

EuropaAsia 2005 – da Bari a Pechino in Fiat 500 - il Diario di Viaggio

la Partenza



Siamo partiti ufficialmente da Torino, dopo aver rodato il Cinquino per 1200 chilometri

da Bari, percorrendo in lungo tutta l'Italia sulle statali, attraversando gli Appennini e viaggiando di notte per evitare lo snervante traffico. A Torino il Cinquino ha ricevuto tutti gli onori di mamma Fiat, trotando allegramente sulla celebre pista sopraelevata del Lingotto. Foto, simpatia dei passanti e sorrisi ci hanno accompagnato fino a Milano dove abbiamo fatto tappa a Piazza del Duomo, presso la mostra Annicinquanta.

Torino – Kiev

In viaggio da Milano a Kiev, attraversando l'Ungheria e strade da incubo! Dopo una buona tabella di marcia in Ungheria siamo costretti a rallentare anche se l'accoglienza della gente ci accompagna e ci sostiene. Partiti la sera stessa da Milano, abbiamo passato la frontiera con la Slovenia il mattino seguente e quella con l'Ungheria in serata. Passata Budapest, a Fuze-sabony ci siamo concessi tutti e tre un meritato riposo nella foresteria di una stazione ferroviaria. Al mattino, il Cinquino ha raggiunto la frontiera con l'Ucraina, prima tappa fuori dall'Unione Europea. La situazione delle strade è subito precipitata: vere e proprie voragini nell'asfalto hanno messo a dura prova più i nostri fondoschiena che la resistenza della 500, rallentando notevolmente i ritmi tenuti fino all'Ungheria. Abbiamo fatto tappa prima a Mykachevo, poi a Rivne e infine, ieri sera, siamo arrivati a Kiev. Questa mattina, portato il Cinquino a spasso per le strade della capitale,

l'accoglienza calorosa della gente e della polizia ci ha consentito di percorrere anche zone chiuse al traffico e di scattare le foto che inviamo. Stasera a letto presto perchè domani partiamo di buon mattino alla volta di Harkov.

Kiev – Saratov

Km 5933 dalla partenza

Abbiamo raggiunto Harkov la sera di lunedì 25 aprile. Per la strada i sempre graditi sorrisi e saluti degli altri automobilisti. La città all'arrivo era buia e le strade erano molto dissestate, però le poche vie del centro ancora animate ci hanno subito fatto sentire a nostro agio. Il mattino seguente, dopo la doverosa visita al celebre politecnico ancora controllato dallo sguardo severo di Lenin, beffardamente attorniato da giostre e cambiavalute al nero, siamo ripartiti a bordo del Cinquino in direzione di Lugansk, tappa di pernottamento prima della frontiera con la Russia. Sulla strada con un manto d'asfalto re lativamente migliorato, di punto in bianco la tragedia: il motore si spegne e la 500 si adagia su una lieve salita. A quel punto, forti degli insegnamenti di Nicola e Gaetano (i nostri meccanici che tutt'ora ci seguono anche per sms) abbiamo verificato che si trattava di un problema elettrico e abbiamo cambiato nell'ordine: condensatore, bobina e puntine platiniate senza alcun



risultato. A quel punto, alla luce della torcia e col freddo che aumentava, ci siamo ufficialmente disperati. Come sempre succede, però, è nei momenti di maggiore disperazione che il genio umano da il meglio di sé...oops! La levetta dello staccamotore è proprio sopra i piedi del passeggero e basta poco per spostarla inavvertitamente! Risultato: basta un click per passare dalla disperazione alla felicità. E per le

due ore perse, pazienza! Siamo arrivati quindi a notte fatta a Lugansk, dove siamo subito stati letteralmente rapiti da due simpatici ragazzi che ci hanno aiutato a trovare un albergo economico, un parcheggio sicuro, e ci hanno scarrozzato sulla loro auto con l'autoradio che pompava tecno-pop russo a tutto volume.

La madre Russia.

Al mattino, abbiamo raggiunto la frontiera; superato il posto di controllo ucraino, ci siamo ritrovati di colpo nella Russia dell'assurda burocrazia e della corruzione. Le interminabili cinque ore di attesa sono state scandite da ripetute e sfacciate richieste di danaro. Usciti sfianati ma col portafogli intatto, siamo riusciti a percorrere solo pochi chilometri prima del buio alla media di venti all'ora, zigzagando tra buche grosse come crateri. Nottata passata in un motel grazie a un russo che prima ci ha cambiato al nero venti euro, ci ha offerto un giro di vodka e poi ha cercato di spillarci dei soldi minacciando di chiamare la polizia per il cambio illegale, finché non ci ha salvato la portiera del motel aiutata dalla presenza di un energumeno al quale è bastato uno sguardo per far calmare il tipo.

