'erano guadi di oltre un metro di profondità e strade sabbiose dove era impossibile stare diritti. Ci voleva una macchina 4 x 4 attrezzata veramente bene. Facemmo un po' di strada

assieme, diretti alla cascata di Dettifoss. Nella zona del lago Mývatn c'erano però troppe cose che io volevo vedere. Così ci separammo dandoci appuntamento sul traghetto dopo due giorni, giovedì. Nel frattempo per fortuna smise di piovere. La mia prima sosta fu la pianura dei castelli neri. E' una depressione dove un tempo c'era un lago di lava liquida che si abbassò improvvisamente lasciando delle emergenze solide dalle forme più strane. Ci persi più di un'ora camminando per tre o quattro chilometri. Poi visitai una regione desertica poco lontana, un campo di lava dove c'è anche una spaccatura dalla quale escono dei vapori provenienti da piscine bollenti interne. Poi un'altra spaccatura. Anche se era meno impressionante, all'interno aveva delle piscine con acqua tiepida. C'era gente che faceva il bagno. Poco lontano c'è un vulcano attivo e anche una centrale elettrica che sfrutta il calore del sottosuolo. Di fianco alla centrale c'è un lago di acqua calda, di uno strano colore azzurro per via dei minerali disciolti. Conobbi anche un motociclista svizzero. Per un po' feci qualche chilometro insieme a lui. Poi tornò indietro perché volle campeggiare, aveva troppo freddo. Io invece visitai la zona di Namaskarð poco lontano. E' una distesa desertica nella quale dal terreno escono continuamente a pressione vapori bollenti in grande quantità. Si ha l'impressione di camminare sul coperchio di una immensa pentola a pressione. Ci sono anche molte zone di terreno caldissimo, con pozze di argilla fusa bollente e odori di zolfo. Nel complesso il paesaggio non sembrava appartenere a questo mondo. La strada era sterrata ma per fortuna nella maggioranza dei tratti era asciutta. I tratti bagnati erano comunque molto impegnativi. Proseguì verso est intenzionato a visitare anche la cascata di Dettifoss. La zona era desertica. Inoltre molti tratti stradali erano in riparazione e la ghiaia non era compatta. Fu molto difficile superarli in moto. Era sempre più freddo e comincio di nuovo a piovigginare.

Al bivio per Dettifoss c'erano le uniche case nel raggio di cento chilometri. C'era la possibilità di dormire. Sarebbe stato da pazzi non fermarsi, anche se ci sarebbero state ancora molte ore di luce prima che diventasse notte. L'alloggio era veramente economico, anche se mancava l'acqua calda in bagno. Di positivo c'era la cucina a disposizione. Inizialmente fui praticamente l'unico ospite. Poi pian piano la casa si riempì. Anche troppo. C'erano tedeschi, olandesi, uno svedese e altri di cui non capii la nazionalità. In tutto prima di dormire fummo in sedici in uno spazio utile per otto. Ma come si poteva lasciare gente fuori con un tempo simile? Nessuno protestò, la solidarietà ebbe la meglio. Gli ultimi arrivati erano ciclisti, che avevano fatto gli ultimi trenta chilometri in autobus. La temperatura esterna era scesa a due gradi. Mi dissero che provenivano da dove io sarei dovuto andare il giorno dopo. Nel passo di montagna mentre erano passati loro stava nevicando. Mi sembrava incredibile potesse succedere il 21 luglio. Ma quella era l'Islanda. Io fui veramente preoccupato. Non mancava molto al traghetto, centosessanta chilometri. Avevo un giorno e mezzo di tempo. Però c'era la possibilità che non riuscissi ad arrivare se la strada fosse stata come quella della mattina con in aggiunta la neve. Provai a rilassarmi pensando ad altro, leggendo un libro che avevo preso con me dall'Italia. Nella casa tra gli ospiti c'era anche una ragazza olandese molto carina, che iniziò a guardarmi. Ma fui in imbarazzo in mezzo a tanta gente. Tutti parlavano l'inglese meglio di me. Finì che l'unica cosa che facemmo tutta la sera fu scambiarcì occhiate continuamente. Poco prima di andare a dormire la salutai che eravamo un po' in disparte. Lei iniziò a chiedermi un sacco di cose, a partire dalle più banali. Era chiarissimo che avrebbe voluto conoscermi meglio, e certamente lo avrei voluto anch'io. Ma a quel punto era veramente troppo tardi e la mia preoccupazione per il

giorno dopo troppo forte. Così andai a letto, con evidente dispiacere suo. E anche mio. Pazienza.

Mi alzai prestissimo, perché volli avere tutto il tempo possibile a disposizione per arrivare al traghetto. Il termometro fuori dalla finestra indicava zero gradi. I campi erano infarinati di neve. Anche sopra la moto era caduta un po' di neve. Alle nove fui pronto a partire mentre fuori infuriava una bufera di neve e vento. Ero veramente molto preoccupato. Se là nevicava in quel modo, chissà cosa accadeva sulle montagne. Chissà quanta neve ci sarebbe stata sulle strade. Invidiai quasi i ciclisti che alle undici avrebbero messo le loro bici sull'autobus e via senza problemi. Salutai tutti gli altri che si erano appena svegliati, molti ancora nei sacchi a pelo, olandese compresa, e partii dopo aver fatto scorta di benzina e cioccolato. Ero pronto a tutto. Mi ero vestito molto bene, così il freddo non lo sentii moltissimo, anche perché il vento era calato. Solo alle mani ebbi veramente freddo. Non avevo guanti adatti. Quando mi fermavo li mettevo sulle marmitte in modo che si scaldassero, per scaldarmi poi di conseguenza le mani una volta infilati. Il viso era un problema più grande: non potevo chiudere la visiera, altrimenti si sarebbe appannata. Ricevere la neve che cadeva nel naso non era un piacere ma dovevo resistere (cos'altro potevo fare, di diverso?). La strada pur essendo non asfaltata era comunque con ghiaia, non terra. Anche bagnata non era viscida e riuscii ad andare almeno a 50 Km/h. Nemicava ma nella strada non attecchiva. La strada poi salì sui passi montuosi. Lì invece la neve era anche nella carreggiata. Il passaggio di qualche veicolo prima di me era stato comunque sufficiente a infradiciarla. Con molta cautela riuscii a fare anche quegli incredibili venti chilometri di deserto innevato. La temperatura dell'aria probabilmente era sotto zero: i cartelli stradali erano ricoperti di ghiaccioli. Superati i monti la neve sparì. Anche se si rialzò il vento viaggiai un po'

meglio. Pian piano il paesaggio desertico e sabbioso lasciò il posto ad una distesa leggermente più ospitale. Iniziai ad intravedere qualche pecora. Anche se erano senz'altro selvatiche, avevano un non so che di tranquillizzante, indice di condizioni ambientali leggermente migliori.

Arrivai ad una cinquantina di chilometri da Egilsstaðir, dove avrei completato il giro ad anello dell'isola. La strada seguiva il lungo corso di un fiume scavato nella roccia sottostante. Riapparvero le fattorie, ogni dieci – venti chilometri. Una addirittura aveva anche un modesto campo da calcio. Mi sarebbe piaciuto scoprire chi giocasse a pallone là sopra: nel raggio di venti chilometri c'erano solo quattro case. A mezzogiorno, molto prima della pessimistica previsione della mattina, fui a Egilsstaðir. Nel supermercato rovinai le mie finanze per comprare da mangiare qualcosa che sarebbe bastato appena per due giorni. Incontrai di nuovo gli italiani con il camper che mi avevano aiutato a Skògafoss con il filo elettrico ed il nastro adesivo. Infine andai al porto di Seyðisfjörður. Nell'Ostello mi avevano tenuto il posto. Fortunatamente erano riusciti a capire il messaggio che da Akureyri avevo lasciato nella loro segreteria telefonica. Ero molto preoccupato anche di quello. Mi misero in camera con altri tre italiani. Erano di Torino. Due ragazzi ed una ragazza, trentenni, abbastanza simpatici. Si parlò di un sacco di cose, anche perché in italiano per me era più facile che in inglese. Nell'Ostello conobbi anche una coppia di motociclisti svedesi. Lei aveva un piede ingessato. Il vento li aveva sbattuti fuori strada ed erano caduti. Sarebbero tornati a casa loro attraverso la Scozia, ma prima di rientrare in Svezia si sarebbero fermati un po' ad Aberdeen per via del piede ingessato. Lasciai loro la cartina della Gran Bretagna, che non io non avrei più usato, e preziosi consigli sulle belle strade scozzesi che avevo fatto appena una decina di giorni prima. Un'altra simpatica coppia di motociclisti che dormiva nell'Ostello

era francese, di Marsiglia. Guidavano due moto identiche, due Honda Transalp 600. Erano rimasti in Islanda tre settimane. In tutto quel tempo avevano avuto solo sei giorni di pioggia. *«Sei giorni su ventuno sono accettabili»* pensai *«ma non sei su sette come invece era successo a me»*. Lei era molto carina. Aveva un aspetto delicato che non dava l'idea della forza che doveva avere dentro. Un viaggio in moto da Marsiglia con una permanenza di tre settimane in Islanda non era una cosa per tutti i motociclisti, soprattutto donne. Queste infatti erano rare. Oltre a lei avevo visto solo un paio di tedesche, che si mostravano in ogni caso molto meno femminili di lei. Invidiai sinceramente il francese, con il quale comunque strinsi subito amicizia. Prima di andare a dormire mi cucinai una bella frittata di dodici uova. Nelle mie intenzioni avrei dovuto mangiarla nei tre o quattro giorni successivi. Mi feci anche una bella insalata di frutta (non uso questo termine a caso...) perché anche il mangiare bene è una soddisfazione della vita da non trascurare. Avevo già visto come quella semplice cosa mi aveva cambiato l'umore ad Akureyri due sere prima.

Il giovedì alle dieci dopo aver preparato la moto e fatti i duecento metri che mi separavano dal porto, iniziai la mia attesa per l'imbarco. La nave era in ritardo. Pian piano il parcheggio si riempì di auto e moto che dovevano tornare in Europa. A un certo punto ci fecero uscire tutti e rientrare perché prima dovevano controllare i biglietti. Erano veramente male organizzati. Rividi anche i due ragazzi in viaggio di nozze che si erano imbarcati con me in Scozia a Scrabster. Loro avevano fatto il giro dell'isola in senso antiorario, anche se inizialmente volevano farlo in senso orario. Avevano seguito la mia idea iniziale. Il bel tempo li aveva accompagnati per tutto il viaggio. Io maledizione avevo cambiato idea seguendo i consigli del motociclista belga e non potevo dire altrettanto. Casi della vita. Rividi anche i due motociclisti tedeschi conosciuti due giorni

prima al lago Mywatn. Nell'attesa dell'imbarco mi guardai ben bene le moto, tutte con soluzioni personali diverse e alcune interessanti. C'era una BMW R100RT come la mia di un francese che stentai a riconoscere. Aveva tolto tutta la carenatura, messo gomme tassellate. Sembrava una enduro. Mi ispirai un po' a quel ricordo quando nel 2008 decisi di trasformare anche la mia. In tutto le moto erano quarantaquattro, di cui diciotto BMW. Queste erano tutte dei GS con motore boxer simile al mio. Non c'era nemmeno un motociclista italiano. Mi resi conto solo in quel momento che non avevo visto nemmeno una moto italiana su tutta l'isola. A dirla tutta anche le automobili italiane erano pochissime, si contavano sulle dita di una mano. C'era un freddo terribile anche quel mattino. Però era incredibilmente sereno. Sembrava quasi che l'Islanda volesse prendermi in giro. Sempre e solo pioggia ma in quel momento che me ne andavo era il sole che mi salutava!

Finalmente alle undici la nave arrivò in porto. Come era accaduto il giovedì precedente impiegarono molto tempo a scaricare le auto e le moto. Come all'andata parte delle moto era stata messa sul ponte della nave e dovettero scaricarle con la gru.

Venne il turno di salire. Fortunatamente per le moto ci fu posto dentro alla nave. Alle tre del pomeriggio la nave partì. Il mare fu abbastanza calmo fino alle otto di sera. Poi iniziò ad agitarsi. Rimasi con alcuni motociclisti tedeschi, seduto al bar fino alle undici della notte. Mi incantava la biondina che lavorava al di là del bancone. Poi mi diressi verso la cuccetta, che avevo deciso di prenotare per il ritorno. Vi arrivai appena prima che la nausea fosse insopportabile. Sdraiato mi lasciai cullare dal movimento. Il movimento del mare era veramente fortissimo. La nave oltre a ballare faceva scricchiolii e rumori che sembrava che da un momento all'altro si dovesse spezzare...

Il mattino alle nove arrivati alle isole Fær Øer dovemmo tutti andare a spostare le moto. Dovevano far scendere tutte le auto dirette in Scozia e in Norvegia. La mia moto era caduta per colpa degli scossoni, nonostante l'avessi legata. Si era rotto il fanale posteriore. Cadendo aveva anche rotto il fanale di una bicicletta che aveva dietro. Il proprietario volle che glielo pagassi. La mia era l'unica moto che era caduta, e feci anche la figura del pivello, che non ero. La biondina del bar uscì dal traghetto e tornò dentro alla nave con un *vichingo* che era fuori ad aspettarla. Io e i tedeschi che eravamo rimasti tutta la sera con gli sguardi a corteggiarla mentre lei lavorava nel bar ci guardammo sconsolati. Il *vichingo* non sarebbe uscito da quella nave che poco prima della partenza, lasciandoci immaginare tutto. Maledizione. Quando il personale di bordo ebbe finito di sistemare le auto ci fecero salire nuovamente. A quel punto la moto la legai come un salame. Fin che la nave fu ferma nel porto andai a mangiare qualcosa. Feci bene. Appena il traghetto ripartì ricominciò a ballare peggio che il giorno prima. Tornai a sdraiarmi a letto e vi rimasi. Appena provavo a mettermi seduto anche solo un paio di minuti mi veniva la nausea. Smangiucchiai qualcosa ogni tanto, mi annoiavo, il tempo non passava mai. Prima di sera mi ritrovai che avevo mangiato in poche ore tutta la frittata di dodici uova che avevo cucinato all'Ostello e che sarebbe dovuta bastare per almeno tre o quattro giorni. Maledizione, sarei stato sicuramente male, dodici uova in una volta sola erano troppe. La notte fu lunga, anche perché non riuscii a prendere sonno. Nel rimanere sdraiato troppe ore mi era venuto anche un mal di schiena tremendo.

