

UN GIRUT... A CAZZO



Come si può evincere dal titolo, la lettura del seguente articolo non è adatta ad un pubblico di età inferiore ai 6 mesi o superiore ai 104 anni né alle donne incinte... ma anche non lo è agli analfabeti, ai non vedenti, a quelli del '68 ma solo se di origine britannica, ai rappresentanti del clero eccezion fatta per le suore in piena crisi di vocazione con età inferiore ai 25 anni , ai nati prematuri (perchè se avevano tanta fretta di uscire da un posto così bello nel quale tenteranno di rientrare per tutto il resto della loro vita, qualcosa che non va ce la devono avere per forza!) e, solo per pro-forma, agli astemi, ma soltanto il fatto di avere in mano il presente foglio esclude automaticamente la vostra appartenenza a tale categoria.

Alcuni mi chiamano l'Olandese Volante, non ho mai capito perchè "l'Olandese"... in fondo non ho nulla a che vedere con quelle terre paludose e infestate da tulipani e marijuana a parte il fatto di abitarci.

"Volante" deriva probabilmente dalla mia pluri-dimostrata capacità di cadere (in gergo "volare"), durante la mia carriera di aspirante quasi endurista, a velocità talmente basse da suscitare l'interesse del CNR che, al tempo, iniziò uno studio di ricerca sul fenomeno giungendo alla semplice conclusione che il fattore critico per chi va forte è l'aderenza mentre quello per chi va piano, soprattutto su due ruote, è la gravità! Particolarmente in situazioni in cui il soggetto in questione si ostina a tenere i piedi sulle pedane!

Tali sbalorditive capacità mi permisero di conquistare costantemente l'ultima pagina delle classifiche del campionato Triveneto di enduro dal 2000 al 2005, nonostante alcune malelingue insinuassero di aver letto il mio nome sulla penultima, se non addirittura sulla terzultima pagina delle stesse, ma si sa che in presenza di talenti così unici e straordinari, l'invidia fa parte del gioco.

Torniamo ora alla ragione per cui questo pezzo è stato scritto in primo luogo.

Tutto ebbe inizio ad Haarlem che, per chi non lo sa, è un paesotto vicino ad Amsterdam dove le attività principali sono fumare maria ed andare a "signorine" (non sono sicuro mi sia permesso usare il ben più appropriato termine "puttane" in questa pubblicazione... mentre "prostitute" mi sapeva tanto di parola da fighetto coi capelli lunghi che si fa le vasche in via Mercatovecchio al sabato pomeriggio).

Era una mattina di sole, una delle tre che si hanno mediamente da quelle parti nell'arco di un anno e subito pensai di approfittarne per fare un giretto in moto.

Essendo indeciso su dove andare, propesi per l'utilizzo di un metodo consolidato, accuratamente scientifico e rigorosamente logico che gli esperti del settore chiamano "decidere A CAZZO" per la determinazione della meta.

Tale metodo consiste nell'esecuzione delle seguenti operazioni da portarsi a termine in perfetta sequenza e precisione:

1. Acquisizione di atlante da armadio e posizionamento dello stesso su tavolo di adeguate dimensioni.
2. Chiusura occhi.
3. Apertura Atlante su pagina a caso e puntatura del dito indice su un'area non predeterminata o, come si suole dire in gergo: A CAZZO!
4. Apertura occhi e verifica.

Il risultato di tale procedura si presentò con il nome di Capo Nord (Norvegia). Il primo pensiero che subito mi attraversò la mente fu... "CHE CULO! Cosa avrei fatto se fosse uscito Launceston in Tasmania, oppure Kenai in Alaska o ancor peggio Vico Equense in Campania?"

Il secondo pensiero (che nell'arco della stessa giornata era già di per sé un evento straordinario) fu che, considerate le distanze da percorrere, avrei dovuto affrettarmi altrimenti non ce l'avrei mai fatta a rientrare in tempo per vedermi la replica della finale della puntata di Amici di Maria De Filippi!

Misi nei bauletti lo stretto indispensabile, vale a dire: 6 bottiglioni da 2 litri di Merlot, un filare di "muset" (il termine cotechino mi sapeva da fighetto, come sopra), un chilo di farina di polenta, 2 soppresse, 4 salami nostrani, pancetta, salsicce, lardo q.b. ... del resto, se avessi avuto bisogno di fare un pasto serio avrei sicuramente trovato qualche osteria lungo la strada; caricai la damigiana magnetica da serbatoio da 15 di Cabernet (ho il serbatoio piccolo) completa di serpentina da casco per combattere la disidratazione durante la guida, come equipaggiamento superfluo mi concessi solo un paio di mutande di ricambio, due calzini spaiati, spazzolino, la carta d'identità scaduta e le ciabatte per la doccia (so cosa penseranno i motociclisti più veraci... ma a certi comfort non so proprio rinunciare!), impostato il GPS ero finalmente pronto a partire.