Al risveglio abbiamo fatto la conoscenza di un simpatico francese che con la sua bicicletta è partito da Marsiglia alla volta del Vietnam. Foto di gruppo con bici e Cinquino e buona fortuna a entrambi. Siamo arrivati a Volgograd verso le tre del pomeriggio. Piove da diverse ore e fa freddo, ma immergere una mano nel maestoso Volga era un nostro desiderio da tanto tempo. Quest'anno corre il sessantesimo anniversario della battaglia di Stalingrado, e la città è piena di striscioni inneggianti alla vittoria. Il simbolo stesso della città è una maestosa statua della madre Russia alta settanta metri



che brandisce una spada alta altri undici metri. Nonostante la mole spropositata, la figura risulta dinamica e armoniosa.

Il nuovo itinerario. Durante la serata in albergo abbiamo rivalutato l'itinerario che ci eravamo prefissati e abbiamo deciso di seguire solo e soltanto le strade principali, che sono in uno stato appena decente. Non andremo più ad Astrakhan, proseguiremo lungo il Volga verso nord, passeremo Saratov, Samara, Ufa e Cheliabinsk, entrando in Kazakistan da Petropavlovsk. L'altro ieri siamo arrivati a Saratov, da dove stiamo scrivendo, con l'intenzione di riposarci un giorno.

Saratov. L'arrivo è di quelli col botto! Una voragine così paurosa da meritarsi una foto, ha quasi risucchiato il Cinquino infliggendogli la prima sconfitta tranciando un manicotto dei freni. Considerando che oggi è la pasqua ortodossa e che tutti i meccanici sono chiusi, ancora una volta ci siamo dichiarati ufficialmente disperati. Stamattina ci siamo mossi alla ricerca di una qualunque officina, ma la 500 ha completamente smesso di frenare. Mesti e sconfitti abbiamo ripreso la strada in direzione dell'albergo, frenando col freno a mano, quando sulla strada abbiamo trovato forse l'unica officina aperta di tutta la città, gestita da una famiglia turca e che quindi non festeggiava la pasqua. Pare che il guasto sia risolto, e che quindi domani possiamo riprendere il cammino verso Samara.



Saratov – Astana

Km 7943 dalla partenza



Quando siamo partiti da Saratov era lunedì di pasquetta.

Sulla

strada per Samara ci siamo fermati nei pressi di un lago, dove un simpatico omaccione cuoceva alla brace degli enormi e succulenti *Shashlik*, gli spiedini di carne molto comuni in tutta la regione. Satolli e soddisfatti ci siamo rimessi in macchina, ma per una misteriosa legge di compensazione, dopo pochi chilometri, i freni hanno smesso nuovamente di funzionare. Era impossibile fermarsi su quel tratto di strada, così, lentamente, abbiamo comunque continuato a guidare fin quando, verso sera, abbiamo trovato un enorme uzbeko che gestisce una specie di motel a un centinaio di chilometri da Tolyatti e che ci ha segnalato un'officina sulla strada. Il mattino seguente abbiamo seguito le sue indicazioni, ma l'accoglienza del meccanico non è stata delle più calorose: si è stretto nelle spalle e ha confessato di non capirci niente, consigliandoci un centro assistenza specializzato... ma dove?! Abbiamo continuato a guidare fermandoci a ogni officina che trovavamo, ma ottenendo le stesse risposte. Dopo molti chilometri la guida è diventata impossibile e allora abbiamo deciso di provare a metterci mano noi; preso il manuale di istruzioni del Cinquino e, cercando anche di ricordare quello che aveva fatto il meccanico turco di Saratov, abbiamo fatto lo spurgo del circuito su tutte e quattro le ruote. Due ore con le mani nell'olio ma alla fine i freni funzionavano, non come prima ma funzionavano! Alla sera siamo arrivati a Samara, dopo esserci anche persi seguendo una strada nuova di zecca ma che si perdeva in mezzo ai campi. Giusto il tempo di una passeggiata sul lungofiume col

Volga infiammato da un tramonto indimenticabile, e cena a base shashlik e birra. La partenza da Samara ci ha impegnato per oltre un'ora e mezza. L'assoluta mancanza di indicazioni in una città di un milione e mezzo di abitanti può rendere l'impresa davvero sfiancante. Ci siamo diretti verso Ufa, città un tempo chiusa agli stranieri e oggi capitale della Repubblica del Bashkortostan, entità semiautonoma all'interno della Federazione Russa, abitata in gran percentuale da tatar e bashkiri. La strada, nonostante sia la M5, era lenta e dissestata. Abbiamo attraversato la Repubblica del Tatarstan e ci siamo dovuti registrare a una sorta di posto di frontiera.