Al mattino la nave stranamente si stabilizzò. Provai a mettermi seduto e resistevo. Così mi alzai e feci colazione. Uscii sui ponti esterni. Il mare era un olio. Non avevo mai visto prima un mare così calmo. Passai il tempo a leggere il libro che avevo iniziato in quella casa dove avrei fatto

meglio invece a parlare con la ragazza olandese. Finalmente alla sera alle sei arrivammo al porto di Hanstholm, in Danimarca. Partii in compagnia della coppia francese con i Transalp. Dopo circa duecento chilometri cercammo da dormire. Erano già le otto di sera. Il primo Ostello era pieno. Il secondo un po' più a sud aveva posto, anche se era carissimo. Mi accorsi che sulla nave mi avevano dato di resto una banconota che aveva validità solo sulle isole Fær Øer. Ero praticamente senza soldi. Maledizione. I francesi pagarono per me e io gli diedi in cambio delle lire. Dopo aver chiacchierato un po' la sera, fino a che un tedesco intollerante venne a protestare, terminammo quella giornata. Quella banconota ce l'ho ancora.

I francesi partirono prestissimo, alle sette, perché volevano fare almeno ottocento chilometri. Mi accorsi che nonostante l'aspetto delicato era soprattutto la ragazza che decideva. Sembrava sapere veramente il fatto suo. *«Non deve essere impossibile scaricare qualche responsabilità a qualcuno, se ti puoi fidare. Il più è trovare qualcuno che la meriti, la fiducia»*. Questo è ciò su cui mi trovai a riflettere quando li salutai con la promessa di scrivergli. Io partii poco dopo, alle otto. Viaggiando a 150 Km/h sull'autostrada in un attimo fui al traghetto che collegava le due isole della Danimarca. Il traghetto impiegò circa un'ora a fare la traversata. Dalla costa, per qualche chilometro, si protraveva sul mare il moncone di un ponte in costruzione, quello che, completato negli anni successivi, avrebbe sostituito il traghetto. Veramente grandioso vederlo in costruzione. Prima di mezzogiorno fui a Copenaghen. Trovai senza difficoltà il campeggio. Era la terza volta che ci andavo. Il tempo si mantenne bello. La temperatura mite. Dopo aver studiato il campeggio mi piazzai in una posizione strategica, vicino al sentiero che fanno in molti per andare ai servizi. In campeggio è uno dei modi migliori per conoscere qualcuno quando sei da solo. Se ti metti in un angolo rimani isolato.

Ebbi a fianco una tenda dove c'erano tre ragazze svedesi. Iniziarono a guardare dalla mia parte fin dal primo momento che io arrivai. Probabilmente per via della moto e perché ero italiano. Una non era male, anche se io pensai in quel momento che fosse troppo vecchia per me. Ripensandoci ora, *roba da matti*, sarà stata solo poco più che trentenne. Tra la mia tenda e la loro c'era un altro campeggiatore. Non trovai pretesti per avvicinarle. Non mi sentivo tra l'altro per niente in forma. Probabilmente le dodici uova mangiate sulla nave erano veramente difficili da smaltire...

In serata andai in centro a Copenaghen, sperando di rimorchiare. Nella strada pedonale c'erano moltissime belle ragazze, ma anche un numero di turisti decisamente troppo elevato. La maggioranza erano gruppi di italiani con un chiaro obiettivo, non molto diverso dal mio. Qualcuno (pochi) aveva anche agganciato, altri (moltissimi) facevano solo *del casino*. Gironzolai da solo senza scambiare parola con nessuno. Una ragazza, molto carina, si stava facendo fare una caricatura da un disegnatore con lineamenti orientali che non era capace. Mi sorrise più volte, mentre rimasi fermo ad osservare come procedeva il disegno. Ma lui impiegava troppo tempo a finirlo, fui a disagio a continuare a guardare e sorridere senza potere fare altro. Così ripresi a camminare. Andai anche al Crasnapolsky, un pub che mi ricordavo pieno di vita, ma lo trovai praticamente vuoto. Presi una birra mentre leggevo in un bar qualcosa su Copenaghen poi tornai al campeggio. Dormii malissimo. Ebbi anche freddo. «*Sì, decisamente questo sacco a pelo devo proprio regalarlo al mio ritorno!*»

L'indomani le ragazze svedesi continuarono a guardare spesso dalla mia parte mentre smontavano la loro tenda per andare via. Dopo una pessima colazione io iniziai il mio giro turistico in Copenaghen. Per prima cosa andai a visitare la birreria Carlsberg. La guida parlava inglese troppo

velocemente. Capii veramente poco anche se quello che vidi fu molto interessante. Soprattutto mi colpì il reparto imbottigliamento. Migliaia di bottiglie venivano spostate in modo veloce su nastri che assomigliavano a svincoli stradali. Non un incidente, le bottiglie una ad una alla fine erano inscatolate. Veramente interessante. Ma ancora più interessante era la guida stessa, una ragazza bionda molto carina. Si accorse che mi piaceva, da come rispondeva ai miei sguardi mentre spiegava, ma non ci furono le condizioni per qualcosa di più. Pazienza. Al pomeriggio tornai nella strada pedonale a passeggiare. C'era molta più gente locale rispetto alla sera, perché i negozi erano tutti aperti. La presenza dei turisti si avvertiva meno. Anche il numero, e la qualità, delle ragazze carine era molto più alto. L'impressione generale era però che si facessero i fatti loro senza preoccuparsi di chi incontravano. Avevo avuto una sensazione decisamente opposta l'anno precedente quando ero passato da Copenaghen con Izz prima di andare in Norvegia e poi in Scozia. Iniziò a piovere. Io non avevo niente di impermeabile, così più che altro per non bagnarmi girai per grandi magazzini.

Per una decina di minuti pensai che il destino mi stesse aiutando. In uno di quei centri commerciali mi accorsi che per uno splendido caso fortuito le bellissime curve che mi trovavo davanti appartenevano alla ragazza che la sera prima mi sorrideva continuamente mentre le facevano la caricatura. Per un po' diventai la sua ombra. *«Se mi ha notato ieri sera, non può non notarmi adesso, e adesso le condizioni ci sono per parlarle! E' veramente un caso incontrare di nuovo una persona in una città così grande. Che sia un segno del destino?»*. Magari. Lei non si accorse della mia presenza. O se si accorse non lo diede a vedere. Segno che non mi aveva notato, o se mi aveva notato non le interessavo abbastanza. Pazienza. Ripresi a camminare, pioveva. Andai fino alla sirenetta, che avevo visto l'ultima

volta solo nove anni prima, quando tornavo da Capo Nord. Camminando pian piano mi bagnai tutto. Un po' di ristoro lo trovai visitando la torre circolare, dalla cui sommità si vede Copenaghen dall'alto. Ma pioveva e lo spettacolo della città con quella luce grigia non era esaltante, soprattutto per me che ero bagnato ed avevo freddo. Alle cinque del pomeriggio ne ebbi abbastanza, anche se abbandonai a malincuore quel viale pedonale dove in ogni caso si potevano guardare ragazze bellissime che passeggiavano. Erano ormai più di trenta ore che non parlavo con nessuno e la cosa mi intristiva. La prospettiva di andare in campeggio, tutto bagnato, senza poter cucinare, era allucinante. Senza troppe speranze provai ad andare all'Ostello, poco lontano, per controllare se avevano un posto. Incredibilmente sì. Pagato il campeggio andai all'Ostello. Stavano uscendo tre ragazzi di Modena su una Fiat Uno. Dalla targa della moto capirono che ero di Modena anch'io. Mi fecero tante feste. Erano molto allegri, più giovani di me, venuti a nord con un preciso obiettivo. Nel vetro posteriore della loro auto troneggiava un grande cartello costruito sullo stile di quello famoso in quegli anni del Camel Trophy: *Modena – Oslo – Modena. Vagina Trophy 1992*. Mi confessarono però che non avevano concluso molto. Il servizio dell'Ostello fu pessimo e mi rimise di cattivo umore. L'acqua della doccia era fredda. La cucina era già chiusa, non riuscii a cuocere il piatto di pasta che avevo immaginato. Dovetti di nuovo cenare con quello che avevo di pronto, con combinazioni alimentari pazzesche (formaggio con pesche e wurstel, cornflakes e latte). Scesi nel salone a scrivere il diario di quei giorni. Il 90% degli ospiti dell'Ostello erano italiani. Come succede dove c'è troppa gente difficilmente ci si considera al di fuori del proprio gruppo, così non parlai con nessuno. Verso le undici della notte arrivarono i tre modenesi. Erano stati in centro. Parlammo e scherzammo a lungo, fino a quando un tedesco venne ad avvertirci che nel

parcheggio avevano rotto uno dei vetri della loro Fiat Uno. Avevano rubato la radio ed anche la giacca di uno dei tre. La cosa più grave fu che dentro la giacca c'era il suo portafoglio con la carta di credito e la patente. La polizia, sentita telefonicamente, non ebbe voglia di venire sul posto. Per fare la denuncia dovettero andare di persona. Io rimasi per un po' a parlare con un greco che era fuori dall'Ostello e non vi poteva dormire perché era pieno. Un po' come era successo a me a Reykiavik. La differenza è che lui aveva la tenda al deposito bagagli della stazione che era chiuso (era l'una di notte). Doveva stare fino alla mattina all'addiaccio. *«C'è sempre qualcuno che sta peggio di noi»* pensai. Andai a letto senza avere ancora deciso se tornare direttamente in Italia per la solita strada, via Amburgo, oppure andare a Berlino e poi a Praga. Avrei deciso a seconda del meteo del giorno dopo. La libertà è anche questo.

Alla mattina presto partii che c'era il sole, ma il vento mi disturbò soprattutto sui lunghi ponti autostradali che collegano insieme le isole danesi. Nel frattempo avevo deciso di passare per Berlino. Mi diressi verso il traghetto che porta a Rostock, nella ex Germania dell'Est. Fui fortunato perché il traghetto partì praticamente subito. Ma anche e soprattutto perché quando arrivai sulla nave c'erano altri motociclisti interessanti: due ragazze ed un ragazzo, vestiti in pelle invecchiata, con moto d'epoca. Il ragazzo aveva più di trentanni, le ragazze intorno a venticinque, o così mi sembrò. Nel complesso avevano uno stile molto diverso dal mio, ma erano simpatici. Subito mi salutarono calorosamente. Io, stranamente cordiale per il mio carattere, fui ancora più espansivo e mi unii a loro sul traghetto. Ma non era poi tanto strano il mio comportamento. Una delle due ragazze, Cristhine, quella che viaggiava da sola e guidava la moto, mi piaceva molto. Aveva i capelli color rame ed era alta come me. Soprattutto mi piaceva il suo modo di sorridere. Da come mi fissava e mi ascoltava avrei

detto che le interessavo. La cosa mi fece molto piacere. Tanto che mi ritrovai a parlarle, divertendola, per tutte le due ore del traghetto. Gli altri due ogni tanto sedettero con noi, ogni tanto gironzolarono per la nave scambiandosi affettuosità. Sembrava quasi che ci lasciassero appositamente da soli perché noi ci si potesse conoscere meglio. Come avevo fatto io con Andrew in quella discoteca scozzese, a Dingwall. Mi sembrò evidente che loro erano in coppia mentre lei era single. Mi aspettai che lei mi proponesse (o almeno mi inducesse a proporre...) di continuare il viaggio con loro. Stavano andando ad Istanbul. La nostra strada sarebbe stata più o meno la stessa fino a Praga. Mi preoccupai di farle presente che non avevo deciso niente per i giorni successivi. Ero assolutamente libero di prendere qualsiasi decisione. «*Quattro è meglio di tre perché è divisibile per due*» pensai, sperando fosse la stessa cosa che pensava lei. Ma non succedeva niente. Io tenevo troppo alla mia immagine di orso solitario per proporre da solo di aggregarmi a loro senza un suo invito anche velato.

Quando si stava per sbarcare mi accorsi che la mia idea iniziale era stata sbagliata. Scoprii che non era Cristhine a guidare la moto, ma l'altra ragazza, che si chiamava Ingrid, anche lei carina. «*Christine viaggia seduta dietro al ragazzo di Ingrid?*». La cosa era perlomeno strana. Allo sbarco ci salutammo con la prospettiva di non vederci più. Con le loro moto d'epoca avrebbero avuto una velocità molto più lenta della mia. Se mi fossi unito a loro per viaggiare sarebbe stato evidente che lo facevo per interesse. Mi dispiaceva interrompere quella possibile conoscenza ma non vidi altre soluzioni. L'unica speranza era raggiungerli per caso sulla strada durante la giornata, o a Berlino. Ma le possibilità che questo potesse accadere erano minime. Spesi tanto tempo a Rostock per trovare una banca dove cambiare i soldi. Poi mi avviai verso Berlino lungo le strade normali. C'era vento e guidare in autostrada non era divertente.

Molto meglio invece la statale. Per lunghi tratti era un lunghissimo viale alberato. C'era traffico ma in moto si andava abbastanza bene. Le auto erano quelle tipiche dei paesi dell'Est, una tecnologia vecchia di quarant'anni rispetto alle auto occidentali. L'immagine complessiva era di povertà. Il muro di Berlino era caduto solo tre anni prima

Arrivai lì senza aver incontrato i danesi, un po' dispiaciuto anche se preparato. Quando vi giunsi persi l'orientamento. La misera cartina di Berlino che avevo era troppo piccola e non comprendeva la periferia. Per fortuna un motociclista con un BMW si fermò e si offrì di aiutarmi. Aveva un radio-telefono sulla moto! Quell'apparato riempiva tutta la sua valigia laterale destra. Chiamò un suo amico per sapere dov'era l'Ostello che stavo cercando. Ma l'amico non rispondeva. Mi accompagnò fino in centro dove c'era il Tourist Information. Veramente molto gentile. Dall'ufficio informazioni, altrettanto gentili, mi prenotarono per telefono un posto nell'Ostello. Mentre andavo là, non avevo percorso neanche un centinaio di metri, incredibile a dirsi vidi i tre danesi al lato della strada. Era quasi troppo bello per essere vero. Mi fermai e proposi loro di seguirmi all'Ostello. *«Stavolta se Christine è interessata non ha scuse»* pensai. Ma loro mi dissero che l'Ostello era caro e decisero di andare loro stessi al centro informazioni a cercare qualcosa di più economico. *«Più economico di così è difficile»* gli dissi. *«Se decidete di venire anche voi, ci vedremo là»*. Poi mi avviai. Un po' meno dispiaciuto di prima se Christine non l'avessi vista più. Al mattino poteva essere stata una occasione mancata, perché nessuno aveva dato all'altro la scusa per unirsi nel viaggio. In quel momento invece la scusa c'era. Se non succedeva niente era chiaro che quella occasione in realtà non c'era mai stata.