A proposito del GPS, lasciatemi aprire una piccola parentesi su questo utilissimo oggetto che è stato il principale compagno di viaggio durante questa avventura, senza il quale, tutto questo non sarebbe stato possibile; il mio è un "Friul Beton Ton Va' Indenant, cojon!", oggi meglio conosciuto come "Ton Ton GO!" re-brandizzato in seguito ad una azione marketing a cui l'azienda si è dovuta sottoporre quando decise di proporsi sui mercati internazionali. Sviluppato durante gli anni della ricostruzione del secondo dopoguerra, questo esempio di virtuosismo tecnologico nostrano, precursore dei moderni sistemi di navigazione, fu ideato con l'intento di tracciare i percorsi seguiti dai muratori e autisti di betoniere durante l'orario lavorativo. Il progetto permise subito di ottenere risultati a dir poco strabilianti. In pochi mesi infatti, il team di sviluppatori fu in grado di definire una mappa dettagliatissima di strade asfaltate e non, sentieri e mulattiere che portavano a osterie, bar, trattorie e frasche di cui neanche la guardia di finanza conosceva l'esistenza (almeno ufficialmente). Ben presto i dirigenti di Friul Beton, riconobbero il grande potenziale del prodotto e stabilirono una joint-venture con una cordata di aziende del calibro di FS, varie amministrazioni pubbliche, ASL ed acquedotto Poiana, per il monitoraggio dei loro dipendenti.

L'interesse per il progetto varcò in poco tempo non soltanto i confini regionali ma anche quelli nazionali portando l'azienda a concludere accordi con varie amministrazioni straniere al fine di estendere il monitoraggio a diversi gruppi di impiegati statali e di aziende

paraculate di tutta Europa con ottimi risultati anche se neanche lontanamente paragonabili all'accuratezza ed al dettaglio raggiunto dalle mappe Regionali.

Fu quando la FriulBeton decise di rendere disponibile alle masse il risultato di anni di tracciature e monitoraggi che nacque il primo navigatore radio portatile con schermo a tubo catodico da 18 pollici con rivestimento in cemento rinforzato da rete HD Pittini ed impermealizzazione artigianale a sacco dell'immondizia trattato all'accendino. Grazie alla collaborazione con Radio Onde Furlane e Radio Maria (quest'ultimo fu un accordo molto sofferto visto il palinsesto della stazione radiofonica che si poneva in netto contrasto con il codice di etica aziendale di FriulBeton ma, allo stesso tempo, estremamente necessario data la esclusiva capacità dell'emittente di essere l'unica in grado raggiungere anche gli angoli più remoti della Carnia) e ad un sistema innovativo di triangolazione del segnale radiofonico, il "Friul Beton Ton Va' Indenant, cojon!" riusciva a determinare la propria posizione geografica con estrema precisione ed accuratezza. Nonostante il peso di 48 chili che penalizzava le prestazioni in accelerazione ma che in compenso regalava una stabilità eccezionale all'avantreno, era l'unico dispositivo omologato per moto.

Un successivo accordo con la CIA aprì le porte a Friul Beton alla rete satellitare che fu così in grado di convertire i propri dispositivi da segnale radio a segnale satellitare portando finalmente a chiudere ogni collaborazione con la tanto odiata Radio Maria. Dal quel giorno in poi le applicazioni sia conosciute, che quelle coperte da segreto militare si moltiplicarono fino ai giorni nostri. L'unico neo, se così si può chiamare, del Ton Ton Go! fu che la voce utilizzata per dettare le indicazioni al guidatore era molto simile a quella del presidente del nostro motoclub e magari, a mio modesto parere, una voce femminile un poco più delicata sarebbe stata forse una scelta più azzeccata anche se, d'altro canto, quando si è così lontani da casa, gli smadonnamenti che il navigatore tira giù quando si sbaglia direzione ti fanno pesare un po' meno la lontananza e la voce di Germano, in quei frangenti, certamente costituisce un valore aggiunto che regala vigore ed enfasi. Ma ora chiudiamo questa dovuta parentesi dedicata ad un prodotto che dà prestigio al Friuli in tutto il mondo e torniamo alle ben più umili argomentazioni di cronaca di questo diario di viaggio.

DAY 1 – HAARLEM (NL) – FLENSBURG (D) 634 Km

Tappa tranquilla, tutta autostrada, tempo di percorrenza 3 ore e 32 minuti a causa di un semaforo rosso che mi ha rovinato la media dei 200Km/h. Albergo accogliente, gestito da curdi, che se non hai con te almeno un AK 47 non ti fanno entrare; io me la sono cavata a pelo con la mia fionda in caucciù con manico di legno comprata in autogrill per le emergenze, solo perchè la tipa alla reception era stata una volta in vacanza ad Ucea ai tempi in cui c'era ancora la Jugoslavia e, da quanto ho capito fra le righe, si era fatta infilare da uno di Resia che gestiva un allevamento di suini di contrabbando.

All'arrivo a Flensburg mi imbatto in un gruppo di donne tedesche che stanno festeggiando un addio al nubilato e che mi supplicano di fare un po' di animazione. Io, nonostante la mia timidezza ed avversione a stare al centro dell'attenzione non posso rifiutare, considerati i miei doveri verso una terra straniera che mi sta dando ospitalità ed anche perchè due signorine partecipanti con un fisico da far invidia ad un granatiere mi trascinano di peso su un palco improvvisato non dandomi molte possibilità di scelta. Dopo un paio d'ore riesco finalmente a liberarmi, scappando di nascosto dalla finestra del bagno del locale, svuoto tutto ciò che le donzelle mi avevano infilato nelle mutande fra cui banconote di vario taglio, alcune ancora in marchi tedeschi, bigliettini con numeri di telefono e/o frasi sconce, una costata, salsicce varie, filetto di manzo e diverse fette di formaggio coi buchi.