Gli amici a Ufa. Cambiando fuso orario di due ore, siamo arrivati a Ufa che era già notte. Chiedendo informazioni per un albergo economico, abbiamo conosciuto Viktor e Ruslan, che ci hanno accompagnato fino a un albergo in centro. La loro gentilezza era tale che, nonostante fosse tardissimo, ci siamo ritrovati prima davanti a una birra e poi a brindare con la vodka a casa di Viktor riuscendo a rientrare in albergo solo alle 4 e dopo la promessa di incontrarci nuovamente l'indomani. La sera seguente la abbiamo trascorsa a casa di Timur e Olga, una coppia di giovani sposi amici di Viktor, insieme a un numero indefinito di amici di cui non ricorderemo mai i nomi. Birra, vodka, pesce affumicato cani e gatti per la casa hanno reso la serata piacevole e hanno fatto trascorrere velocemente le ore fino al mattino.



Entriamo in Asia... Siamo partiti tardissimo da Ufa per arrivare altrettanto tardi a Chelyabinsk. Abbiamo definitivamente attraversato gli Urali e siamo entrati ufficialmente in Asia! Appena usciti dall'albergo per una passeggiata serale abbiamo conosciuto Andrey ed Elena, ragazzi benestanti dal perfetto inglese e dalla solita ospitalità. Da una semplice informazione ci siamo trovati in dieci minuti a casa di Dima, un loro amico, e poi la nostra prima volta in discoteca in Russia. La notte successiva abbiamo fatto una tappa tecnica a Kurgan per avvicinarci al confine col Kazakistan. Il passaggio della frontiera è stata un'esperienza devastante: prima il passaporto non era buono, poi è diventato valido ma con la macchina non potevamo entrare, poi ancora bastavano 200 euro per sistemare tutto. Abbiamo tenuto duro e ce la siamo cavata mollando agli avidi doganieri due zainetti che ci aveva dato la Fiat e di cui non ce ne facevamo niente! Siamo arrivati a Petropavlovsk in tempo per assistere ai festeggiami-



menti del 9 maggio.

Lunedì infatti si sono festeggiati i 60 anni della battaglia di

Stalingrado (oggi Volgograd), che qui chiamano in tono apologetico Giorno della Vittoria. La giornata seguente l'abbiamo sacrificata per cercare in tutti i modi di collegarci a internet e aggiornare il diario di viaggio, ma solo per scoprire che al business centre non c'era connessione, alla posta mancava la corrente e quando, dopo estenuanti trattative, abbiamo ottenuto di usare la connessione lentissima di una biblioteca pubblica siamo riusciti a leggere solo un paio di email prima che la linea si interrompesse definitivamente. Adesso siamo ad Astana, capitale del Kazakistan dal 1997, poco più di una cittadina in ricostruzione, nella qua-

le tra le case fatiscenti dei sobborghi stanno spuntano i nuovi edifici in vetro costruiti coi proventi della vendita del petrolio. Qui, a differenza di Petropavlovsk dove è presente una forte maggioranza russa, si respira già aria di Asia con un mix di origini mongole e turcomanne.

Astana – Novosibirsk

Km 9197 dalla partenza

Dall'ultimo aggiornamento ne sono cambiate di cose... siamo di nuovo in Russia. Il cambio di programma è stato radicale. Poiché la partenza è avvenuta con un notevole ritardo sul programma, il visto per il Kirghizistan è scaduto prima che potessimo metterci in ruota. Così non ci è stato più possibile incontrare il nostro contatto cinese al passo Irkestam tra Kirghizistan e Cina. A complicare la situazione ci si è messa una rivolta in Uzbekistan, e ci è stato detto che le frontiere con i paesi limitrofi erano chiuse a tempo indeterminato. Samatkanda, Bukhara, Khiva... purtroppo dovranno aspettare, anche se l'unico a essere contento è stato proprio il Cinquino che con il suo motore raffreddato ad aria ama tanto il clima fresco.

Alla ricerca di un visto lungo la Transiberiana.

Non è stato facile accontentarlo: avevamo bisogno di un nuovo visto russo, per cercare di arrivare a Khabarovsk, dove tentare di avere anche un nuovo visto cinese al consolato e sperare di entrare da qualche parte in Cina per raggiungere la meta del nostro viaggio. È un'impresa davvero difficile, fiancheggiare per oltre 6000 chilometri i binari della mitica transiberiana, la ferrovia che ha segnato la conquista dell'estremo oriente russo a cavallo tra i due secoli, e ancor oggi la più lunga ferrovia al mondo. Solo fino all'estate scorsa, la transiberiana era l'unica via terrestre di collegamento tra Mosca e Vladivostok, ma entrambi ricordiamo di aver letto un articolo sull'Internazionale sui grossi lavori sul tratto di strada mancante tra alcune città siberiane: un buco di circa 1500 chilometri che oggi è colmato con una "via dei pionieri" per i mezzi cingolati,