Nonostante la cartina dettagliata la strada dove c'era l'Ostello non era segnata. Quando fui in zona, ad un semaforo chiesi aiuto ad una signora con una bambina.

Molto gentile lei mi fece strada con la sua macchina fin là. Ho veramente un bel ricordo dei tedeschi di Berlino. I danesi non arrivarono. Andai a letto rassegnato che Christine non l'avrei vista più.

Alla mattina feci colazione all'Ostello dopo aver preparato la moto. Mi sedetti ad un tavolo dove c'era una ragazza sola. Cominciammo subito a parlare. La ragazza era mora, né bella né brutta ma molto simpatica. Viaggiava da sola ed era greca, di Atene. Parlammo moltissimo. Mi chiese un sacco di cose. Sicuramente le piacevo. Pensai che in quel viaggio non avevo mai fatto una colazione così lunga, e forse non l'aveva fatta nemmeno lei. Alla fine però non rientrava nei miei programmi fermarmi a Berlino. O forse lei non mi interessava abbastanza. Nella sala del breakfast c'era anche un'americana di San Francisco. L'avevo conosciuta la sera prima. Un po' imbranata non riusciva a telefonare all'Ostello di Monaco ed io l'avevo aiutata. Lei era molto più bella della ragazza greca, anche se probabilmente *meno seria*. Era molto più pratica di *certe cose*, almeno da come si vestiva e si muoveva. Era estremamente sexi. La incontrai al buffet mentre io prendevo qualcos'altro per mangiare. Mi salutò in un modo che mi sembrò molto più caloroso del normale. Mi ritrovai a pensare che era veramente molto bella, una cosa che la sera prima non avevo notato. Aveva un orecchino nel naso e capelli ricci molto lunghi. Lei non mangiava da sola, era con un gruppo di amici e amiche americane. Non potevo approfittare della colazione per parlarci, anche perché stavo già mangiando con la ragazza greca. Così alla fine tra la ragazza greca e la ragazza americana scelsi la mia moto e ripartii. Prima di lasciare il parcheggio la greca uscì anche fuori a salutarmi. La salutai pensando di lei cose tenere. Tutto sommato anche se non era sexi come quell'altra doveva essere molto bella dentro. Forse avrebbe meritato più attenzione da parte mia. Pazienza.

Non andai via immediatamente da Berlino. La mattina la passai gironzolando tra i luoghi più famosi: la porta di Brandeburgo, Alexander Platz, i resti del muro vicino all'ex check-point Charlie. Non riuscii a capire quale era la parte di Berlino sotto il controllo occidentale e quella sotto il controllo russo. Avrei cercato di chiarire questa cosa una volta arrivato in Italia. All'una e mezza del pomeriggio partii verso Praga, che dista quasi quattrocento chilometri. Era un po' lontana però contai di arrivarci prima di sera. L'autostrada era in cemento, piena di buche. Non c'era vento e riuscii ad andare veloce. Dopo l'Islanda non c'erano più strade che mi preoccupassero eccessivamente. L'autostrada finì a Dresden, poi iniziò una strada statale non eccessivamente larga e piena di camion. In moto si viaggiava meglio che in auto, comunque si andava piano. Il paesaggio non era male, collinare. C'erano molti boschi, anche di conifere, ma soprattutto campi coltivati. Appena superata la frontiera con la Cecoslovacchia, lungo la strada dove in coda per entrare in Germania c'erano tantissimi TIR, per diversi chilometri fu pieno di prostitute, una attaccata all'altra. Saranno state qualche centinaio. Qualcuna non sembrava male, ma nel complesso l'impressione era di grande volgarità. Molte ragazze erano anche troppo giovani. Pensai che forse era la povertà a spingerle a battere. Poi riflettendoci meglio mi dissi che avevo visto paesi più poveri dove questo non accadeva, almeno in modo così evidente. Viaggiai spedito verso Praga dove arrivai verso le sette di sera. Anche a Praga, città grandissima, ebbi lo stesso problema di Berlino: non riuscii ad orientarmi perché la cartina sul mio atlante era troppo circoscritta. Però riuscii a trovare una piazza piena di gente. Da quel che capii doveva essere il centro cittadino. Normalmente i centri informazioni per i turisti sono in quella zona, così mi feci un giro a piedi cercandolo. Ma non trovai nulla. Era già tutto chiuso, nemmeno una bancarella

aperta che vendesse una cartina migliore della mia. Le uniche persone che si interessavano a me erano quelli che continuamente mi fermavano per chiedermi se volevo cambiare soldi in nero. Tornai verso la moto. Fermai anche tre ragazzi a piedi per chiedere aiuto, ma anche loro non ci capirono niente. Inoltre non parlavano inglese. Decisi di tentare il tutto e per tutto e attraversai in moto la zona pedonale, in mezzo alla folla che ovviamente non poté fare a meno di guardarmi. Tre poliziotti avrebbero voluto farmi la multa o peggio, ma li anticipai andando loro incontro e chiedendo loro aiuto. Perplexi non seppero più cosa fare. Non mi aiutarono molto, anche perché non sapevano una parola di inglese, ma almeno mi lasciarono andare. Cominciai ad essere arrabbiato con quella città, ma alla fine riuscii a trovare un centro informazioni. Che però era già chiuso. Fuori per fortuna aveva un pannello informativo. Riuscii a capire in quale zona era il campeggio. Memorizzai più o meno la strada e, a fatica, riuscii finalmente a trovarlo. Era quasi buio nonostante fossero solo le otto e mezzo di sera. La cosa mi sorprese perché ero abituato ormai al nord dove fino alle dieci ci si vedeva sempre. Alla reception del camping non c'era nessuno. Montai la tenda e mi preparai a dormire, convinto che avrei passato un'altra brutta nottata.

Invece stranamente dormii benissimo. Prima di andare in città passarono i ragazzi della reception che mi chiesero i documenti per iscrivermi al campeggio. Le mie speranze di fare come a Reykjavik andarono in fumo. Avrei pagato, pazienza. Di positivo c'era che nella reception avevano una cartina di Praga dettagliata. Almeno non mi sarei perso. Alle dieci fui in centro. Girare in moto con la strada lastricata ed i binari del tram era una tortura. Parcheggiai e girai a piedi. La città è molto bella. Bellissimi palazzi e piazze. Moltissimi turisti. Prezzi molto bassi rispetto ai paesi nei quali ero stato fino a quel momento. Con una modesta guida in italiano comprata ad una bancarella

passaggiai tutto il giorno. Il castello, la piazza della città vecchia, il ponte di san Carlo il cimitero ebraico. Non scambiai una parola con nessuno. Il caldo mi diede molto fastidio ma nel complesso la giornata fu molto più interessante di quella a Copenaghen. Probabilmente perché Copenaghen la conoscevo già ed avevo aspettative troppo alte. Alla sera mangiai pizze e hot dog veramente buoni ed economici su una panchina in piazza Venceslao. C'era moltissima gente. Soprattutto ragazze da sole, sulle panchine. Guardavano spesso dalla mia parte e sorridevano. Non riuscii a capire se erano prostitute o semplici ragazze solitarie disponibili per avventure. O in cerca addirittura di possibili relazioni serie. Forse influenzato dall'atmosfera complessiva arrivai alla conclusione che molte di quelle brutte erano chiaramente prostitute, ma che probabilmente lo erano anche quelle belle. Il giorno dopo sarebbe stato il penultimo giorno del viaggio. Per il fine settimana Giacomo (il mio vicino di casa ed a quei tempi mio socio nell'allevamento delle pecore) aveva organizzato la consueta festa annuale della nostra fattoria, Casa Capuzzola, con *crescentine* e *borlenghi*, ed io avrei voluto esserci.

Tornai alla moto per rientrare in campeggio. *Nella vita le sorprese non finiscono mai...* Cinquanta metri prima di arrivare alla mia moto, non volevo credere ai miei occhi, tornai ad incontrare i motociclisti danesi. Non pensavo proprio più di rivederli. La cosa mi fece molto piacere. Anche loro sembrarono sbalorditi e contenti. Era veramente incredibile incontrarsi per caso per due volte in due città così grandi. Mi chiesero se volevo unirmi a loro per cena. Io avevo già mangiato qualcosa un'ora prima, ed ero molto stanco, ma accettai perché avevo veramente voglia di stare un po' in loro compagnia. Passeggiammo per Praga, girando tre o quattro ristoranti prima di trovarne uno che ci sembrasse abbastanza economico. Io feci sempre un po' di corte alla rossa, Christine, ma senza darlo troppo a vedere.

La loro situazione quella sera si era mostrata finalmente più chiara. Era decisamente diversa da quello che avevo capito quando li avevo incontrati sul traghetto. A Praga non fu più Ingrid a scambiarsi affettuosità con lui, fu Christine che lo baciò e lo tenne per mano, anche se ogni tanto lui baciò anche Ingrid. Erano un triangolo! La cosa non mi scandalizzò assolutamente, anzi mi piacque. Sembravano volersi molto bene tutti e tre assieme. Lui era un tipo molto fortunato. Prima di salutarlo glielo avrei detto apertamente, facendolo ridere. Messe da parte le speranze di conquistare Christine il mio umore non peggiorò. Anzi, forse addirittura migliorò. «*Anch'io piaccio a Christine, ma lei ha già lui, ecco la soluzione di tanti miei perché*». Rimanemmo insieme dopo cena passeggiando e bevendo birra in uno strano posto fino alle due di notte. Poi loro mi chiesero di rivedermi l'indomani prima che partissi da Praga. Tornai in campeggio, non senza girare a vuoto per venti minuti perché come al solito mi ero perso per la città.

La mattina successiva quando avevo appena finito di preparare i bagagli e fare una doccia (fredda, maledizione) si scatenò un temporale incredibile. Feci appena in tempo a rifugiarmi nella tenda, che per fortuna non avevo ancora smontato. Dopo mezz'ora di bufera smise di piovere ma aspettai ancora un'altra ora per lasciare asciugare un po' la tenda, prima di piegarla. A mezzogiorno fui al luogo dell'appuntamento con i danesi, sempre sulla pedonale piazza Venceslao dove mi ero fermato quando ero arrivato a Praga. Parcheggiai la moto mentre tre militari mi guardavano, da un angolo. Quando arrivarono i danesi non ebbero nemmeno il tempo di togliersi il casco che arrivarono quei militari a chiederci i documenti. Avuti in mano i nostri passaporti ci chiesero 100 corone a testa di multa (circa 5.000 lire) perché c'eravamo fermati dove era vietato. «*Maledetti stronzi, non era sufficiente dirci di spostarci prima che parcheggiassimo?*» Alle nostre proteste

ci fecero capire che rischiavamo di pagare 500 corone, così pagammo le 100 senza fiatare. «*Maledetti pidocchi affamati*». Ci spostammo in un altro posto, probabilmente altrettanto vietato, contando di farla franca. Mangiammo pizze e hot-dog tutti assieme sulle panchine e ci scambiammo gli indirizzi. Alle 13.30 io dovetti partire. Ci separammo augurandoci reciprocamente di rivederci. Sembravano veramente tristi che me ne andassi e lo fui anch'io. Inoltre si rimise a piovere, il che non mi aiutò per niente a tenere alto il morale.

La strada da Praga verso il confine con l'Austria non era brutta ma nemmeno entusiasmante. Però almeno aveva smesso di piovere. Quando fui fuori dalla Cecoslovacchia la prima cosa che mi fece contento fu guidare sull'asfalto perfetto delle strade austriache. Inoltre il paesaggio era molto bello, boschi di conifere e tipiche casine. *Dulcis in fundo* una stazione (che ricevevo benissimo con la radio che all'epoca avevo montato fissa sulla mia moto) trasmetteva ottima musica e parlava in un inglese per turisti abbastanza semplice che comprendevo quasi perfettamente. Dopo le montagne del confine arrivai nella pianura di Linz. Qui presi l'autostrada per Salisburgo. Mi fermai dopo poco in una area di sosta, dove c'erano i servizi e anche un bel parco. Anche se era ancora presto, decisi di piantare la tenda lì, in una posizione un po' riparata, senza cercare un camping, anche per risparmiare. Non fu certo il massimo come sicurezza, ma contai che nella notte la tenda non si vedesse, fuori dalle zone illuminate dai fanali delle auto.