Girando per il centro di Flensburg, con molta sorpresa scopro che la cittadina è un formicaio di vecchie distillerie locali di birra ed io, data la mia educazione tipicamente

friulana che mi impone il rispetto per la nazione ospitante ed il mio interesse per le culture gastronomiche locali, non sentendomi di fare torto a nessuno, le passo tutte per un assaggio del prezioso nettare ambrato, così dopo 27 birre da mezzo di cui 7 bionde pils, 9 Weizen, 8 scure e 5 rosse mi ritiro per andare a dormire... nel parcheggio dell'hotel, visto che non ce la faccio ad arrivare fino alla camera. (ai più attenti non sarà sfuggito che i conti delle birre non tornano da cui si può dedurre che ho molto apprezzato il giro di degustazione).

DAY 2 – FLENSBURG (D) – KALMAR (S) 647 Km

Tempo di percorrenza... non mi ricordo! Apparentemente la "bevutina" della sera precedente ha avuto effetti più invasivi del previsto. Dopo una abbondante colazione a base di strutto, salsicce di maiale, salame, trippe di maiale, fesa di maiale e zampone.... capisco che il maiale è il piatto principale della cucina tedesca ma a me viene il sospetto che la tipa curda sia ancora in contatto con quello di Resia!

Attraverso la Danimarca, una nazione che sembra abbiano messo lì A CAZZO (un po' come la Repubblica di San Marino in Italia), dove piove e c'è sempre vento, tanto che sui rettilinei finisco per consumare due set di saponette costantemente in piega per controbilanciare la spinta laterale dell'aria. Finalmente passo in Svezia attraversando il mitico ponte di Malmo, il più lungo d'Europa, opera di statura impressionante come del resto anche i suoi 648 euro di pedaggio, un costo al chilometro che farebbe invidia a chi ha vinto gli appalti per la realizzazione della Salerno - Reggio Calabria non fosse che la Salerno - Reggio Calabria non l'hanno ancora finita (e quindi si fa ancora in tempo a recuperare). Arrivo a Kalmar, graziosa, piccola cittadina sul mare, l'aria è impregnata di un odore che conosco, aguzzo lo sguardo in cerca della sorgente di tale aroma finché finalmente la scorgo, eccola lì, un gran bell'esemplare di bionda (di quelle senza schiuma) della specie "*culis parlantis*"... la seguo discretamente sottovento a dovuta distanza finché mi si presenta davanti agli occhi uno spettacolo più unico che raro, un intero branco di esemplari appartenenti alla stessa specie; la curiosità mi spinge ad avvicinarmi un po' troppo il che si rivela ben presto essere un errore visto che il branco si accorge della mia presenza e si volge a me. L'ultima cosa che ricordo è l'azzurro profondo di quegli occhi che celano intenzioni a me imperscrutabili, poi il buio.

DAY 3 – KALMAR (S) – STOCCOLMA (S) Km 484

Come per magia mi risveglio in un fienile in mezzo ai campi pervaso da un grande senso di soddisfazione e di compimento assieme ad un terribile mal di schiena, non so come sia finito in quel posto né cosa sia successo nell'ultima dozzina di ore ma la sensazione è comunque piacevole (a parte il mal di schiena). Improvvisamente un dubbio mi assale... controllo immediatamente le riserve di Merlot che scopro essere ancora integre, anche i salami e le soppresse rispondono all'appello... qualsiasi cosa sia successa, almeno per stavolta non ho dovuto pagare!

Mi avvio in direzione Stoccolma, piove e fa un po' freddino, ma sono preparato, l'abbigliamento tecnico regge, la schiena anche, a patto di non muoversi mai dalla sella del Kawatappi.

Arrivo a Stoccolma. Gli svedesi saranno anche famosi per il loro rispetto delle regole ma ben pochi rispettano i limiti di velocità e sorpassano a destra e a manca; sembra quasi di stare in centro a Milano in ora di punta, ben presto l'odore inconfondibile che mi condusse al fienile si fa sentire di nuovo e sempre più intensamente, le "*culis parlantis*" spuntano da ogni dove assieme ad una variante del posto che si distingue per le sue caratteristiche "tette a giroscopio". Sembrerebbe la terra promessa, non fosse che una pizza te la fanno pagare 40 euro e una bionda da mezzo 10 (ahimè quella con la schiuma), con la scusa che la farina la devono importare dal Kazakistan ed i pizzaioli da Sorrento. Anche se la tentazione è forte so

di non potermi permettere un'altra notte di amnesia così mi fermo in una caffetteria del posto per prendere qualcosa che mi aiuti a rimanere sveglio, ignaro del fatto che proprio quest'anno Stoccolma ha vinto il premio Nobel per il caffè più schifoso del mondo, se così si può chiamare un intruglio a base di acquaragia, ali di pipistrello, lingua di rospo, un pizzico di corteccia di abete nero del Sudan e l'ingrediente segreto di cui nessuno osa parlare..... e che quindi non sono riuscito a scoprire!