un'opera enorme che richiederà forse più di un decennio per essere completata. Nessuno dei due ha ancora avuto il coraggio di accennare al Cinquino dei giorni di sterrato che lo attendono. Richiesto il visto russo, ci è stato subito rifiutato dal console ad Astana, ma noi, non demordendo, siamo andati a chiedere aiuto all'ambasciata italiana. Lì ci siamo subito sentiti a casa, tra sorrisi e curiosità per la nostra impresa e circa sei ore di attesa per avere una letterina di presentazione per l'ambasciata russa. La lettera non ha sortito gli effetti desiderati, ma un mix di sorrisi e insistenza da parte nostra ha fatto breccia nel personale russo che comunque, pur tra le maglie della burocrazia, si è dimostrato gentile, efficiente e comprensivo: ci hanno permesso di consegnare i documenti oltre l'orario di chiusura e il giorno dopo, sabato, mentre l'ambasciata italiana era chiusa, alle nove del mattino il nostro visto era pronto per la consegna. Ci rammarica solo che uno di noi (non diciamo chi) ha sfondato con la sua solita grazia un grosso vaso di creta all'ingresso dell'ambasciata russa, ricevendo – al posto del conto dei danni – un incredibile sorriso di comprensione.

Nella steppa Kazaka. Siamo partiti immediatamente, attraversando la spopolata steppa Kazaka, e siamo arrivati in serata a Pavlodar, nel nord del paese, e quasi interamente abitata da russi. Non siamo quasi neanche entrati in città che siamo stati fermati da Andreij e Mikhail, rispettivamente designer e ingegnere meccanico, nonché fanatici di auto sportive, che curano una trasmissione di motori su una tv kazaka. Da quando siamo entrati in Russia, abbiamo sempre ricevuto calore e ospitalità, ma quella di Andreij e Mikhail è stata vera e propria amicizia. Siamo stati insieme la serata e tutto il giorno successivo, abbiamo fatto una simpatica intervista per il loro programma, con Marina, la graziosa moglie di Andreji, che faceva da interprete dall'inglese. La sera siamo andati tutti e cinque a cena in un tipico ristorante russo, dove solamente con grande fermezza siamo riusciti a frenare l'incontenibile

generosità dei ragazzi, dividendo a metà il conto. Alla frontiera russo-kazaka, infestata da sciami di feroci zanzare, ancora una sfibrante attesa di otto ore ma, almeno questa volta, senza nessuna richiesta di soldi. In tarda serata siamo arrivati a Omsk, forse la più gradevole tra le città fino a ora visitate, con un bel centro di edifici di inizio '900, e una spiaggia affollata su fiume Irtysh. Infatti, con nostra grande meraviglia, anche in Siberia è scoppiato il caldo con temperature massime di 24-25 gradi e un sole splendente.

Tutte le strade portano a Novosibirsk. Presa la strada per Novosibirsk, da dove scriviamo, abbiamo viaggiato a una buona andatura sul discreto asfalto della M51 per circa un centinaio di chilometri fino a che... è scomparso del tutto. Abbiamo continuato su uno sterrato a



tratti accettabile e a tratti da off-road, chiedendoci quanto sarebbe durato.

Dopo quasi nove estenuanti ore di polvere, sassi, terribili buche e rifornimenti e traffico quasi inesistenti, a trenta chilometri al paese che avevamo scelto per pernottare, un furgoncino ci ha superato con i passeggeri che si sbracciavano fuori dai finestrini; quando ci siamo fermati, ci hanno chiesto dove andavamo e quando gli abbiamo risposto Novosibirsk, si sono messi a ridere e ci hanno detto che stavamo percorrendo la vecchia strada dismessa e che a pochi chilometri a sud correva la nuova M51! Poi ci hanno scortato fino all'unico albergo del paese e ci hanno spiegato la strada da seguire l'indomani per immetterci sulla corretta via. Morale della favola: 200 chilometri di sterrato inutile, la 500 che si è fermata due volte per il filtro dell'aria intasato e l'impellente necessità di comprare un atlante

aggiornato. Finalmente a Novosibirsk, la capitale della Siberia e terza città della Russia coi suoi due milioni di abitanti. Anche qui caldo e tempo splendido... fino a poche ore fa, quando la temperatura è passata da 25 a 6 gradi e noi abbiamo tirato nuovamente fuori dagli zaini i vestiti pesanti.

Novosibirsk – Irkutsk

Km 11.583 dalla partenza.