Alla notte non dormii bene. Non fui tranquillo visto dove avevo messo la tenda. Inoltre un temporale con tanto di tuoni mi mise un po' di paura dei fulmini. La mattina prestissimo smontai tutto e partii. In poco tempo fui a Salisburgo. Qui decisi di prendere delle strade secondarie per andare in Italia, tanto avevo tempo. La cartina indicava come strada più breve il passo del Glossglockner, alto oltre

2.500 m. Da lì in un attimo sarei stato a Dobbiaco e quindi a Cortina ecc.... Ma poco prima di affrontare il passo, dopo aver già fatto quaranta chilometri di strada, trovai che bisognava pagare un pedaggio. Io non avevo soldi austriaci. La carta di credito VISA non l'accettavano. Le corone cecoslovacche (ovviamente) nemmeno. Avrebbero preso le mie lire, con resto in scellini. Ma io avevo solo delle banconote da cinquantamila lire e non mi andava di cambiarle avendo il resto in moneta austriaca. Inoltre ebbi paura che mi fregassero nel cambio, non lo conoscevo. Provai a convincere il ragazzo al casello a farmi passare senza pagare, ma lui non si lasciò convincere. Anzi, visto che insistevo, abbasso la sbarra per essere sicuro che stessi fermo. La situazione era critica. Non potevo tornare indietro di quaranta chilometri e prendere un'altra strada. Avrebbe significato allungare il rientro in Italia di duecento chilometri. Il casellante si stava arrabbiando. Insisteva perché io facessi inversione. Dietro di me si era accumulata una discreta fila di auto. Ma non potevo fare inversione in quel poco spazio. Anche se ormai mi ero rassegnato, gli dissi che mi doveva alzare la sbarra se voleva che facessi inversione. Lui accettò, la mia sconfitta la si leggeva stampata nel mio viso. Appena oltre la sbarra in una frazione di secondo la mia mente si ribellò però all'idea di tornare indietro per colpa di due stupidi soldi. Così, anche se veramente avevo avuto intenzione di tornare indietro quando gli avevo chiesto di aprire la sbarra, cambiai idea e in un'unica accelerata abbandonai il casello in direzione dell'Italia, pronto ad accettare tutte le conseguenze del caso. In tutto il tempo che spesi attraversando il passo ebbi timore di essere fermato dalla parte opposta. Ma al casello successivo non successe niente, passai senza alcun problema. Pensai che se avessero letto la targa al massimo mi avrebbero mandato da pagare a casa il pedaggio. Ma era poco probabile, visto come era sporca la targa. Insorse un

altro problema. Stavo finendo la benzina e mancavano ancora troppi chilometri prima di entrare in Italia. I distributori erano pochi e nessuno accettava la carta VISA. Veramente strano per un paese come l'Austria. Dopo aver chiesto inutilmente a sei distributori diversi, mi rassegnai al fatto che non sarei riuscito a pagare in quel modo. Presa fuori una banconota in un distributore dove c'era un ragazzo molto simpatico pagai la benzina in lire e per non avere di resto degli scellini austriaci mi feci dare una tanica di plastica e la riempii di benzina, che fra l'altro in Austria costava meno. Era un po' pericoloso con il caldo che c'era quel giorno, e pensai che forse alla frontiera avrebbero fatto delle storie. Ma così non fu. Dopo pochi chilometri fui in Italia. Superata Cortina, il passo del Falzarego e Belluno arrivai sull'autostrada. Per me che venivo dal nord c'era un caldo tremendo, trentacinque gradi. Stava diventando tardi. Feci una lunga tirata a 160 Km/h sull'autostrada, stranamente vuota nonostante fosse il primo giorno del grande esodo (era sabato 1 agosto). Ebbi pensieri d'amore per la mia moto. Tirai le prime conclusioni di quel viaggio. Oltre 9.000 km di strada, 11 nazioni attraversate, 9 traghetti diversi, 32 giorni di viaggio. A volte più a volte meno, ma tutti i giorni era successo qualcosa di diverso, di eccitante e di stimolante. Avevo visto posti fantastici, provando a volte sensazioni esaltanti, a volte paura. Avevo conosciuto moltissima gente interessante. Qualcuno forse l'avrei anche rivisto. Avevo imparato molte cose nuove, riscoperto il valore di cose conosciute. In una sola parola potrei condensare ogni attimo vissuto in quel mese di Luglio: indimenticabile. Come dovrebbe essere ogni attimo della vita, nel bene e nel male. Cosa che invece non capita spesso. Alle nove di sera fui a casa. I miei cani furono contenti di vedermi, anche se forse non furono mai troppo preoccupati. I miei genitori furono altrettanto contenti, anche perché invece loro erano stati veramente preoccupati.

Molti amici vollero sapere subito come era andata. Qualcosa lo raccontai immediatamente, qualcosa giurai che prima o poi lo avrei raccontato. Sono contento che a distanza di tanti anni sia giunto anche quel momento.

Trenta giorni in Europa nel luglio 1992



1993. Germania Il mio Elefantentreffen.

«Ehi, ciao, è tutto pronto?».

«Sì. Oltre all'accetta ho preso anche quattro pelli di montone, per rimanere caldi nella notte. La carne ce l'hai tu?».

«Certo, ne ho per tutti. E' un mezzo quarto di bue. Pensi che riusciremo a passare le montagne? Temo per la neve».

«Tranquillo. Siamo in tanti, l'unione fa la forza. E poi la pista sarà battuta: vedrai, se partiamo prima dell'alba avremo già piantato le tende prima che sia notte».

«Lo spero proprio; sarebbe un bel problema dover accendere il fuoco al buio. Pensi che vedremo il Lupo e il Dr. Smith?».

«Certamente, mi hanno detto che loro non mancano mai, nonostante la distanza».

«Eh sì, certo che quelli sono proprio selvatici. Beh, allora a domattina. Ciao».

«Ciao».

Questa non era una chiacchierata fra pellerossa nel diciannovesimo secolo. Fu più o meno quello che ci dicemmo io ed Emilio una sera alla fine di gennaio del 1993. Dovevamo partire l'indomani per il *Raduno degli Elefanti*. Io avevo veramente preparato tra i miei bagagli quattro pelli di pecora. Emilio aveva preso carne a volontà da fare alla brace. Il rischio di trovare neve era altissimo. I chilometri che ci separavano da Thurmansbang-Solla,

all'interno del Parco Nazionale della Baviera (Bayerischer Wald) erano circa settecento. Partimmo prestissimo di venerdì, quando era ancora buio. L'appuntamento fu al casello di Modena Nord della A1, dove ci aspettavano altri due amici modenesi. Loro all'Elefantentreffen c'erano già stati anche l'anno precedente. Un piccolo gruppo di altri amici era già partito da un giorno. Avrebbero preso lo spazio per montare l'accampamento e soprattutto avrebbero acceso il fuoco. Trovare una posizione giusta nella *buca* (così veniva chiamato il sito del raduno, simile ad un grande catino) era importante. Accendere il fuoco con la legna quasi sempre bagnata e ancora verde che veniva venduta dalla organizzazione era una operazione tutt'altro che facile.

Non trovammo neve all'andata, ma la nebbia gelata dopo il Passo del Brennero ricopriva ogni cosa. Parte del tragitto lo facemmo in autostrada, parte su strade statali e provinciali. Quello era il percorso più breve che avevamo studiato. Ma ne avevamo anche uno pronto di riserva, più lungo e con più autostrada da usare in caso di maltempo. In ogni caso era impossibile perdersi: il fiume di motociclisti provenienti da tutta Europa che si dirigevano al raduno era grande. In quei giorni l'abbigliamento riscaldato per i motociclisti era ancora da inventare. Le manopole riscaldate erano montate di serie solo su pochissimi modelli di moto. In commercio c'erano da montare successivamente all'acquisto, ma costavano in proporzione molto più che adesso. Qualcuno, come ad esempio uno dei nostri amici, le aveva costruite da solo, in garage. Aveva utilizzato come resistenza un filo di tungsteno nato come ricambio per un asciugacapelli. Dopo aver tolto dal manubrio le manopole originali, aveva messo del nastro isolante sul metallo. Poi aveva arrotolato il filo di tungsteno sopra al nastro facendo attenzione che le spire non si toccassero tra loro. La lunghezza complessiva del filo riscaldante consentiva un assorbimento massimo di 35-40 watt, pari più o meno a

quello di una coppia di fari abbaglianti. Infine aveva ricoperto di nuovo il tutto con nastro isolante, prima di rimettere le manopole originali. Una estremità del filo di tungsteno l'aveva collegata a massa direttamente sul manubrio. Per la manopola del gas, che non era fissa ma ruotava, l'estremità a massa era un secondo filo collegato ad un punto diverso sul telaio della moto. L'altra estremità del filo l'aveva collegata ad un interruttore al quale, con l'interposizione di un fusibile, aveva portato un cavo con il polo positivo proveniente dalla batteria. Non c'era la possibilità di scegliere temperature di riscaldamento diverse, ma il suo sistema funzionava egregiamente. Io mi ero costruito in garage con pelli di pecora due protezioni per il manubrio nelle quali infilare dentro le mani, tipo quelle che si potevano vedere nelle *biciclette dei nonni*. Anche il mio sistema funzionò abbastanza bene.

Il freddo fu sopportabile fino a quando rimanemmo in moto. C'eravamo vestiti bene, a strati. La mia moto, la BMW R100RT verde, e quella di Emilio, una Honda Silver Ving 650, erano molto protettive. Una volta giunti sul posto fu molto più dura aspettare in coda dietro alle centinaia di altri motociclisti che erano arrivati poco prima di noi. Impiegammo quasi un'ora per riuscire a parcheggiare la moto nelle strette strade esterne all'area recintata dove si svolgeva la manifestazione. Poi ci fu da fare la coda alla biglietteria. Solo dopo quasi due ore riuscimmo ad arrivare, completamente intirizziti, dove i nostri amici, partiti il giorno prima, avevano già acceso il fuoco. Avevano tenuto uno spazio dove potemmo montare anche la nostra tenda. Quelle due ore per me ed Emilio furono di vero sconforto. Non facevamo altro che ripeterci l'un l'altro «*Ma chi ce l'ha fatto fare? Ma cosa ci trovano di bello le migliaia di motociclisti che abbiamo intorno? Maledizione a quella volta che abbiamo deciso di partire... ecc...*» Non ci

sentivamo per niente della *razza* di chi avevamo intorno. Ci sembrava di essere finiti dentro ad un brutto film.

Accendere il fuoco al Elefantentreffen non era una cosa semplice. O meglio lo sarebbe anche stata utilizzando sistemi moderni come i cubetti di *diavolina*. Ma non rientravano nello spirito della manifestazione. Al raduno bisognava usare gli strumenti a disposizione di un motociclista. I nostri amici avevano imparato ad accendere il falò con la benzina nelle edizioni precedenti alle quali avevano partecipato. Come si faceva? Si prendeva una lattina di alluminio di birra o coca cola e la si tagliava a metà, poi la si riempiva di benzina e la si posizionava sotto ad un cumulo ben sistemato di ciocchi di legna. Quando con un fiammifero la si accendeva, grazie al freddo intenso che di fatto ne permetteva solo una minima evaporazione bruciava solo nella sua parte superficiale, consumandosi molto lentamente. Quella fiamma persistente e concentrata permetteva di accendere la legna anche in quelle condizioni. Gli altri sistemi tradizionali per accendere il fuoco come mettere carta sotto alla legna non erano sufficienti. Buttare benzina direttamente sulla legna da accendere si risolveva solo in una fiammata intensa e nient'altro. Un sistema altrettanto efficace per accendere il fuoco secondo lo spirito dei partecipanti al raduno, oltre a quello della mezza lattina di benzina, era ancora più semplice: chiedere delle braci ad un gruppo di motociclisti vicini che avessero già acceso il fuoco prima di noi!

Montata la nostra tenda ci sistemammo con gli altri attorno al fuoco. Raccontammo loro del nostro sconforto. Ci dissero che i nostri pensieri erano stati la prima volta i pensieri di tutti. *«Fu così anche per noi. Poi gli odori della benzina e della legna bruciata si erano mescolati nel freddo pungente e avevano riempito i polmoni ed era cambiato tutto...»* Fu vero anche per noi. Attorno avevamo centinaia di altri fuochi accesi. Pian piano tutto si trasformò. Il fuoco

accomuna ed il freddo è il suo migliore complice. Davanti a quel fuoco era come un ritorno alle *radici*, quando la gente dialogava davanti al camino. Quando non era catalizzata dalla televisione e dalla radio. Si parlava. Lentamente tutto assumeva un altro aspetto e capivamo perché eravamo lì, contenti di sapere che esisteva ancora un posto così, che a detta di chi c'era già stato non era cambiato in tanti anni. Non trovavi chi diceva quanto era veloce la sua moto, che gomme montava e che freni aveva. Quella gente non aveva fortuna al Raduno degli Elefanti. Non si diceva quanto tempo si era impiegato da casello a casello per arrivare, ma si chiedeva come era stato il viaggio, quali difficoltà si erano trovate. Velocità, tipo di moto, orari, dettagli tecnici non avevano importanza. Mentre ero assorto in quei pensieri passò un olandese e ci chiese se si poteva scaldare un attimo al nostro fuoco. Il fuoco, il freddo, la moto. Al Raduno degli Elefanti scoprivisti finalmente che la vera potenza della moto è in quello che riesce a creare: riesce a costruire posti come quello. Riesce a mettere insieme migliaia di persone di tutte le razze e di tutti i ceti sociali, senza sforzo.

Il raduno degli elefanti, vissuto come lo vivemmo noi, in tenda, non era comunque un'esperienza per tutti. La notte la temperatura esterna scese fino a -20° C. Le confezioni di succhi di frutta in *tetra brik* che avevano lasciato fuori dalla tenda diventarono dure come mattoni. Emilio ancora oggi quando lo vedo sostiene che le mie pelli di pecora quella notte gli salvarono la vita. Ne avevamo messe una sotto al doppio sacco a pelo che avevamo preparato uno per ciascuno per dormirci dentro. Un'altra per ciascuno la tenemmo sulla testa per respirarci attraverso. Un gruppo di romani vicino a noi aveva pensato ad una soluzione più tecnologica per dormire al caldo. Stuoie di alluminio da mettere sul terreno. Termocoperta sotto ai sacchi a pelo. Generatore per produrre la corrente per il suo

funzionamento. Peccato solo che per colpa del freddo il generatore non riuscirono a farlo partire... Al mattino sbaraccarono tutto lasciando lì anche le stuoie di alluminio, che mi portai a casa io...

A parte il freddo dormire quella notte fu comunque molto difficile. Molte persone avevano bevuto ed i canti e gli schiamazzi erano continui. Venivano lanciati anche fuochi artificiali e petardi. Ne furono lanciati anche da una postazione vicino al nostro accampamento, proprio dalla parte dove avevamo la tenda noi, proprio in uno dei pochi momenti nei quali io ed Emilio eravamo riusciti a prendere un po' di sonno. Ci svegliammo di soprassalto pensando che fosse scoppiata la guerra.