DAY 4 – STOCCOLMA (S) – HELSINKI (FIN) Miglia nautiche 260

M'imbarco a Stoccolma per traghettare durante la notte dalla Svezia alla Finlandia con posto letto in sala motori, in cabina senza finestre sotto il livello del mare e opzione supporto meccanici di bordo in caso di avaria relativa al cilindro motore su cui il letto è ubicato. Dalla cabina risalgo 3 ponti per le scale visto che l'ascensore non arriva fino alla zona "economy" chiamata anche "Bronx". Lungo il percorso, su ogni pianerottolo vengo fermato da pseudo-passeggeri che cercano di rifilarmi qualcosa, c'è chi vende il proprio corpo, chi droga sintetica, Viagra made in Russia, armi di contrabbando e chissà quant'altro. Finalmente raggiungo il ponte 4 e passo il controllo documenti per entrare in ascensore, i rimanenti otto ponti sono una esibizione di lusso sfrenato con cabine con ogni tipo di comfort e una navata centrale che percorre il battello in tutta la sua lunghezza, costellata da negozi, ristoranti e perfino una discoteca.

Una enorme insegna brilla alta sospesa come per magia a metà del corso, con su scritto "Via Mercatovecchio"; purtroppo l'unico pub a bordo è situato all'altra estremità della navata rispetto a dove mi trovo, il viale è zeppo di burini vestiti per l'occasione che parlano una serie di linguaggi strani ed incomprensibili, un po' come a Udine in centro al sabato pomeriggio. A passo spedito mi dirigo verso la mia meta, finalmente raggiungo il tanto agognato bancone che vanta una ampia rosa di "prodotti" internazionali; in preda all'entusiasmo senza pensarci due volte mi dedico subito una pinta di Black Stuff che nonostante il suo status di tax free, scopro venire a costare la bella cifra di sei euro a pinta, vado a gustarmela sul ponte esterno godendomi i colori di un magnifico tramonto sul Mare del Nord nonostante mi veda costretto a rientrare più volte a riempire la vitrea coppa nel tentativo di spegnere l'arsura che mi consuma dentro.

DAY 5 – HELSINKI (FIN) – VITASAARI (FIN) Km 467 (di cui un centinaio a girovagare per i boschi in cerca di un posto dove passare la notte)

Sbarcato ad Helsinki esco subito dalla città ed invece di seguire la costa decido di percorrere la Finlandia nell'entroterra attraversando la regione dei laghi. Nei primi km presso la capitale il traffico è particolarmente sostenuto e si possono incrociare veicoli addirittura ad intervalli di cinque minuti l'uno dall'altro, ma ben presto la situazione torna alla normalità, che significa ore di viaggio in solitaria come caratteristico di queste parti. La prima parte della giornata si svolge senza intoppi fra foreste verdissime e laghi che si susseguono in continuazione, fino al primo pomeriggio, momento in cui intravedo all'orizzonte alcune nubi particolarmente minacciose.

Poco male, sono preparato, sopra la tuta in goretex indosso la tuta da pioggia che cospargo completamente di uno strato di due centimetri di grasso di foca, sigillo caviglie, polsi e colletto con nastro americano, la sensazione è che non ci sia condizione atmosferica al mondo che mi possa fermare...

Proprio oggi, nella regione centrale della Finlandia che io sto attraversando, evidentemente sono previste prove generali di diluvio universale con gocce di pioggia grandi come secchiate d'acqua che non si accontentano di scendere dal cielo ma una volta arrivate a terra sembrano rimbalzare creando un effetto "pioggia a rovescio" che mi inzuppa dal basso, accompagnate da raffiche di vento tali da spostarti da una corsia all'altra della strada prima

ancora di riuscire a reagire. Quando il livello d'acqua sulla strada si porta pericolosamente vicino all'altezza dei condotti di aspirazione del Kawatappi, giungo alla conclusione che quello è il momento giusto di cercare un posto dove fermarmi per la notte; consulto il Ton Ton sull'argomento e la voce decisa di Germano mi convince a deviare di una quarantina di km dalla strada principale per raggiungere un hotel in culandia che secondo il dispositivo satellitare dovrebbe essere stato il più vicino alla mia posizione.

Dopo 40 km di strade secondarie ghiaiose e piene di buche raggiungo finalmente il posto designato che si rivela essere chiuso (probabilmente da un paio di anni), le condizioni atmosferiche non accennano a migliorare e l'acqua sta gradualmente guadagnando terreno attraverso i vari strati di protezione delle tute che indosso quando decido di ritornare sulla strada principale, dove dovrei avere sicuramente più possibilità di imbartermi in un posto dove trovare rifugio.

In barba al codice della strada lancio il fero Kawatappi alla massima velocità possibile in modo tale da acquaplanare sulle buche dell'asfalto "saltandole" una ad una con la speranza di rendere il viaggio un po' più "lineare" anche se, per la prima volta in vita mia, questo mi porta a sperimentare problemi di aderenza in curva (ora so cosa provano quelli bravi quando gli molla il "culo" della moto), inoltre come ultima difesa contro la pioggia che avanza verso gli strati più interni di abbigliamento, per mantenere la concentrazione e combattere il freddo, inizio a bestemmiare a squarciagola dall'interno del casco.