Appena arrivati a Novosibirsk, siamo stati ospitati da una coppia di ragazzi, Olga e Maksim, che dopo aver trascorso la serata con noi hanno insistito per ospitarci a casa loro. Ci avevano detto che

avevano due appartamenti e che non avremmo disturbato, così abbiamo accettato. Arrivati al minuscolo appartamento (la norma per i modesti standard russi) abbiamo capito che si trattava della casa in cui abitavano e che loro sarebbero andati a dormire dai genitori lasciandoci soli lì. Incredibile! Quanti di noi l'avrebbero fatto? Il mattino dopo abbiamo quindi preferito andare in albergo per non essere di disturbo: avevamo infatti in mente di trattenerci qualche giorno a Novosibirsk, ma mai avremmo potuto immaginare che ci saremmo rimasti tanto da dover affittare un appartamento! Il nuovo visto russo ottenuto ad Astana durava solo 14 giorni, e una volta in Russia avremmo dovuto estenderlo, ma abbiamo dovuto fare subito i conti con la burocrazia russa... e italiana. Avevamo scelto Novosibirsk per le pratiche in modo da poter contare sull'aiuto del consolato onorario italiano il cui indirizzo completo è riportato sul sito del ministero degli esteri; immaginate la nostra

sorpresa quando siamo venuti a sapere che non c'è e non c'è mai stato alcun consolato italiano in città! A quel punto siamo andati all'MVD, che è il ministero degli interni, dove l'ispettore Mironenko (che già dopo il secondo giorno era semplicemente Aleksey) ci ha chiesto una lettera dall'ambasciata italiana a Mosca e un'altra scritta di nostro pugno in inglese che spiegasse la richiesta dell'estensione e che ci siamo fatti tradurre in russo al British Council. Per ottenere la lettera via fax dall'ambasciata ci sono voluti quattro giorni, di fronte ai quali le lunghe ore di attesa ad Astana per la stessa e identica cosa sono un esempio di efficienza delle rappresentanze italiane all'estero. Poi siamo tornati al ministero dove ci hanno detto che forse si poteva fare qualcosa, ma avremmo dovuto aspettare alcuni giorni. Intanto, ciondolando per Novosibirsk, abbiamo fatto un sacco di amici... tra i punk del parco dove trascorrevamo i nostri pomeriggi liberi, tra una mensa economica e un caffè dove fanno un discreto espresso. Abbiamo poi conosciuto due ragazzi tedeschi, di cui una, Susanna, diplomatico che ci ha fatto fare un giro del consolato (bello, enorme e molto tedesco) e ci ha detto che ha contatti al ministero, così se non fossimo riusciti prima avrebbe potuto provare ad aiutarci. Siamo andati un paio di volte a pranzo insieme in una caffetteria di un americano che quando ha sentito la nostra storia della 500, ha detto che in America c'è il detto che FIAT vuol dire "Fix It Again, Tony!" (riparala ancora, Antonio!) e ci ha fatto ridere con una mano sui gioielli di famiglia! Poi siamo andati all'ICE

(c'è un ufficio qui) e abbiamo chiacchierato un po' con



una signora russa che lavora lì e ci ha raccontato un po' di notizie dall'Italia. La gente è dav-

vero cordiale, non vi diciamo quando vedono la 500! Per il resto non c'è molto da vedere qui, a parte che dicono che allo zoo c'è l'unico esemplare al mondo di Ligrone, un incrocio tra tigre e leone... Intanto il nostro visto è scaduto



alla mezzanotte del 29 maggio, senza che né dall'ambasciata né dal ministero ci avessero fatto sapere niente, né cosa ci sarebbe accaduto se ci avesse fermato la polizia, come capitato altre volte. Per farla breve, dopo dodici giorni a Novosibirsk, siamo riusciti a ottenere la agognata estensione e abbiamo lasciato la "capitale della Siberia" e il nostro loft in centro per rimettere in marcia il Cinquino verso Irkutsk distante 1800 chilometri.

In viaggio verso Irkutsk. Abbiamo fatto tappa a Kemerovo solo per passare la notte e per arrivare la sera successiva a Krasnoyarsk. Sulla strada fra le due città abbiamo fatto l'incontro più assurdo di tutto il viaggio, fino a ora! Incontro a noi veniva una Itala del 1907, originallissima e con a bordo due individui vestiti di tutto punto con abiti dell'epoca e tanto di occhiali! Erano degli australiani che stanno ripercorrendo le tappe della mitica Pechino-Parigi del 1907 vinta dal principe Borghese. Ci hanno portato al loro accampamento dove c'erano anche le altre auto d'epoca. Ci hanno accolto con molto calore e persino stupore quando hanno saputo che eravamo soli in viaggio senza assistenza. Sono partiti da Pechino il 15 maggio, hanno attraversato tutta la Mongolia, sono entrati in Russia e hanno detto che siamo stati i primi viaggiatori che hanno incontrato sulla loro strada con mezzo proprio... e che mezzo! La 500 è stata al centro della loro curiosità e degli obiettivi delle loro macchine fotografiche, ci hanno intervistato e

hanno stappato un bottiglia di champagne per brindare all'incontro.