Passammo tutto il sabato in giro per il raduno. Si videro cose incredibili. Sci laterali alle moto, sidecar posticci fatti con tinozze di plastica, catene da neve e quant'altro di fantasioso era passato per la testa delle persone appartenenti a quella incredibile razza dei partecipanti. Una però le batteva tutte: un tedesco aveva tolto la ruota posteriore alla sua BMW GS ed al suo posto aveva attaccato un grande disco circolare seghettato. Con quella sega circolare tagliava legna a pagamento per gli altri, incluso nel prezzo l'immane foto. Un altro aveva *addobbato* la sua moto con ossa vere di bovino. Due scapole fungevano da paramani. Le costole proteggevano il serbatoio, sul quale aveva messo anche una pelle con lunghe setole (probabilmente di cinghiale). Una tibia fungeva da cavalletto laterale. Ciliegina sulla torta, con grande cinismo un grande ratto imbalsamato era stato fissato con fascette di plastica alle zampe anteriori e posteriori ad una piccola moto di ferro attaccata sul parafrangente anteriore.

Alcuni motociclisti si erano accampati costruendo un igloo di neve. Altri avevano tende alla maniera dei pellerossa, grandi e aperte in alto, dove all'interno avevano

il fuoco. I servizi igienici erano limitati a delle latrine. Non riuscimmo quasi nemmeno a lavarci i denti. Non c'era acqua corrente, tutto era gelato. Emilio aveva preso con se l'accappatoio per farsi la doccia. Mai accessorio di viaggio fu più inutile. Fu battezzato dal gruppo in quella occasione *Toblerone*, come il famoso cioccolato, perché ritenuto troppo *dolce* per quel contesto! E' un soprannome che alcuni usano con lui anche a distanza di tantissimo tempo. Il freddo così intenso fu comunque un alleato. Ci raccontarono che quando la temperatura era più mite, il fango era la costante del raduno, molto più seccante del gelo.

La domenica mattina ripartire dal raduno fu molto difficile. Le migliaia di persone presenti si recavano alle moto tutte insieme per andarsene. Molte batterie non davano abbastanza corrente per avviare i motori. Nvicava e le strade in discesa per raggiungere le statali e l'autostrada erano scivolose. In qualche modo, senza cadute, riuscimmo però a tornare a casa.

Non ci tornai più al Raduno degli Elefanti. Fu una esperienza che sono contento di aver vissuto e di averla fatta in quel modo. In tenda, davanti al fuoco. Credo che solo in quel modo abbia avuto il senso che ho cercato di raccontare. Anche se sono sicuro che un amico carissimo, che torna ogni anno al Raduno degli Elefanti e dorme sempre in hotel, non è sicuramente d'accordo con me...



1993. Scozia

Una impossibile coincidenza

Nell'estate del 1991 in un pub di Edimburgo mi innamorai di Clare, una ragazza scozzese. Ebbi con lei una intensa relazione durata però, con mio dispiacere, solo fino a capodanno. Come *naturale* conseguenza mi innamorai della Scozia. Chi mi conosce bene sa che mi successe anche molte volte negli anni seguenti di innamorarmi di un paese straniero dopo essermi prima innamorato in viaggio di una delle abitanti. Romania, Indonesia, Russia, Georgia.....

Ho già raccontato di quel viaggio in Scozia del 1991. Voglio raccontare di una incredibile coincidenza che accadde due anni dopo, sempre in Scozia.

Ma andiamo per ordine...

Nel luglio 1992 in un lungo viaggio in moto da solo - durato trentadue giorni - nel quale avevo girato mezza Europa (arrivando fino in Islanda) ero passato dalla Scozia per la mia terza volta. L'itinerario che avevo studiato era perfetto. All'epoca c'era un piccolo traghetto che collegava con una sola notte di mare la punta nord delle isole britanniche con le Isole Fær Øer. Da lì il giorno dopo passava il traghetto che in un'altra giornata di navigazione arrivava a Seyðisfjörður.

Se questa era la motivazione *geografica* ed ufficiale del mio itinerario, la motivazione *reale* (che all'epoca non confessai a nessuno) era invece la speranza di rivedere quella ragazza. Speravo - ma rimasi deluso - di trovare Clare ancora a casa dei suoi genitori pescatori. Abitavano proprio a poche centinaia di metri dal porto scozzese dal

quale doveva partire il mio traghetto. Avevo vissuto dieci giorni con loro nel dicembre 1991. Ero andato a pescare granchi in mare con lui. Avevo fatto lunghissime passeggiate da solo sul bordo delle scogliere, fra le pecore che preferivo, le Suffolk. La mia ragazza scozzese infatti dormiva di giorno, lavorando la notte come infermiera nell'ospedale. Io non sapevo come passare il tempo...

Avevo anche voglia di rivedere una coppia di amici scozzesi, Margaret e Colin, gentilissimi gestori di un B&B a Dingwall, piccolissimo paese vicino a Inverness, poco distante dal lago di Lochness. Avevo conosciuto anche loro nel 1991, in occasione dell'incidente al mio amico Izz, di cui ho già scritto.

Durante il mio tragitto verso nord, mentre ero ancora a sud di Edimburgo, mi trovai con il sole alle spalle che illuminava una casetta bianca circondata dal giallo dei campi fioriti di colza, dietro alla quale un cielo nero come la pece stava incombendo. Mi fermai e scattai una foto.

Questo accadeva nel 1992.

Nell'autunno di quell'anno mandai il racconto e le foto del mio lungo viaggio alla rivista *Motociclismo*. Lo pubblicarono la primavera successiva nel numero speciale *vacanze in moto 1993*. Tra le foto pubblicate ci fu anche quella del cottage tra i campi gialli.

Poche settimane dopo la pubblicazione di quel mio servizio, nel luglio 1993, insieme ad Elisa (la mia compagna quell'anno e quello seguente) tornai per la mia quarta volta in Scozia. Anche per rivedere gli amici Colin e Margaret. Dopo una serie di vicende - che però nel raccontarle mi porterebbero fuori tema - al termine del nostro giro ad anello fino alle Highlands giungemmo ad Edimburgo. Ci preparammo al ritorno. Andammo in un centro di informazione turistica. Prenotammo per la notte successiva

in un B&B a sud, nell'itinerario da noi studiato, ad una distanza che ritenemmo congrua ai nostri programmi. Lo scegliemmo da un lungo elenco di nomi. Non ricordo sulla base di cosa. Probabilmente il prezzo basso.

Giunto sul posto mi prese una sensazione strana. Quello che si definirebbe un *deja-vu*. Mi sembrava di essere già stato lì. Non c'era niente che riconoscessi con precisione, ma ero sicuro della mia sensazione. Dopo tanto guardare in giro finalmente capii: eravamo finiti nel cottage della mia foto che era stata appena pubblicata da *Motociclismo*! Non c'era più la colza fiorita, non c'era più quella luce strana, ma il cottage era proprio quello! Neanche volendo farlo appositamente avrei potuto prenotare proprio in quel posto. Dall'anno prima non ricordavo dove avevo scattato quella foto e soprattutto non sapevo assolutamente che quel cottage fosse un B&B. Appena tornati a casa ordinai una copia della rivista per mandarla ai proprietari.

Nell'inverno dello stesso anno 1993, con le foto di quel mio ultimo viaggio in Scozia (dopo non ci sono più tornato), io ed Elisa vincemmo il primo premio al concorso fotografico nazionale di *Motociclismo Viaggiando e Raccontando*: una moto BMW R80 Boxer azzurro fiammante che ci fu consegnata alla Fiera della moto a Milano nel novembre 1993. Tra le foto vincitrici c'era anche il ritratto degli amici scozzesi Colin e Margaret pronti per andare a messa. Lo aveva scattato Elisa mentre io uscivo con la moto dal cortile del loro B&B.

Le foto della premiazione ed il nostro foto-racconto vincitore furono pubblicati sul numero di dicembre 1993 di *Motociclismo*.

1993. Scozia

Emozioni a colori

Racconto vincitore del concorso foto-giornalistico Viaggiando e Raccontando organizzato da Motociclismo, BMW e 3M nel 1993

«Good morning, ladies and gentlemen. It's half past six and breakfast will be served at the restaurant on the green deck». La ferma ma dolce voce dell'altoparlante della cabina ci riportò lentamente dal sonno alla realtà per prepararci allo sbarco in Inghilterra. Dopo poco meno di due ore io ed Elisa saremmo stati nel porto di Hull, e da lì prima di quella sera finalmente a destinazione. La Scozia, e in particolare le Highlands, è uno dei pochi luoghi in Europa dove è ancora la natura a prevalere sull'uomo. Un territorio che ha un po' lo stesso fascino del deserto, che può stregare o intimorire, ma che comunque non lascia indifferenti. Luoghi dove la solitudine ha ancora un significato autentico, dove puoi percorrere decine di chilometri senza incontrare nessuno, attraversando un vuoto che affascina e riposa, su piccole strade dalle quali montagne e brughiere, laghi e fiordi, radure e scogliere, spiagge e isolotti si alternano alla vista in una estrema varietà di colori. Terre antichissime dove il vento, i ghiacci e l'acqua in secoli e secoli di lavoro hanno creato i più seducenti contrasti. Sterili acquitrini neri delimitati da scintillanti pietraie scoscese si contrappongono alle grandi valli verdeggianti dei pigri torrenti che scendono al mare. Violente scogliere a picco sull'oceano proteggono minuscole baie dolcemente accoccolate di fronte all'atlantico. Spiagge di sabbia rosa, sospese fra il blu del mare e l'azzurro del cielo, fronteggiano montagne purpuree che dividono il verde intenso dei prati dal grigio cupo delle

nuvole. E poi macchie bianche di pecore ritagliate nel verde dei pascoli, e grigie foche invisibili fra gli umidi scogli. Gialli campi di colza e dorate distese di orzo ondulate dal vento sotto un cielo perennemente in movimento. Fugaci apparizioni di incredibili arcobaleni mentre piove, torna il sole, ripiove quattro, cinque, dieci volte in un giorno. E quindi la gente, poche persone che vivono con semplicità di pigre serate nei pubs e di lavori antichi come la storia: pescatori di salmoni, di granchi e di aragoste come pure piccoli e grandi allevatori di pecore. Gente essenziale, sempre disposta a conversare con lo straniero ma che tenacemente difende le tradizioni di usi e costumi che si perdono in un passato in cui spesso è la leggenda ad essere protagonista. Nei piccoli cottages multicolori sperduti nella brughiera come pure nelle austere casette dei villaggi costieri, dovunque appare sulla cancellata dell'immancabile giardino la sigla più famosa di tutta la Gran Bretagna: B&B, il segno più evidente di una cultura in cui l'ospitalità è storicamente sacra. Una regione dove nei piccoli agglomerati di case l'odore del fumo di carbone delle stufe perennemente accese si mescola all'odore della torba bruciata nei camini, dove nei porti l'odore del pesce si confonde con i profumi del mare e delle alghe, spesso scoperte dalle bassissime maree. Patria di legioni di uccelli delle più differenti specie, che probabilmente solo qui è possibile osservare: sule, puffins, cormorani, varie specie di gabbiani. Su tutto questo, inclemente con noi motociclisti, il clima, che comunque va accettato come tale. Sono proprio il freddo, il vento impetuoso, il sole che a tratti interrompe la continua pioggia, la ragione della vegetazione, della fauna, dei colori, degli odori, della solitudine dei luoghi e del carattere degli abitanti che rendono unica la Scozia. Senza il suo impossibile clima la Scozia non sarebbe la stessa e non sarebbe indimenticabile, come invece resterà per noi dopo sole due settimane di viaggio.

Descrizione del viaggio (a partire dall'arrivo in Inghilterra):

Lasciammo il porto di Hull, attraversammo lo Yorkshire ed arrivammo a York. Qui non scendemmo nemmeno dalla moto: per avere un'idea della città senza sprecare tempo seguimmo un bus per turisti che in un'ora, con un percorso circolare, toccava tutti i monumenti ed i luoghi principali. Il nostro comportamento dopo poco venne notato dai turisti, dalla guida e anche dall'autista suscitando, contrariamente ai nostri timori, ilarità e simpatia. La guida addirittura scese dal bus e ci offrì un depliant illustrativo della città, perché il nostro tour fosse più interessante! Visitata York tornammo verso la costa orientale in direzione di Scarborough. Il paesaggio era già molto diverso dal nostro: le case erano basse, colorate e deliziose alla vista, i prati verdissimi. Quello però che più ci stupì e divertì furono gli allevamenti di maiali al pascolo: ogni maiale aveva la sua casetta numerata, tutte insieme formavano delle vere e proprie città di maiali, *maialopoli* come subito le battezzammo noi che non avevamo mai visto una cosa simile.

Sulla costa orientale ci concedemmo una sosta nella romantica spiaggia di Robin Hood's Bay, dove la leggenda vuole sia sbarcato l'eroe-bandito al suo ritorno dalle crociate. Poi attraversammo di nuovo la campagna verso nord-ovest, in direzione Carlisle. Ci riuscì un po' difficile trovare l'Adrian's Wall, il famoso muro fatto erigere dall'imperatore Adriano a difesa dei confini settentrionali dell'impero Romano, ma alla fine con soddisfazione anche quella meta fu raggiunta.

Al di là del muro, la regione montuosa dei Borders fu il nostro splendido salone di ingresso in Scozia. Nel nostro cammino verso il nord, il paesaggio mutò continuamente. Quando la strada scese dalle colline le gialle distese di colza, ormai alla fine della fioritura, si sostituirono alle

purpuree macchie di erica sparse nel verde delle felci. La vegetazione arborea spontanea era scarsa e confinata soprattutto nei fondovalle. A tratti, sui pendii più alti, fertili pascoli o geometrici rimboschimenti di conifere interrompevano la continuità della brughiera. In ogni prato c'erano bovini e pecore allo stato brado, confinati da lunghissime recinzioni. Le nuvole nel cielo in veloce movimento ci regalarono contrasti di luci e ombre che accentuarono i contrasti cromatici. Gli agglomerati di case erano abbastanza frequenti, alcuni anche di notevoli dimensioni. Lì le case erano grigie e austere, in contrapposizione ai coloratissimi e allegri cottages sparsi nella campagna. Sulle strette strade che attraversavano questa regione arrivammo infine ad Edimburgo, che però evitammo per proseguire verso Nord, dopo aver superato il Firth of Forth sopra il ciclopico ponte sospeso.