Tornato sulla strada principale, prendo in direzione nord e dopo circa 5 km trovo indicazioni per un hotel nelle vicinanze; le seguo per circa un chilometro dopodiché, probabilmente a causa della scarsità di materie prime per cartelli in questa zona mi trovo davanti ad un incrocio a tre vie senza alcuna indicazione da seguire... il mio istinto di ragno mi suggerisce di andare a sinistra e siccome il mio istinto di ragno è sempre sbagliato, prendo a destra, che si rivela subito la cosa giusta da fare visto che dopo un centinaio di metri l'agognato edificio si presenta davanti ai miei occhi. Mi presento alla reception inzuppato e grondante, con ancora casco e guanti addosso e con voce da robocop chiedo se c'è una stanza disponibile per la sera. La tipa tatuata e piercingata, vestita come un combattente ribelle siriano annuisce e mi consegna le chiavi senza fare troppe domande. Una volta portati i bauletti in camera, in men che non si dica le nubi si diradano e ritorna uno splendido sole... porca di una puttana!!! (le bestemmie, alla fine, si sono rivelate efficaci anche se con un po' di ritardo).

DAY 6 – VITASAARI (FIN) – ROVANIEMI (FIN) Km 461

Dopo una abbondante colazione a base di pesce indefinito alla griglia, uova strapazzate, wurstel, bacon, funghi, tre panini con affettati locali, quattro fette biscottate con burro e marmellata, due (quasi) caffè in tazza industriale e mezzo litro di succo di arancia, parto verso Rovaniemi che si vanta di essere il paese di origine di Babbo Natale. Durante il percorso, qualche scroscio qua e là ma nulla a che vedere con la fine del mondo del giorno precedente... a quanto pare la schermatura di bestemmie resiste più del previsto. La strada si fa leggermente più interessante con curve ad ampio raggio, la regione dei laghi gradualmente lascia spazio ad un paesaggio collinoso. Rovaniemi non mi fa una gran impressione, assomiglia alla classica trappola per turisti in bassa stagione, ovunque ti giri c'è qualcosa intitolato a Santa Claus (a.k.a. Babbo Natale), Farmacia Santa, Ristorante Santa, Agenzia Immobiliare Santa, Centro massaggi cinesi Santa... prima di andare a cena mi concedo una sauna che in Finlandia ho trovato inclusa di prassi nella tariffa di pernottamento di tutti i posti in cui mi sono fermato, nella speranza magari di finire al vapore assieme a qualche "patata" di qualità, speranza che, ben presto, svanisce davanti ad un cartello appeso sulla porta della sauna che indica orari diversificati per uomini e donne,

vabbè è andata storta e finisco a lessare assieme ad un russo che indossa il colbacco (dentro la sauna!!!) su cui troneggia una spilla dell'Armata Rossa, anno di leva 1937.

Alla reception dell'albergo mi consigliano un ristorante tipico per la cena, dove mi assicurano che anche gli autoctoni spesso consumano i loro pasti... il che, si rivelerà più tardi essere stata una gran presa per il culo, ad ogni modo mi fido e finisco a mangiare stufato di renna e bere estratto di rugiada ricavata da un albero della zona che avrebbe dovuto avere un retrogusto di foresta e che invece, al mio palato tutt'altro che raffinato sembra proprio avere il tipico sapore di acqua di rubinetto, cerco quindi di rimediare, come si suol dire, in corner, ordinando una "Birra dell'orso" che costa come una bottiglietta di Chanel nr. 5 ma che almeno sa di qualcosa. Inutile dire che di Santa Claus o tantomeno dei suoi aiutanti non c'è neanche l'ombra.

DAY 7 – ROVANIEMI (FIN) – INARI (FIN) Km 329

Tappa corta di avvicinamento. Dopo una abbondante colazione degna di queste latitudini e contenente una quantità di calorie equivalente a circa 3 pasti completi dell'area mediterranea, mi invio verso nord (tanto per cambiare), destinazione Inari, sede del parlamento lappone che, con grande invidia di quello italiano, si riunisce in assemblea circa due volte l'anno. E' proprio vero che i fancazzisti sono un fenomeno globale, almeno spero che qui abbiano il buon senso di pagarli un po' di meno rispetto a quelli nostrani.

Poco dopo Rovaniemi finalmente attraverso la linea del circolo polare artico. A marcare tale confine ideologico, un mega centro turistico completo di ristorante, fast food, caffetteria, ed immancabile negozio di souvenir. Non amando particolarmente questi luoghi di aggregazione di stupidità di massa, mi fermo solo per una foto veloce di rito per poi rimettermi subito in strada.

La strada si snoda fra un susseguirsi di laghi e foreste, la guida è piacevole e di tanto in tanto l'aria si impregna di odori quasi dimenticati come quello del legno appena tagliato, della pece resinosa degli abeti o delle scoregge del calabrone gigante delle Ardenne.

Nel primo pomeriggio arrivo ad Inari, una ridente cittadina composta da sei case, tre alberghi, un supermercato, una chiesa e l'immancabile negozio di souvenir e da miliardi di insetti fra mosche, moscerini, zanzare e derivati vari, fra i più rompicoglioni che abbia mai incontrato in vita mia.

Ceno in albergo a base di filetto di renna; la cameriera non è bellissima ma è una di quelle che "fa sangue". Penso che lei ne sia consapevole e facendo leva su questo fattore riesce facilmente a rifilarmi una bottiglia di Karhu ed una di Lapin Kulta (birre locali) che pagherò accendendo un secondo mutuo sulla casa non appena rientro da questo viaggio.

DAY 8 – INARI (FIN) – SKARSVAG (NOR) Km 398

Finalmente sono all'ultima tappa prima dell'arrivo a Capo Nord. Parto di buonora, le foreste lasciano gradualmente spazio ad arbusti che si riducono ben presto a distese di erba man mano che si prosegue verso nord. Finalmente incontro le prime renne in carne ed ossa dopo averne osservato più volte la sagoma sui cartelli stradali di pericolo ed il sapore nei piatti di portata.