Mikhail e Maksim. Ci siamo salutati col calore tipico dei viaggiatori, e siamo ripartiti per Krasnoyarsk. Lì siamo arrivati la sera e la 500, forse inebriata da troppi complimenti, si è fermata e non ne ha voluto sapere più di ripartire. Lo spirito generoso dei russi ha fatto sì che due simpatici ragazzi, Mikhail e Maksim, ci venissero in soccorso trainandoci fino a un parcheggio vicino a un albergo. Sosta forzata a Krasnoyarsk, ma tutto sommato benvenuta, perché proprio l'indomani si festeggiava l'anniversario della fondazione della città, con una sfilata in costumi d'epoca. Abbiamo sostituito le candele e lo spinterogeno, pulito il carburatore, riparato una foratura e il Cinquino ha ripreso a trottare! Maksim e Mikhail ci hanno accompagnato fuori città fino all'inizio della M53 per Irkutsk e prima di salutarci ci siamo scattati una foto insieme. Fino a Irkutsk, dove ci troviamo adesso, abbiamo fatto tappa a Kansk e Tulun, due piccole cittadine siberiane dalla tipica architettura in legno. La strada è stata per lunghissimi tratti pessima, senza asfalto e con pioggia continua. Abbiamo proceduto a volte a una velocità di venti km all'ora e abbiamo imbarcato tanta acqua da doverla svuotare con dei bicchieri di plastica. Adesso meritato riposo a Irkutsk, bella città sul fiume Angara e vicino al maestoso lago Baikal (il più profondo al mondo) e ricca di bei palazzi di inizio secolo, antico fasto della intraprendente borghesia che aveva fatto grande la città prima che la rivoluzione d'ottobre giungesse fino qui.

Irkutsk – Città

*Km 12.455
dalla partenza*

La marcia verso Ulan-Ude ci ha regalato nuovi paesaggi:



abbiamo lasciato la tipica taiga siberiana, piatta e ricoperta di betulle, per infilarci tra colline verdeggianti di pini e abeti, sempre



accompagnati alla nostra sinistra dal maestoso lago Baikal. Sulle salite la 500 ha sofferto un po' e per farla riposare abbiamo approfittato dei numerosi punti di sosta dove si poteva comprare dell'ottimo pesce, affumicato sul posto. Abbiamo cambiato ancora fuso orario e siamo arrivati a Ulan-Ude verso la mezzanotte, aiutati a trovare un albergo e un parcheggio sicuro (come ormai d'abitudine) da una coppia di ragazzi. Vanto di Ulan-Ude è la più grande testa di Lenin di tutta la Russia o, come con orgoglio ci è stato detto, del mondo... Ma la particolarità della città è data dal fatto di essere la capitale della repubblica autonoma della Buriazia. Il popolo buriato, di stirpe mongola e di tradizione nomade, popolava in origine la regione. L'arrivo dei russi lo ha reso stanziale mentre la sovietizzazione ne ha in parte soffocato la fede buddista. Oggi la Buriazia gode di una speciale autonomia nella federazione russa, e è il centro del buddismo in tutto il paese. Dalla stanza del nostro albergo al dodicesimo piano si vedeva il capoccione di Lenin troneggiare in maniera surreale sulla piazza mentre ai suoi piedi (!) si celebrava l'anniversario della federazione russa. La strada da Ulan-Ude a Cita era troppo lunga per noi e per il Cinquino, così abbiamo fatto sosta in un villaggio di case di legno, in cui gli unici edifici erano il comune, la casa della cultura e il nostro albergo.

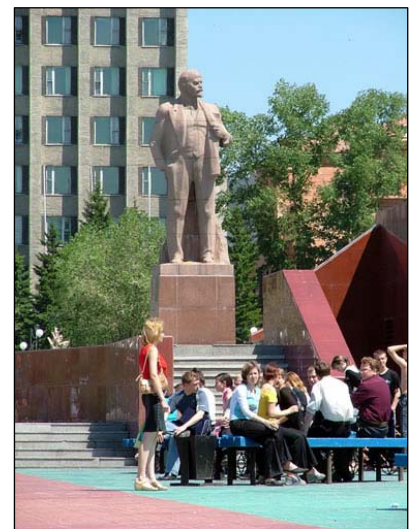
A Cita. Adesso ci troviamo a Cita. Abbiamo fatto sosta un giorno per riposarci prima di partire per la lunga traversata fino a Khabarovsk. Siamo un po' preoccupati, perché le scarse notizie che ci arrivano riguardo le con-

dizioni della strada parlano di 2400 chilometri di sterrato, niente alberghi e scarse possibilità di rifornimento. Ci auguriamo che non ci servano entrambe le ruote di scorta e tutte le taniche di benzina! Forse la lontananza e l'isolamento dell'estremo oriente russo (il "far east", come lo chiamano qui), e la grande distanza con le altre città, ci fa sembrare Cita un posto di frontiera. Al nostro arrivo dalla M55 si poteva abbracciare con un solo sguardo tutta la cittadina, e intorno a essa solo praterie a perdita d'occhio. Da quando abbiamo lasciato Novosibirsk, ci siamo accorti che l'ondata di modernizzazione che aveva caratterizzato tutte le città visitate fino ad allora, si andava esaurendo. Siamo curiosi di arrivare a Khabarovsk e Vladivostok che per la vicinanza e i commerci col Giappone risentono dell'influenza nipponica più che di quella europea. Nei prossimi giorni non avremo possibilità di connetterci... ci risentiamo appena possibile!