Paralleli alla strada principale verso il nord, estremamente trafficata, ci inoltrammo quindi nelle valli deserte al centro dei monti Grampians. Le macchie violette dell'erica, che avevamo intravisto nei Borders, si allargarono fino a ricoprire intere montagne, interrotte solamente dal verde brillante delle felci. Più in basso, nel verde tenue dei prati le pecore erano onnipresenti, i bovini invece si vedevano solo ogni tanto; raramente intravedemmo anche alcuni Highland's cattle, il bue scozzese dalla morbida pelliccia marrone.

Superata Braemar una stretta strada *single track* ci condusse molto in alto, dove la vista spaziava a 360 gradi fra l'erica. Il tempo era instabile e il sole basso, così più volte l'arcobaleno si stagliò contro il cielo cupo. Rientrammo sulla strada principale dopo aver attraversato parte della valle del fiume Spey e superammo Inverness, la cittadina a ridosso del famoso Loch Ness, per arrivare a Dingwall, dall'altra parte della Black Isle, sul Cromarty

Firth. Preferimmo infatti la quiete dei piccoli paesi alla confusione delle città più turistiche.

Le Roogie Falls sono delle brevi cascate poco lontano da Dingwall, sulla strada per Ullapool, nel mezzo di una rigogliosa foresta protetta. In queste cascate era facile osservare i salmoni che saltavano a ritroso della corrente per raggiungere i siti di riproduzione, dopo un lungo viaggio dall'oceano. Dal comodo parcheggio a noi per arrivare servirono invece solo venti minuti a piedi, ma poi restammo per ore in contemplazione dello spettacolo offerto da questi potenti animali.

L'isola di Skye era la più famosa delle isole Ebridi ma anche la più ricca di turisti, vista la comodità con cui era raggiungibile dalla costa: infatti furono sufficienti cinque minuti di traghetto. Sopra l'isola diverse cose ci attrassero, ma non riuscimmo a vedere molto a causa della pioggia torrenziale. Al ritorno però, forzatamente lento per un guasto alla moto, il sole ci regalò paesaggi costieri superbi e dolcissimi incontri ravvicinati con eleganti buoi scozzesi in cerca di coccole.

Approfittammo della forzata sosta con la moto in riparazione a Inverness per fare acquisti di maglioni e cardigan, e per osservare le barche transitare attraverso le chiuse del Caledonian Canal. Questo canale, costruito il secolo scorso, collega ancora le coste orientali della Scozia con quelle occidentali sfruttando tre laghi (Loch Ness, Loch Oich e Loch Lochy) messi dalla natura sulla stessa linea quasi a incompiuto disegno di rendere le Highlands un'isola.

Nei dintorni di Inverness interessante fu anche Culloden Battlefield, dove nel 1746 si svolse l'ultima battaglia sul suolo britannico, fra l'esercito regolare e gli Highlanders comandati dal giacobita Principe Charles. Un filmato tradotto in tutte le lingue raccontava le premesse, lo svolgimento e le conseguenze della carneficina che vide la

morte di oltre duemila uomini in un crescendo di atrocità. Sul campo di battaglia c'erano ancora le tombe degli uomini divisi per Clan di appartenenza. Dopo questa battaglia furono messe al bando cornamuse, kilts e tartans (Atto di Proscrizione) che tornarono popolari solo dopo un lungo periodo nel quale la Scozia e gli scozzesi subirono drastici cambiamenti.

Il luogo era di proprietà del National Trust, una organizzazione filantropica i cui membri in tutta la Gran Bretagna superano il milione. Il National Trust protegge, ottenuta la proprietà per donazione o per acquisto, fabbricati storici, giardini, coste, resti archeologici e riserve naturali evitando che vadano a finire nelle mani sbagliate. Provvede, inoltre, al restauro ed alla manutenzione dei luoghi dando così a tutti la possibilità di godere di cose che potrebbero finire distrutte o privatizzate. Questa organizzazione tipicamente britannica vive delle quote associative, delle donazioni e dei biglietti di ingresso dei luoghi, oltre che degli utili dei carissimi shops a questi annessi. Le visite alla distilleria Tomatin, alla scoperta dei segreti del Whisky, e al castello di Brodie, anche questo di proprietà del National Trust of Scotland, ci permisero di sopportare l'ormai lunga attesa per la riparazione della moto. Poi, finalmente, fu il momento della solitudine delle Highlands.

Scegliemmo un itinerario in senso antiorario, con la decisione di arrivare in fretta a settentrione per avere più tempo da dedicare ad escursioni e gite naturalistiche. La temperatura si era abbassata e l'atmosfera era autunnale. Nel punto più a nord della costa orientale ci venne naturale, quasi obbligatoria, una sosta presso il faro di Duncasby Head. Il luogo era fortunatamente poco frequentato: il normale flusso turistico era diretto infatti a John O'Groats, poco lontano. La scogliera di Duncasby Head a picco sul rumore del mare ospitava migliaia di uccelli, che lottavano con il vento per riuscire a fermarsi nelle rientranze delle

rocce. Lasciammo a malincuore quello spettacolo di energia naturale e ci dirigemmo verso ovest.

Man mano che ci allontanavamo dalla grande baia di Thurso la sensazione di vuoto fu sempre più forte: riempirono il paesaggio solo le infinite distese di torba, il nero terreno vegetale costituito dal disfacimento acido della brughiera. Ogni tanto, quando la strada si avvicinava e toccava la costa, riuscimmo a vedere spiaggette deserte e dune sabbiose. Verso l'interno, fino ad Althanaharra, percorremmo decine di chilometri di brughiera allagata dove l'unica presenza umana che incontrammo furono pochi turisti, automobilisti, che salutammo con la mano ogni volta che si spostavano sui *passing place* della *single track road*.

Ad Althanaharra piegando nuovamente verso nord, in direzione Durness, aggirammo le montagne che prima avevamo avuto sulla destra. La strada era poco più che una traccia, i *passing place* erano molto rari. Lì l'erica non era così rigogliosa e colorata; sui ripidi pendii le rocce in disfacimento, umide e luccicanti, prevalevano sulla vegetazione. Il fondovalle, molto largo, era invece un mare di felci e pascoli dove, ogni tanto, compariva qualche fattoria. Prima di arrivare nuovamente all'oceano, la strada costeggiava a lungo le acque scure di un lago, il Loch Hope.

Durness è il principale centro della costa nord-occidentale delle Highlands. La spiaggia che porta fino a Faraid Head, lunghissima, deserta e molto larga era quanto di meglio esiste per romantiche passeggiate. Dalla spiaggia, sulla sinistra della lunga e stretta penisola, camminando sulle alte dune di sabbia arrivammo fino al lato orientale dove, invece, una robusta rete impediva alle pecore il salto nel vuoto dalle alte scogliere.

Cape Wrath era sicuramente il luogo più remoto della Gran Bretagna. Dopo aver attraversato un fiordo su una barchetta, trasportati insieme a pochi altri turisti su uno

scassato pulmino, arrivammo al faro. La costruzione era stata fatta nel secolo precedente ed era ancora molto importante; si trovava al termine di una strettissima strada che attraversava una vasta zona proibita e utilizzata dall'esercito per esercitazioni di bombardamento aereo. Nessuno viveva in quei posti, tranne forse il guardiano del faro. Con una camminata in solitudine di cinque chilometri lungo le pericolose scogliere arrivammo fino ad una incantevole baia nella quale, anni prima, qualcuno abitava in un piccolo cottage bianco. Qualche pecora era rimasta ancora, segno che l'uomo non aveva lasciato del tutto il luogo. Prendemmo quindi il sentiero che ci riportava all'interno dove, dopo mezz'ora di ansiosa attesa, fummo nuovamente raccolti dal minibus che ci riportò alla barca.

Lasciammo Durness in direzione sud e fu tutto un susseguirsi di montagne e fiordi che si alternavano ogni 5 - 10 Km. Laghetti e acquitrini torbosi lentamente sparirono sostituiti da un terreno più solido sul quale la vegetazione arborea riusciva a svilupparsi. Ai bordi, ormai era sera, riuscimmo anche a scorgere un bel gruppo di cervi, non troppo lontano. Unico neo i fastidiosissimi midges, moscerini onnipresenti in tutto il Sutherland dai quali era impossibile difendersi.

Prima di Scourie delle brevi stradine portavano direttamente alle case dei pescatori nelle molteplici insenature del Loch Laxford. Noi andammo a Fanagmore, dove un intraprendente giovane pescatore organizzava delle brevi crociere sulla sua barca per osservare le foche e gli uccelli che lì vivevano indisturbati. Pioveva, come ormai da tre giorni, e fummo i suoi unici clienti. Non avrebbe voluto partire con un carico inferiore a quattro persone, ma poi concordammo per accompagnarlo a pescare prima di essere portati dove vivono le foche. In Scozia esistono due specie di foche, animali molto intelligenti e molto sospettosi. Questi simpatici mammiferi fuori dall'acqua non vedono

con precisione, ed è molto difficile avvicinarle. Quando questo è possibile è sempre perché gli animali riconoscono il rumore e il colore della barca, di cui si fidano avendone ormai un ricordo positivo. Il nostro pescatore era un grande conoscitore di questi animali, ci raccontò moltissime cose e ci portò con la barca fino quasi a toccarli, permettendoci così un incontro molto intimo. Fu l'atmosfera giusta per un profondo dialogo con il pescatore, che per ore ci descrisse aspetti della Scozia che confermarono la nostra impressione positiva sul paese ed i suoi abitanti.

Dopo Fanagmore e Scourie, la strada scendeva ancora verso sud. Le deviazioni a Lochinver e alla penisola di Alchitibuie, di fronte alle Summer island, non ci impegnarono molto tempo ma furono produttive: in pochi chilometri trovammo riuniti tutti gli aspetti delle Highlands, dalle torbiere alle distese di erica, dalle spiagge alle scogliere. Tornati sulla strada principale ed oltrepassata Ullapool, dopo grandi foreste, larghissime valli e piccoli laghi interni fummodi nuovo a Dingwall.

Il ritorno verso casa doveva essere ormai cosa rapida. Una sosta di alcune ore al castello di Blair Atholl, una serata ad Edinburgh in occasione del festival della musica e poi di nuovo giù, attraversando i Borders ed il Northumberland in mezzo a campi di orzo e di colza fino al traghetto che ci sbarcò nuovamente in Europa.

1994. Turchia

Il verde sul nero

Manzini, Manzini.... Il 30 luglio 1994 l'amico Hasan non aveva ancora imparato a pronunciare correttamente il mio cognome. Io ed Elisa avevamo lasciato gli ultimi turisti sull'autostrada fra Istanbul ed Ankara. Poi avevamo attraversato dapprima splendide regioni desertiche, in seguito sporche cittadine costiere, ed eravamo finalmente arrivati a Pazar, paese sul Mar Nero a ottanta chilometri dal confine con la Georgia.

La gente usciva dai negozi per osservarci, viaggiatori su due ruote guardati con malcelata invidia e manifesta simpatia. Timoroso si avvicinò un ragazzo a bordo di una vecchia moto Jawa: «*Motosiklet guzel, ciok guzel, ciok guzel*» (Bella moto, molto bella, molto bella). Intanto ci sorrideva e guardava incantato la mole di bagagli ed i dettagli della mia BMW R100RT. Già in quei giorni parlava da sola della tanta strada che aveva percorso nei suoi intensi anni.

Estranea alle mete turistiche classiche e fuori anche da itinerari internazionali, la regione costiera a est di Trabzon raramente vedeva l'arrivo di turisti europei. Quando questo accadeva era una festa. Avevamo già avuto questa impressione lungo la strada. Braccia agitate salutavano continuamente il nostro passaggio. Un paio di volte ci avevano offerto il tè alle stazioni di benzina. Addirittura nei dintorni di Samsun il gestore di un'area di servizio ci aveva offerto gratuitamente il giardino per campeggiare,

sorvegliato tutta la notte. Le figlie, simpatiche bimiette dal perfetto inglese, avevano voluto a tutti costi montare la nostra tenda e gonfiare i materassini. Episodi che ci avevano commosso, troppo spesso abituati nei nostri luoghi a ricevere generalmente dal prossimo indifferenza e scortesia.

Nel centro di Pazar il disordine regnava sovrano come in tutte le altre cittadine che avevamo attraversato. Un miscuglio di persone e di cose che si muoveva in mezzo alle strade e sugli ingombri marciapiedi rotti, dove senza criterio erano affiancati negozi di fornai e saldatori, mobiliari e fruttivendoli. Tutti assieme affacciati sulla carreggiata polverosa dove transitavano sgangherati taxi e minibus, auto private, piccole motociclette, grossi camion carichi di tè e moderne corriere dirette ad Istanbul ed Ankara. Case e alberghi abitati prima di essere finiti e ormai già vecchi. Lavori stradali iniziati e lasciati incompiuti. Nuovi palazzi costruiti di recente o in costruzione a meno di dieci metri dal mare.

L'aspetto negativo che più ci colpiva era la mancanza assoluta delle elementari norme di rispetto della pulizia dell'ambiente. Esisteva un forte squilibrio fra gli oggetti moderni e le antiche usanze. Il consumismo, con le bottiglie e le buste di plastica (e tutti gli altri imballaggi non biodegradabili) che lo accompagnano era arrivato anche lì prima che di pari passo cambiasse la coscienza della gente. Il risultato era deprimente. L'immondizia la trovavi accumulata nei triangoli di terreno rimasti tra le case, o tra le case ed il mare. Non esistevano discariche controllate. Anche le immondizie raccolte dai cassonetti venivano depositate in un piazzale a fianco della strada a due chilometri dal paese. Gli uccelli, gli altri animali ed il vento provvedevano a spargere quello che era stato accumulato. L'odore era pungente, si avvertiva da lontano. Per il viaggiatore, noi compresi, il primo impatto era spaventoso.

Veniva voglia di tornare indietro, di ritrovare quelle località della Turchia già conosciute dal turismo dove la necessità di mantenere un ambiente presentabile stava lentamente facendo cambiare quei pessimi costumi.