La mia proverbiale fortuna non si smentisce, così la prima che incontro sta proprio in mezzo alla strada dietro l'unica curva cieca presente in tutta la regione; ci manca poco che non la carichi sul cupolino, lei mi lancia uno sguardo pietoso poi si volta e continua a brucare senza muoversi di un millimetro, mi è subito chiaro che io, qui, sono soltanto un ospite.

Attraverso il confine con la Norvegia e come per magia, il panorama cambia sensibilmente, le strade si fanno più tortuose, per grande gioia del Kawatappi, lo sfondo più montagnoso e, all'orizzonte, scorgo punte innevate.

Una volta entrato in Norvegia, le renne diventano parte del panorama, la strada segue la costa aprendosi a paesaggi mozzafiato e se la Finlandia mi era piaciuta un sacco, la Norvegia sembra superare abbondantemente ogni aspettativa sin dai primi chilometri.

Nel pomeriggio arrivo a Skarsvag che si vanta di essere il paese di pescatori più a nord del mondo, 37 abitanti che, in alta stagione, può arrivare a toccare persino le 52 unità. Mi sistemo in albergo, la stanza misura 1 metro per 2 incluso il bagno, profumata alla muffa con temperatura interna da sauna finlandese visto che sta in battuta di sole per 24 ore al giorno; bisogna dire però che il letto, in posizione verticale, è dotato di cinghie di sicurezza, così non si rischia di collassare sulla parete di fronte della stanza mentre si dorme. I locali mi sconsigliano di andare a vedere il sole di mezzanotte a Capo Nord perché, vista la stagione, finirei a sgomitare fra corriere di turisti di età media intorno ai 72 anni che hanno vissuto gli ultimi 8 giorni in un autobus. Nonostante le patacche prese finora, decido comunque di seguire il loro consiglio e di recarmi a Kirkeporten per godermi lo spettacolo. Kirkeporten significa "porta della chiesa" ed è una conformazione rocciosa che si potrebbe descrivere in maniera triviale come un buco a forma di triangolo ricavato dal tempo e dagli elementi atmosferici nel profilo della scogliera a picco sul fiordo, visto che buchi e triangoli hanno sempre avuto un forte ascendente sul sottoscritto mi sembra doveroso almeno andare a dare un'occhiata.

Arrivo sul posto verso le 11 di sera, il sole è già alto, e nonostante l'invasione di zanzare norvegesi giganti, tanto rompicoglioni almeno quanto le sorelle lapponi, mi apposto per immortalare l'evento del sole a mezzanotte. In men che non si dica mi trovo in compagnia di una decina di persone che, a quanto pare, hanno avuto la mia stessa idea e fra loro ci sono pure alcune patate di un certo rilievo di cui una, di categoria decisamente superiore alla norma, che credo sia a tutt'oggi il più bel tubero su cui abbia mai posato gli occhi, che si divertono a farsi fotografare eseguendo coreografie in controluce... fanculo alle zanzare decido di rimanere fino alla fine dello spettacolo improvvisato!

DAY 9 – SKARSVAG (NOR) – NORDKAPP (NOR) Km 26

Oggi giornata di riposo anche per dare un po' di tregua alle vesciche formatisi là dove non batte il sole... ma sul versante di ponente, che hanno ormai raggiunto le considerevoli dimensioni di noci di cocco. Mi reco in mattinata alla rupe, il cielo è limpido e la temperatura è intorno ai 28 gradi, condizioni che ovviamente chiunque si aspetterebbe di trovare al circolo polare artico in questa stagione. Varcato il casello di ingresso a pedaggio, arrivo in un grande piazzale stipato di camper e corriere che, ancora ignaro della sorte che mi sarebbe aspettata, non mi passa neanche lontanamente per la mente che di lì a breve diverranno un incubo che mi accompagnerà lungo tutta la strada di ritorno.

Attraverso il centro turistico ancora sonnolento e non ancora del tutto funzionale vista l'ora mattutina che mi separa dal piazzale semi-deserto, ultimo lembo di terra prima dei ghiacci, avamposto del mondo civilizzato a confine con la natura artica e selvaggia. Ai piedi del dirupo un mare calmo, di colore azzurro profondo che va man mano scemando fino a fondersi con quello del cielo sulla linea dell'orizzonte, laggiù, sul punto di contatto, a poco più di 2000 km di distanza, il Polo Nord che non posso vedere ma solo immaginare.... e penso: "se solo il Kawatappi fosse anfibio".

Al pomeriggio rientro in albergo per fare il punto della situazione e pianificare a grandi linee il resto del viaggio e mentre sto rientrando, dall'alto della rupe vedo una coltre densa e grigia di nubi risalire velocemente il fiordo lungo i suoi fianchi come a divorarli ed in men che non si dica mi ritrovo avvolto in una nebbia così fitta che neanche in centro a Milano a febbraio.