Cita – Khabarovsk

Km 14.547 dalla partenza

Abbiamo lasciato Cita al mattino e, dopo circa un'ottantina di chilometri, anche l'asfalto: iniziavano i 1400 chilometri di sterrato di cui tanto ci avevano parlato. Solo un anno fa non era possibile attraversare la Russia da parte a parte con un'auto. Chi ha seguito lo stesso itinerario prima di noi ha dovuto caricare l'auto sul treno per percorrere questo tratto. Oggi questo è possibile in quanto sono iniziati i lavori per la costruzione della strada che sarà forse completata tra molti anni. Abbiamo subito dovuto adeguare la



velocità alle condizioni della strada, decisi a guidare finché non vi fosse luce e ad accamparci con la tenda. Quando il sole ha cominciato a tra - montare, però, il territorio circostante non offriva buoni punti per accamparsi e per nascondere la macchina dalla strada, così, un po' preoccupati, abbiamo deciso di continuare a guidare per tutta la notte. Dopo qualche ora, stanchissimi, ci siamo fermati in un caffè lungo la strada per bere un te' e, sorpresa!, in una stanza adiacente c'erano sette letti, così abbiamo trascorso la notte lì. Il giorno successivo di asfalto nemmeno l'ombra; a tratti la strada sembrava davvero scomparire e bisognava seguire delle deviazioni su grosse pietre appuntite: vedevamo moltissime macchine ferme con i pneumatici lacerati. Faceva molto caldo. Dopo molte ore di guida ci siamo accorti che le continue vibrazioni avevano fatto dissaldare una cerniera del cofano motore. Per quella giornata le sorprese, comunque, non erano finite: un sassolino incastrato nella puleggia dell'alternatore aveva lacerato la cinghia, così siamo stati costretti a una sosta per sostituirla con il ricambio nuovo che avevamo con noi. Sulla strada a un caffè ci hanno indicato un hotel a cento chilometri da lì. Abbiamo continuato a guidare col buio e siamo giunti in un paesino in piena notte. Abbiamo avuto la fortuna di incontrare Sergey, un dipendente delle ferrovie che era in ferie e stava armeggiando nel suo garage. Ci ha accompagnato all'albergo dopo averci fatto parcheggiare la 500 nel cortile della sua dacia. Il mattino successivo alle nove ci è pure venuto a riprendere in albergo, che in realtà era la foresteria dei ferrovieri. Abbiamo trascorso poi la mattinata con Sergey e suo padre che prima ci hanno risaldato il cofano motore e, poi, ci hanno aggiustato anche il crick che, per puro



caso, ci eravamo accorti che si era rotto (meno male che nei giorni precedenti non abbiamo mai forato!). Ci siamo salutati e abbiamo ripreso a guidare sulle pietre: i benzinai scarseggiavano e abbiamo dovuto fare ricorso a tutte le taniche di benzina che avevamo.

Nella notte a Magdagachi. Siamo arrivati ancora una volta col buio a Magdagachi, abbiamo dormito nell'unico alberghetto del paese e parcheggiato il Cinquino nel vicino pronto soccorso. Il giorno seguente ancora sterrato; la stanchezza si accumulava (i letti in cui dormivamo erano spesso delle tavole con un materasso di un paio di centimetri), eravamo pieni di polvere fino nei capelli. Anche la macchina sembrava risentire ogni giorno di più dello stress: continuavamo a perdere il portapacchi per via delle vibrazioni finché non lo abbiamo fissato con dei pezzi di camera d'aria trovata

per strada. Poco ci mancava che perdessimo anche la marmitta: abbiamo dovuto dare una serata a tutta la bulloneria del motore che si era allentata. Siamo quasi gli unici a procedere verso est, ma verso di noi da giorni continua il flusso di auto giapponesi usate; è questo il nuovo business

da queste parti, andare a Vladivostok, comprare macchine importate dal Giappone (hanno la guida a destra e costano quasi la metà) e rivenderle fin quasi a Mosca. Verso sera siamo arrivati nella cittadina di Shimanovsk, dove avrebbe dovuto riprendere l'asfalto. Una UAZ della polizia ci ha accompagnato alla foresteria della stazione, facendoci addirittura parcheggiare la 500 in caserma: tutto incredibile, ma mancava solo un'ora alla scadenza del nostro visto e eravamo proprio nelle fauci del leone! Non sappiamo bene se non se ne siano accorti o se abbiano fatto finta di non vedere, fatto sta che il mattino successivo abbiamo ripreso la macchina in caserma e ce la siamo da-