Per fortuna l'amicizia con Hasan ci costrinse a rimanere in quei luoghi. Pochi chilometri a sud della strada costiera, inoltrandosi nelle strade che terminano sulle alte montagne, lasciati gli orrori urbani il paesaggio era incantevole ed unico. Un mare verde di lucide distese di cespugli di tè, tutti deliziosamente tosati, ricopre le ripide montagne segnate da impetuosi ruscelli. Punteggiate di abitazioni apparentemente isolate le une dalle altre, in realtà collegate da una ragnatela di strade e sentieri, invisibili grazie alla folta vegetazione. Dalla strada del fondovalle, asfaltata, bastava prendere una qualsiasi delle strade sterrate che salgono ripide e piene di tornanti per vedere da vicino quei meritevoli e unici luoghi. Incontrammo vecchi camion che perdevano foglie di tè sulla strada mentre rudimentali teleferiche spostavano grosse ceste da un punto all'altro della montagna per avvicinare il raccolto ai magazzini.

Nel verde si muovevano centinaia di foulard colorati: erano le teste delle donne, curve a tosare con cura gli arbusti con grandi forbici. In attesa di rovesciare stancamente il carico dentro ai cassoni dei camion, molti uomini sfaccendati spendevano invece il tempo nei *cafè* annessi ai magazzini. Intanto rudimentali carriole a ruote stracolme di sacchi di tè, trattenute a fatica da anziani o ragazzini, scendevano per le ripide strade anch'esse dirette al magazzino di raccolta. Quello era il centro anche dei rapporti fra le persone. Nei momenti di attesa della pesatura delle foglie di tè si vedevano quelle persone parlare e scherzare continuamente tra loro.

Io ed Elisa trascorremmo in quella regione turca quasi una settimana. Nella nostra permanenza fummo avvantaggiati

dalla presenza del nostro amico. Ma, nei momenti in cui con la moto ci spostammo da soli per *tranquilli* tour nelle montagne circostanti, ci rendemmo conto che se anche fossimo arrivati come degli sconosciuti non avremmo avuto un'accoglienza molto diversa. Se mai avevamo ancora dei dubbi sulla ospitalità turca, questi erano finiti. Dovunque ci fermassimo per chiedere informazioni o solo per fotografare eravamo trattati come fossimo loro parenti.

Le strade asfaltate del fondovalle terminavano trenta o al massimo quaranta chilometri di distanza dal mare, dove finiscono le condizioni idonee alla coltivazione del tè. Da lì per decine e decine di chilometri proseguivano carreggiate sterrate che raggiungevano sperduti paesi abitati solo nei mesi estivi dai proprietari di mucche *in trasferta*. Noi non ce la sentimmo di affrontare quelle piste con la nostra moto. Sarebbe servita una potente enduro e tanta abilità a portarla. Esisteva comunque, anche se ancora mi sembra impossibile, un servizio plurigiornaliero di minibus che collegava queste remote località con le cittadine costiere. Quella strada scavata fra l'impetuoso torrente ed il fianco franoso della montagna era incredibile. Ponticelli di legno superavano più volte il fiume. Tutte le volte qualcuno doveva scendere per controllare dove il minibus poggiava le sue ruote. Passammo a fianco di un vecchio camion gru che stava cercando di recuperare i resti di un suo simile precipitato in fondo al torrente.

Lungo la strada c'erano resti di fortezze e ponti costruiti all'epoca della Repubblica marinara di Genova. Qualcuno era anche in ottimo stato. Alla fortezza genovese di *Zilkale* (che poi rividi messa completamente a nuovo negli anni dopo il 2007) l'autista del minibus, quasi fosse un taxi privato, divertito ci lasciò il tempo di visitarla mentre gli altri passeggeri, per niente disturbati dalla sosta, aspettarono i nostri comodi. Hasan ci raccontò che la costa del mar Nero ed in particolare la regione di Pazar e Rize erano state sotto

il dominio dei genovesi per diverso tempo. Oltre ai resti come fortezze e ponti, a testimonianza di questo periodo storico è rimasta anche la fisionomia della gente. E' molto simile agli italiani ed in ogni caso diversa dagli altri turchi. Sono moltissimi ad esempio quelli che hanno occhi azzurri. Anche il loro dialetto, il *Lazi*, è molto diverso dal turco. E' un miscuglio di parole turche, russe ed italiane. Ad esempio *mangiare* è rimasto *giare* nel dialetto Lazi, come anche *gato* (gatto) e *lamba* (lampada). Quelle sono solo alcune delle parole simili all'italiano che riuscimmo ad imparare e che nella lingua turca sono invece estremamente diverse. Anche nella cucina ritroviamo alcuni piatti caratteristici che ricordano più la cucina italiana che quella turca. Ad esempio la torta di riso e latte. Gli abitanti di queste regioni sono fieri di queste origini e del loro dialetto. E' con orgoglio che mostrano i resti dei loro antenati genovesi. Come scoprii solo moltissimi anni dopo (nel 2016, in un museo storico di Tbilisi) dopo la dominazione genovese questa regione fino agli inizi del ventesimo secolo non fu turca. Appartenne storicamente al regno di Georgia. Fu *regalata* ad Ataturk da Lenin, dopo che la Georgia aveva perso la sua autonomia, in cambio del disinteresse di Ataturk a quello che accadeva nel Caucaso ed Azerbaijan. Là i russi volevano poter fare indisturbati quello che gli pareva. Anche questo periodo storico ha lasciato tracce evidenti. Tantissime sono le piccole chiese georgiane sparse nelle vallate che si incuneano nei monti verso sud.

Oltre il limite della vegetazione la strada sterrata raggiungeva a quasi 3.000 metri di altezza un vero e proprio paese, Yayla, abitato nei mesi estivi da pastori e bovani. Un insieme di tante piccole baite ed antiche stalle. C'era anche una moschea, un *supermarket* ed una modesta costruzione con la scritta Hotel. Prezzo di una camera: l'equivalente di 5000 lire italiane per notte. Se la strada che avevamo fatto per arrivare là, fra guadi e ponti di legno, era un sogno per

tanti fuoristradisti nostrani, le alte montagne che circondano la piana di Yayla erano un paradiso per gli escursionisti a piedi ed in bicicletta. Di turisti però ci fummo solo noi ed una coppia inglese che arrivò alla sera con le mountain-bike caricate nel minibus. Gli escrementi delle mucche erano accuratamente stesi sui sassi e contro i muri delle case. Quando fossero stati asciutti sarebbero stati il combustibile per le stufe. Usanze che erano ormai perdute anche sulle nostre montagne più isolate. Passammo la notte in una casa di proprietà di una zia di Hasan. Chiacchierammo per moltissime ore con lui di religione, politica e filosofia. Avevamo creato una lingua tutta nostra, mescolando tra loro le parole italiane, turche ed inglesi che conoscevamo entrambi. Il giorno successivo con il cugino Aliriza, cacciatore di orsi, partimmo per una lunga escursione. Si alzò una fitta nebbia e rischiammo di perdere il sentiero per tornare. Di orsi ovviamente neanche l'ombra. Quelle montagne comunque ne erano piene.

Tornammo a Pazar. Prima di lasciare gli amici, ciliegina sulla torta, fummo invitati a partecipare ad una cerimonia di fidanzamento. Una sera, con gli amici ed i parenti del fidanzato, ci recammo nella abitazione della ragazza, dove sarebbe avvenuta la cerimonia. Per farlo, stretti in venticinque dentro un minibus che aveva dodici posti, scendemmo per le ripidissime strade fin sul fondovalle e ci spostammo nel versante opposto. Fino al momento di quella cerimonia i due giovani si erano scambiati soprattutto sguardi. Solo dopo la cerimonia avrebbero avuto il permesso di frequentarsi e parlarsi, sempre comunque rimanendo in pubblico. Giunti alla casa uomini e donne si divisero ed occuparono due piani separati della abitazione. Solo verso la fine della cerimonia in occasione di brevi danze nel cortile esterno avrebbero ballato assieme. I due gruppi comunque resteranno ben divisi per tutto il tempo. La cerimonia fu sontuosa e si concluse con lo scambio degli

anelli, uniti dapprima da un filo di lana rosso che venne simbolicamente tagliato. Quasi a ricordare loro che l'unione vera e propria (soprattutto quella carnale) doveva ancora aspettare. Il matrimonio sarebbe stato celebrato entro due anni. Da quel momento la ragazza sarebbe diventata a tutti gli effetti un componente della famiglia natale dello sposo, godendo dei capitali di lui e perdendo il diritto invece ai capitali del padre. Questi spettavano in eredità ai fratelli maschi. A meno che non si rompesse il fidanzamento e lei fosse rimasta nella famiglia natale.

Intanto era venuto il momento di lasciare gli amici turchi. Ci rimase giusto una giornata per visitare uno dei tanti stabilimenti di essiccazione del tè ed alla sera partecipare alla cerimonia di nozze di un altro amico. Anche quella con canti e balli di gruppo in circolo, con speciali cornamuse, diverse da quelle scozzesi.

Abbandonammo Pazar e tornammo sui nostri passi fino a Trebisonda (Trabzon). Qui piegammo verso sud con una sosta di alcune ore nel celebre monastero di Sumela, vecchio di quasi 1.500 anni ed incastrato nella roccia in una vegetazione che ricorda quella delle nostre Alpi. In quei giorni non c'era ancora la strada asfaltata che oggi consente di giungere in auto o in moto fino all'altezza del monastero dove dal parcheggio basta una camminata di dieci minuti per arrivarci. Bisognava salire dal basso, superando almeno duecento metri di dislivello, grazie ad un sentiero nel bosco. Il monastero non era ancora stato restaurato, non si pagava alcun biglietto, si entrava senza render conto a nessuno. Erano comunque pochissimi quelli che arrivavano fin lassù.

La strada che avevamo scelto sulla nostra cartina era quella che passava da Erzurum. Ma fummo bloccati dai *Jandarma* ad un incrocio in mezzo alle montagne. Ai turisti non era concesso andare in quelle zone, i separatisti curdi erano ancora molto attivi.

Ritornammo quindi verso il mare su una strada che, contrariamente a quanto indicato dalla cartina, troppo tardi si rivelò ancora in costruzione (la strada originale era stata sommersa da una recente diga, come scoprii molti anni dopo). Per via delle buche arrecammo seri danni ai portabagagli della moto ed agli ammortizzatori.

Mentre nella zona di Pazar e Rize le montagne vicino al mare sono ricoperte di cespugli di tè, a ovest di Rize e di Trabzon sono invece ricoperte di immensi boschi di noccioli. Quando ci arrivammo noi era tornato il sole e tutti erano al lavoro. La storia però si ripeteva: erano soprattutto donne quelle che vedemmo cariche di sacchi ad aspettare il camion che le avrebbe portate in paese. Sulla costa, nei marciapiedi lungo il mare, c'erano chilometri di nocciole stese ad asciugare al sole. In apparenza alla mercé di tutti ma in realtà strettamente sorvegliate.

Prendemmo finalmente la strada verso il centro dell'Anatolia. Superato il valico la regione diventò improvvisamente desertica, sicuramente perché le precipitazioni si scaricano tutte nel versante montano che guarda il mare, dove infatti piove sempre. L'assenza di vegetazione permetteva alla terra di manifestarsi in tutti i suoi colori, che andavano dal nero al giallo spesso in suggestivi e affascinanti mosaici. Non c'erano più case sparse, la vita era concentrata in piccoli paesi che vivevano ancora di un'agricoltura tradizionale. C'erano già molti trattori, ma anche tanti carretti di legno trainati da muli e asinelli. Nei campi bruciati dal sole qualche bovino al pascolo, e pecore. Un capovaccaio, bianco avvoltoio ormai scomparso in Italia, abbandonò la sede stradale poco prima del nostro passaggio. Ai lati della strada tre cani rinselvaticchiti stavano divorando i resti di una pecora mentre poco più avanti la carcassa di un asino, morto forse dal caldo e dalla fatica, aspettava il suo turno. I pastori nel fiume secondo un costume da noi ormai scomparso stavano

lavando i loro animali per prepararli alla tosatura. La cosa mi affascinò e mi costrinsi ad una sosta. Quella gente, che viveva una esistenza povera ma dignitosa, ci invitò a dividere quello che aveva: del pane schiacciato che a noi ricordò lontanamente la nostra pizza priva di qualsiasi condimento.

Su una strada solitaria, prima di arrivare a Sivas, un'automobile dapprima ci sorpassò poi ci chiese di affiancarla: la mano di un bimbo fuori dal finestrino, quasi fosse un rifornimento volante, volle regalarci un sacchetto di uva già lavata e pronta per essere mangiata. Non mi era mai successo da nessuna altra parte in Europa e mai l'avrei dimenticato.

Ai lati degli interminabili rettilinei che tagliano l'altopiano prima di Kayseri c'erano anche i resti di alcuni caravanserragli vecchi di oltre seicento anni, in parte restaurati, antichi rifugi posti sulle piste carovaniere. Nei piccoli paesi migliaia di albicocche erano stese a seccare sulle assolate coperture a terrazza delle case.

A Urgup, in Cappadocia, ritornammo nella Turchia turistica, quella riportata sulle guide e da sempre conosciuta. Lì la gente, comunque cordiale, era un po' meno accogliente, ma in compenso l'ambiente era mantenuto molto più pulito. L'occidentalizzazione dei costumi aveva i suoi lati negativi e positivi. Era la mia prima volta in Cappadocia, ma due giorni dovettero bastare. In quei giorni non conoscevo ancora Sinan (l'avrei conosciuto solo quattro anni dopo, nel 1998). La visita di quei posti senza di lui fu molto meno interessante, come scoprii bene in seguito.

Le saline sul lago salato (Tuz gol) non erano ancora sorvegliate come lo furono dopo. Senza alcun problema attraversammo il terrapieno e ci portammo sull'altro lato. Lì trovammo piste di sabbia che ci fecero rischiare più volte di rimanere bloccati. Poi scendemmo al mare, puntammo

verso le cascate calcaree di Pamukkale (in quei giorni un vero esempio di incivile sfruttamento di una meraviglia della natura). Ci concedemmo ancora qualche giornata di sole e di mare e infine per recuperare dovvemmo affrontare un rapido rientro in Italia attraverso la Grecia, lungo la stessa strada che avevamo compiuto all'andata.

Il 15 agosto eravamo di nuovo a Verica.

Elisa in quei giorni viveva con me.



1995. Romania

Non si sfugge al proprio destino!

Negli ultimi vent'anni una delle domande alla quale mi è toccato tante volte rispondere è quella sul quando, come e perché iniziai ad occuparmi di viaggi in moto di gruppo.