DAY 10 – SKARSVAG (NOR) – TROMSO (NOR) km 643

Dopo la solita abbondante colazione degna di uno scaricatore di porto scozzese in trasferta alle isole Falkland, mi metto in strada, da qui in poi è tutta discesa, la nebbia è ancora fitta e si condensa fastidiosamente sulla visiera del casco... in poche parole, non si vede un CAZZO! Inoltre da queste parti i guard-rail non vanno tanto di moda e su molte curve si ha veramente la sensazione che se si mettono le gomme due centimetri fuori dalla striscia di asfalto va a finire che ti ritrovano nell'anno 2300, mummificato, in cima ad un vulcano in Islanda. Non mi cago sotto, solo perchè il culo mi fa talmente male che ormai ha perso ogni sua funzione.

Per fortuna, dopo qualche decina di chilometri la nebbia si dirada, gradualmente si ritorna ai caratteristici 30 gradi del clima artico che trasformano il giubbotto da moto in una sauna portatile, poco male, magari è la volta buona che riesco a perdere qualche etto.

Man mano che la strada scorre sotto le ruote il paesaggio passa da roccia e prati a roccia ed arbusti per poi finire in roccia e boschi. Se la Finlandia è il paese dei laghi, la Norvegia sembra essere quello di torrenti e cascate, ce ne sono dappertutto, a destra e a manca, dietro ogni curva, a volte quasi in mezzo alla strada.

Arrivato alle porte di Tromso, il fedele Beton Ton mi indica di entrare in una galleria; poco male, le gallerie in Norvegia sono all'ordine del giorno, ma questa in particolare mi riserva alcune sorprese ed infatti, dopo qualche centinaio di metri arrivo ad una rotonda ricavata nella montagna, purtroppo con decine di metri di roccia sopra la testa. Il Beton Ton non mi è di grande aiuto, così decido di affidarmi ancora una volta a quel procedimento rigorosamente logico che mi ha consentito di arrivare fino a qui, ovvero, decido A CAZZO! Superata la rotonda, mi immetto in una seconda galleria che dopo qualche centinaio di metri sbocca, con grande stupore da parte mia, su un'altra rotonda sotterranea, altra decisione A CAZZO! E dopo ore di vagabondaggio nelle viscere dell'isola di Tromso fra gallerie e rotonde ricavate nella roccia, quando le speranze di uscire da quel labirinto di strade sepolte, anticamera dell'inferno, stanno per abbandonarmi, finalmente scorgo la luce alla fine di un tunnel, l'aria mi riempie di nuovo i polmoni, il mondo si riprende i suoi colori, passo davanti alla polizia, impenno, urlo un "vaffanculo" a squarciagola e mostro agli agenti il dito medio in un inequivocabile gesto di gioia e di sfida alla vita.

DAY 11 – TROMSO (NOR) – MOSKENESØYA (NOR) km 538

Attraverso il parco naturale delle Lofoten, un paesaggio surreale fatto di montagne a picco sul mare, piccoli villaggi di pescatori e persino piccole spiagge che si fanno spazio laddove le pareti rocciose si immergono nelle acque fredde del Mare del Nord. È emozionante guidare su queste strade fatte di curve e panorami mozzafiato, ponti a gobba di cammello e rincoglioniti col camper.

Arrivo in serata in albergo, dove a fare gli onori di casa trovo una patata notevolissima che con i suoi occhi e capelli neri, pelle abbronzata ed un culo ad "alta e ribalta" non ha molto in comune con lo stereotipo della classica norvegese. Il modo spigliato con cui parla inglese, i suoi modi caldi e gentili ma soprattutto quel suo parlare con un accento che ha un non so che di britannico ma non troppo, mi induce a pensare che la gnocca non abbia radici autoctone infatti ben presto mi rivela di essere australiana... "from Brisbane to be more precise", quando scopro che ha sposato un norvegese, il mio interesse scompare di punto in bianco, ma rimane la consapevolezza che in Australia, prima o poi, a dare un'occhiata ci devo andare.

DAY 12 – MOSKENESØYA (NOR) – MOSJOEN (NOR) km 420

In mattinata traghetto dalle Lofoten a Bodo per poi proseguire verso sud, esco dal circolo polare artico e le temperature passano dai 30 ai 32-33 gradi in ora di punta, i rincoglioniti

col camper sono sempre di più tanto da indurmi a pensare che in Norvegia il numero di camper pro-capite sia più alto di quello dei telefonini da noi... il che è tutto dire!

DAY 13 – MOSJOEN (NOR) – KRISTIANSUND (NOR) km 584

Oggi tappa di avvicinamento alla famosa Atlantic Road considerata da molti essere tra i tratti di strada più belli del mondo. Sarà che mi sono abituato al panorama, oppure sarà che il male al culo mi annebbia la vista ma oggi sembra ridursi tutto ad un susseguirsi di torrenti, cascate, boschi, cascate, torrenti, boschi e camper, camper, camper. Date le temperature ormai viaggio in mutande e canottiera, ed è già tanto che continui ad indossare il casco. Lungo la strada vedo moltissima gente sdraiata in spiagge sassose a prendere il sole, alcuni addirittura a fare il bagno e mi viene spontaneo chiedermi perchè le spiagge in Norvegia si trovino spesso nelle vicinanze degli scarichi della zona industriale... forse è dovuto al fatto che da queste parti sono talmente attenti all'ambiente che l'acqua degli scarichi delle fabbriche si potrebbe addirittura bere oppure è un modo come un altro per esercitare un controllo demografico, ad ogni modo le spiagge con la raffineria sullo sfondo non sono certo tra le mie preferite.

DAY 14 – KRISTIANSUND (NOR) – HAMAR (NOR) km 537

Parto di buon'ora all'attacco dell'Atlantic Road che però purtroppo non riesco a godermi a causa di una nebbia fittissima, non tutte le ciambelle riescono col buco, vorrà dire che ripasserò un'altra volta quando avrò una mezza giornata libera. Proseguo verso sud, i camper e le roulotte sono sempre più numerosi. Mentre mi fermo per strada a fare benzina vengo attratto da un oggettino particolarmente interessante in mostra sugli scaffali del minimarket della stazione di servizio. Si tratta di un bazooka portatile disintegratore di camper, con attacco da manubrio in offerta speciale corredato di caricatore da 100 colpi; considerata la situazione, mi sembra un ottimo investimento. Montato il bazooka sul Kawatappi riprendo la strada, purtroppo dopo soli 20 minuti di marcia, nonostante nessuno dei colpi sparati sia andato a vuoto, rimango senza cartucce, non c'è niente da fare contro l'epidemia di camperisti rincoglioniti che infesta queste zone così alla prima occasione regalo il bazooka ad un combattente afgano che incontro per strada e che mi racconta essere venuto da queste parti a raccogliere ortiche.

Mi appresto a scalare la strada dei Troll per poi scendere dall'altra parte verso il Geiranger fjord, che si rivelerà il tratto di strada più bello in assoluto di tutto il viaggio, peccato solo per l'invasione di turisti sulle strade. Per fortuna sui tornanti di queste strade strette le corriere zeppe di turisti da reparto di geriatria, sono costrette a fare manovra il che mi consente di sorpassare all'interno delle curve superando in media 20-30 camper alla volta che invece sono costretti ad aspettare in fila.

DAY 15 – HAMAR (NOR) – HIRTSHALS (DK) Km 258 + Km 170 in traghetto

Oggi semplice tappa corta di trasferimento per prendere il traghetto che mi porterà in Danimarca, niente di rilevante fatta eccezione per il team di bionde che serve la colazione al B&B dove mi sono fermato a dormire. Lungo la strada mi sorpassano due motociclisti su Harley Davidson, di quelli incazzatissimi tutto borchie e giubbotto in pelle con la toppa degli Hell's Angels sulla schiena che mi guardano con aria di superiorità ed un pizzico di disprezzo; li incontrerò di nuovo più tardi in un autogrill dove mi fermerò a fare benzina, distesi sotto le loro moto a cercare di rimettere assieme i pezzi di motore che avevano perso per strada.

Del resto che cosa ci si può aspettare da una moto che costa come una Lamborghini, pesa come un Iveco Turbostar completo di rimorchio e ha le prestazioni di un Deutz?

DAY 16 & 17 – HIRTSHALS (DK) – MAGDEBURG (D) – SAN MARCO (I) Km 1898

Se la Finlandia è il paese dei laghi e la Norvegia è quello dei torrenti e delle cascate (e dei camper!!!), la Germania è sicuramente la nazione simbolo dei lavori in corso in autostrada e delle code di autotreni. Dopo tanti km passati in sella, la stanchezza e la voglia di tornare a casa si fanno un po' sentire così cerco di mettermi più strada possibile alle spalle, per fortuna le medie di percorrenza di queste parti sono molto più alte rispetto a quelle delle strade norvegesi.

Sulle autostrade tedesche 12 camion su 10 hanno targa polacca mentre i restanti 5 sono lituani. Alla sera del 17° giorno arrivo a Tarvisio con già più di 900 km sul groppone, per cui stufo della guida monotona ed alienante da autostrada decido di fare un rientro in bellezza e prendo per il passo del Predil, sconfino momentaneamente in Slovenia per poi rientrare da Ucea, dove mi sembra di scorgere in lontananza un tipo losco che conduce un branco di maiali al coperto delle ombre del bosco, forse il contrabbandiere di Resia di cui mi parlò la tipa curda alla reception dell'hotel di Flensburg. Dopo tutti questi anni è ancora in attività. Valico passo Tanamea e mi accingo a scendere verso Tarcento. Sulle curve delle strade nostrane il Kawatappi va in piega da sola fino a grattare le pedane sull'asfalto, mi viene da pensare che sarebbe veramente tragicomico, dopo aver percorso così tanta strada, andarsi a schiantare a meno di 100 chilometri da casa, ma nonostante ciò non demordo.

Le persone che incrocio per strada mi guardano e vedono solo un altro motociclista come tanti carico di bagagli, sporco e puzzolente ma io da dietro il caso non riesco a togliermi un sorriso smagliante dal volto. Poco più di una settimana prima ero in cima all'Europa, provo un grande senso di soddisfazione e di conquista, rientro trionfante nella terra che amo... ma ovviamente questo, loro, non lo possono nemmeno immaginare.

Guidando in queste valli, guardando i colori del tramonto friulano e vedendo le ragazze che passeggiano ai lati delle strade o si incontrano nelle piazze dei nostri piccoli paesi in questa sera d'estate mi sento di affermare con forza che il nostro Friuli non ha proprio nulla da invidiare a nessuno dei paesi scandinavi.

Mi fermo a tracannare tre birre da mezzo ad un prezzo onesto, assieme al meccanodromico cambiagomme a.k.a. Furia (è martedì ed il "The ocker" oggi è chiuso) prima di andare a casa, per festeggiare questo importante traguardo tra amici... priceless!!! Per tutto il resto c'è MasterCard.