Tutto fu conseguenza all'incontro con una donna straniera che poteva accadere solo grazie a strane manovre del destino.

Alla fine di dicembre 1994 Elisa, la mia fidanzata toscana di quei giorni, ruppe la promessa di matrimonio. Si sarebbe dovuto celebrare nel maggio 1995. Avevamo già organizzato tutto, dalla chiesa al ristorante. Ricordo che camminai due ore nella notte da casa sua nella periferia di Firenze fino alla stazione di Santa Maria Novella. Poi dormii nella sala di aspetto insieme ai drogati, in attesa di prendere un treno per Roma per andare a piangere dal mio amico Paolo, un veterinario conosciuto durante il servizio militare (ancora oggi tra i miei migliori amici). Quella notte mi fu molto utile: guardandomi intorno capii (meglio che in qualsiasi altro modo) che c'era comunque chi stava molto peggio di me!

Passai molti mesi alquanto tristi. Poi alla fine di maggio mi lasciai andare poco convinto ad una relazione con una ragazza di un paese vicino al mio che mi ero trovato in ufficio per un suo stage.

Una domenica di metà giugno 1995 venne a trovarmi il mio amico Massimo, residente in provincia di Bologna. Lo avevo conosciuto nel 1983, più di dieci anni prima, quando io abitavo in quella città. In quegli anni si vendevano i primi

Commodore 64 e ci si scambiavano i programmi. Lui era una miniera d'oro per quelle cose. Nell'inverno 1994 Massimo aveva comprato la sua prima moto, una BMW R65. Con quella moto ci voleva andare in Romania. Conscio della sua inesperienza motociclistica, cercava un compagno di viaggio come me. Doveva partire entro la fine di giugno, perché lavorando in uno zuccherificio sarebbe dovuto essere di nuovo in Italia prima dell'inizio della campagna saccarifera, entro la fine di luglio.

Io quasi non sapevo nemmeno dov'era la Romania. Avevo la moto che praticamente era da rifare, a partire dal motore, e un sacco di cose da seguire in fattoria. Anche nel mio posto di lavoro presso la Regione avevo molte pratiche che avrei dovuto finire entro i primi di agosto. Aggiungo che ero anche senza soldi, perché da troppo tempo i miglioramenti che facevo a casa mia superavano di gran lunga le entrate. Lo stipendio non bastava per pagarli.

Questa più o meno fu la nostra conversazione:

«NO, Massimo. E' inutile che insisti., per me è veramente impossibile. Sai come è messa la mia BMW. 220.000 km. Perde olio. La frizione e gli ammortizzatori da rifare. Poi il lavoro...»

«Ma la Romania è vicina, non più di 1500 km. Vedrai che il tuo amico meccanico, come si chiama, Sisto, si farà in quattro e in meno di quello che credi ti farà una moto nuova. Il lavoro lo finisci quando torni».

«Sì, può darsi. Ma anche economicamente per me non è un bel periodo e un viaggio così...»

«In Romania la benzina costa meno di 600 lire e le birre 400 lire».

«Non credo comunque che sia un viaggio interessante. Non ho mai letto nessun racconto di motociclisti che ci sono stati».

«Guarda questi depliant, me li hanno dati all'ambasciata. E proprio perché altri motociclisti prima non hanno mai fatto altri reportage, potresti essere tu il primo, un po' di esperienza ce l'hai».

«Si hai ragione. Ma per andare in quei paesi occorre prepararsi per tempo, occorre il visto dell'Ambasciata. Tu devi tornare in Italia prima del 24 luglio. Praticamente dovremmo partire al massimo tra 2 settimane. Non c'è più tempo».

«Adesso il visto te lo fanno alla frontiera e costa 45 marchi tedeschi».

«Un mio amico l'anno scorso c'è andato e mi ha detto che la gente è ostile e si mangia male».

«Si sbaglia...»

A questo punto Massimo usò la sua arma segreta che aveva tenuto come sua ultima risorsa per convincermi.

In quei giorni non c'erano social network, whatsapp, ecc... e non c'erano in verità neanche i cellulari. La comunicazione avveniva ancora, incredibile a dirsi, attraverso le lettere scritte a mano. Massimo, single da un po' di tempo, amante delle storie *strane e difficili* (come ero anch'io) l'autunno precedente aveva avuto una idea geniale: aveva messo un annuncio in un giornale di Bucarest (non so come ci fosse riuscito) per cercare amiche corrispondenti in quel paese.

Quando Massimo vide la mia assoluta fermezza nel rifiutare il suo invito a fare quel viaggio con lui, tirò fuori dalla borsa una carta geografica ed un pacco di lettere alto trenta cm. Aprì la mappa della Romania sul tavolo e cominciò a metterci sopra delle foto bellissime.

Mi disse: *«Ho già organizzato tutto, ho selezionato una decina di ragazze che mi hanno mandato belle foto, ma*

soprattutto scrivono, in italiano, cose intelligenti. Sono disposte ad ospitarmi, le nostre spese saranno minime. Faremo un tour completo della Romania, per conoscerle tutte. Iniziando da quella più vicina al confine. Il passaporto ce l'hai?».

«Sì Massimo, il passaporto ce l'ho. Ma proprio non posso partire, mi dispiace veramente».

Massimo se ne andò un po' abbacchiato. Appena lui varcò la porta di casa mia con quel progetto abbandonato in tasca, io iniziai a pensare... *«Quando mai mi sarebbe ricapitata un'occasione del genere? Tutte quelle ragazze sue amiche avranno sicuramente delle amiche...»* Prima che fosse mattino avevo già preso la mia decisione: *«Dovevo in qualche modo riuscire a partire con lui!».*

Chiamai Sisto, il mio meccanico a Formigine (anche oggi è ancora lui...) per sistemare la moto in così poco tempo. Aveva l'officina strapiena di moto da riparare. Mi disse: *«Non se ne parla proprio! A meno che non mi porti giù il motore già smontato dal telaio».* Lo disse penso convinto che mi sarei arreso, ma ancora non mi conosceva nel profondo... Arrivato in ufficio, iniziai a lavorare sulle pratiche ad un ritmo non normale, per riuscire a finirle prima del tempo. La notte smontai il motore dal telaio e la mattina lo portai al meccanico. Non l'avevo mai fatto prima ma *«Chi vuole una cosa trova una strada, gli altri una scusa!».* Io a quel punto volevo assolutamente partire. Insomma, mi feci letteralmente in quattro e in quindici giorni feci quello che avrei potuto fare in due mesi, come non avevo mai fatto prima. Il sabato 1 luglio 1995 eravamo in partenza da casa di Massimo, ad Altedo.

Tra tutti i lavori fatti alla moto non avevo però cambiato le membrane dei carburatori Bing. Una si ruppe dopo trecento chilometri, ancora prima di arrivare in Slovenia. Ci fermammo a Lubiana il sabato sera e la domenica (non

avevo il ricambio con me) in un campeggio. Il lunedì mattina riparammo la mia moto nell'assistenza BMW. Poi partimmo verso la Romania scegliendo la strada più corta. Che come è facile scoprire adesso grazie ai navigatori satellitari, quasi mai è quella più veloce. Tant'è che la sera invece che essere in Romania (come sarebbe accaduto sulla rotta Balaton – Budapest – Oradea) eravamo ancora a metà dell'Ungheria. Dormimmo a Dunaszekso in un hotel squallido vicinissimo al Danubio dove c'erano delle zanzare grandi come elicotteri. Io iniziai a sentirmi debole, ma non diedi importanza.

Il giorno successivo arrivammo finalmente in Romania, dopo aver superato la frontiera di Arad. La prima ragazza che dovevamo incontrare abitava a Cluj Napoca, molto più a nord. Dove eravamo noi non c'erano indicazioni stradali abbastanza chiare. Chiedevamo ai passanti la direzione ma noi non sapevamo nemmeno pronunciare bene il nome della città. Nessuno riusciva ad aiutarci. Finalmente uno capì - dopo che gli mostrammo la cartina - dove volevamo andare e trovata la strada giusta in serata raggiungemmo Cluj.

In attesa di incontrare Catinca, l'amica corrispondente di Massimo, andammo nell'unico campeggio che c'era. Aveva bungalows cadenti e non c'era acqua calda. Io iniziai ad avere la febbre alta. Improvvisamente successe un fatto che non mi era mai successo prima, che non successe mai più dopo e che ho sempre pensato che dovesse succedere solo per bloccarmi quei giorni a Cluj: mi scoppiarono in bocca una decina di afte tutte insieme che praticamente mi impedirono di mangiare, con dolori continui fortissimi. Erano probabilmente quelle la ragione della mia febbre. Lo stress della primavera con il matrimonio annullato, l'intenso lavoro dei quindici giorni precedenti la partenza, mi avevano sicuramente indebolito e qualche virus se ne era approfittato...

L'amica di Massimo quando mi vide in quelle condizioni insistette per portarci a casa sua. Ci accomodò nella sua stanza e andò a comprare nella locale farmacia un rimedio naturale di miele con estratto di geranio. Me lo passavo in bocca sulle afte per avere un po' di sollievo. La sera dopo ci disse che la sua amica del piano di sopra, Alina, avrebbe voluto conoscerci. Parlava benissimo italiano perché era stata già alcune estati in Italia. Appena la vidi per me fu un colpo di fulmine. Al quale però cercai di resistere in ragione della evidente grande differenza di età tra me e quella ragazzina. Depresso com'ero in quella stagione, mi sembrava davvero un ostacolo insormontabile. Posso dire con sincerità che mi sentivo più vecchio in quei momenti che ora.

Nei due giorni successivi, Cati e Massimo andarono in giro in moto nei dintorni di Cluj. Io rimasi a letto in quelle condizioni, migliorando molto lentamente. Alina, la ragazza del piano di sopra, due volte al giorno si preoccupava di venire a vedere come stavo. In realtà senza che ce ne fosse bisogno, ero amorevolmente accudito sia dalla madre che dalla nonna che abitavano con Cati. Da certe cose che non si riescono a spiegare iniziai a pensare che a lei probabilmente non importava proprio nulla di tutti gli anni che io avevo più dei suoi. Potevo forse dar loro meno importanza anch'io, lasciarmi andare a quello che sentivo... Insomma, per farla breve, scoppiò tra noi un sentimento travolgente che mi fece dimenticare qualsiasi altro dispiacere passato e qualsiasi altra intenzione avessi avuto anche solo dieci giorni prima. E mi fece sentire di nuovo un ragazzino. Per Massimo fu quasi uguale con Cati. Così il nostro tour in Romania, nel quale avremmo dovuto conoscere tante altre ragazze, cambiò completamente programma. Alina partì per l'Italia qualche giorno dopo averla conosciuta. Io, Massimo e Cati partimmo per un giro in moto in Romania, a quel punto esclusivamente turistico.

Un viaggio durante il quale io feci foto con lo scopo anche di proporre un servizio a Motociclismo. Nel frattempo mi sembrò di viaggiare in un paese di soli maschi, tanto avevo in testa quella ragazzina appena conosciuta da non vedere più nessun'altra... Alla fine del tour in Romania Cati volle rimanere in moto per venire in Italia un mese con Massimo. Lui arrivato a casa credo scrisse qualche scusa a tutte quelle ragazze che alla fine erano rimaste escluse dal nostro tour...

Tralascio tutto quanto accadde tra il 10 luglio e capodanno 1995 per arrivare finalmente alla conclusione. Nelle vacanze di Natale io e Massimo tornammo a Cluj. Lui da Cati, io da Alina. In quei giorni lei volle che io conoscessi sua sorella e suo cognato. Erano i primi anni che la Romania si era aperta all'Europa. Tutti quelli che avevano voglia di fare qualcosa cercavano partner stranieri. Sua sorella, Nicoleta, aveva aperto una ditta che era autorizzata praticamente a fare di tutto. Si parlò con loro di varie idee, senza concretizzare nulla.

La notte prima che io partissi per tornare a casa mi venne una illuminazione. Avevo appena avuto la risposta dalla rivista Motociclismo che il mio servizio sulla Romania con le foto dell'estate prima sarebbe stato pubblicato nei mesi seguenti. Avevo bisogno di una scusa per tornare in Romania al più presto, per stare con quella ragazza ancora così giovane fuori dalle mura di casa sua... Avevo a disposizione sua sorella con il marito che in auto avrebbero potuto accompagnarmi a cercare in tutto il paese hotel decenti. Avevo soprattutto bisogno di non spendere niente per poter fare quei viaggi, visto che ero in bolletta come sempre... Gli proposi al mattino, quando ci salutammo, di organizzare viaggi in moto di gruppo in Romania. Dove loro avrebbero fatto la parte logistica, io avrei cercato motociclisti italiani e avrei dato a loro assistenza e coordinamento in viaggio per potermi pagare le spese.

Il resto è storia. Nel gennaio 1996, dopo varie telefonate in vari uffici per capire le regole in quel settore, finii col parlare in ufficio con *Lollo*, responsabile dell'associazione agenzie viaggi di Modena. Lui organizzava già dei tour in Africa per moto enduro, con un suo amico. Andai subito a casa sua per conoscerlo. Due giorni dopo con alcuni altri io e *Nanni* fondammo il club 2000MOTO. Questa associazione nei dieci anni successivi, grazie all'organizzazione tecnica di alcune agenzie, dopo il primo viaggio *Transilvania Drum Bun* dell'agosto 1996 (al quale parteciparono 28 persone) portò centinaia di amici in Romania, Russia, Africa, Turchia ecc... Prima che io e altri ci staccassimo nell'ottobre 2005 per fondare una nuova associazione: Motovacanze.

Alina venne ad abitare con me in Italia nell'agosto 1997 dopo essersi iscritta all'Università. Ci sposammo nel settembre 1998. Al nostro matrimonio parteciparono circa duecento persone. Quasi un terzo di loro erano motociclisti. Lei fu portata alla chiesa da Isidoro con la sua Honda Goldwing. Dopo la cerimonia andammo fino al ristorante sulla mia BMW R100RT verde grazie alla quale c'eravamo conosciuti, in abiti da sposi. Dietro di noi in corteo le quaranta moto presenti.

Rimanemmo sposati fino al maggio 2006. Siamo ancora amici, anche se lei da tempo vive a Londra. Tra noi ci sono quindici anni di differenza.