ta a gambe col visto scaduto! Dopo quattro giorni di terribile sterrato con una media di 20/30 chilometri all'ora, abbiamo ripreso l'asfalto. Ci hanno consigliato di allungare di una



settantina di chilometri e passare da Blagoveshensk per evitare tratti con lavori lungo la M57. La

cittadina sull'Amur è un posto surreale. Il maestoso fiume segna il confine per migliaia di chilometri con la Cina e, dall'altra sponda, a pochissime centinaia di metri, la città cinese di Heihe così vicina da poter distinguere le sagome dei suoi abitanti. Sono due mondi che si confrontano: di là l'Asia, di qua da un punto di vista etnico e culturale, ancora Europa. Abbiamo continuato a seguire strade secondarie, con un ottimo asfalto ma, quando ci siamo reimmessi sulla strada principale, abbiamo trovato ancora duecento chilometri di sterrato. Non ce l'abbiamo fatta a raggiungere Birobidzhan e ci siamo fermati in un motel sulla strada. Solo il giorno seguente abbiamo raggiunto la cittadina che è capoluogo della regione autonoma ebraica, nata da un progetto di Stalin poi fallito. Oggi solo il 2% della popolazione è di religione ebraica e gli unici segni in città della loro presenza sono un scritta in ebraico al suo ingresso, una sinagoga e un centro di cultura ebraica dove pare che si pubblichi l'unico quotidiano in yiddish al mondo. Quando siamo arrivati a Khabarovsk ci siamo sentiti come dei carovanieri a un'oasi. Da Cita, dopo più di 2000 chilometri, quattro giorni di fuoristrada polveroso, Khabarovsk è la prima vera città. Abbiamo attraversato il ponte sull'Amur lungo 4 chilometri e costruito solo cinque anni fa (prima lo si attraversava solo in traghetto o in treno). Khabarovsk mantiene un'aria di fasti passati, è ricca di begli edifici signorili di inizio secolo, segno della

ricchezza raggiunta dalla borghesia locale prima dell'arrivo dei bolscevichi tre anni dopo la rivoluzione d'ottobre. Ci siamo stabiliti in un alberghetto e abbiamo cominciato le procedure per richiedere il visto al consolato cinese, ma di passare da qui la frontiera per la Cina non se ne parla neanche. Il console ci ha fatto sapere che i permessi non ce li rilasceranno mai, così ci resta solo un'ultima possibilità: andare ancora più avanti fino a Vladivostok e lì sperare di imbarcare la 500 su una nave cargo per aggirare il divieto di ingresso via terra. Abbiamo preso contatti coi dirigenti della Fiat China, che hanno promesso di fare di tutto per aiutarci. Staremo a vedere!

Khabarovsk – Vladivostok

Km 15.380 dalla partenza

Vladivostok! Incredibile che ce l'abbiamo fatta! Quando abbiamo visto la scritta monumentale che annunciava l'ingresso in città non ci è sembrato vero. Abbiamo portato il Cinquino dalle coste del Mediterraneo a quelle del Mar del Giappone, o è lui che ha portato noi! Abbiamo attraversato l'Europa, tutta la Russia percorrendo il più lungo itinerario terrestre in senso longitudinale. Abbiamo attraversato nove fusi orari, incontrato le minoranze etniche che compongono il mosaico della popolazione russa. Davanti a noi solo il Giappone. Appena ottenuto il visto cinese al consolato di Khabarovsk e avendo avuto la conferma che c'era una nave disponibile per imbarcare la 500 per la Cina, siamo partiti per percorrere gli ultimi 750



chilometri in territorio Russo. La strada è stata buona e in soli due giorni siamo arrivati qui. L'unico problema che si è verificato è stato il cedimento di due bracci del portapacchi sul

tetto che ci siamo fatti saldare da un'officina accanto al motel dove abbiamo pernottato. Al saluto di "Italia e Russia amici!" non si sono neanche fatti pagare! Man mano che percorrevamo i chilometri verso Vladivostok il traffico aumentava sensibilmente: qui non c'è un'auto russa o europea neanche a cercarla, ma un'infinità di fuoristrada con la guida a destra importati dal Giappone che è proprio a un tiro di schioppo. Vladivostok è stata in passato una delle città più segrete di tutta l'Unione Sovietica; era la base della flotta militare pacifica ed era chiusa non solo agli stranieri, ma anche a gran parte dei russi. Persino la Transiberiana veniva deviata a Nakhodka, a un centinaio di chilometri da qui. Oggi Vladivostok gode della sua posizione geografica protesa verso oriente e i grandi mercati del Giappone, della Corea del Sud e della Cina. E' una città molto diversa da tutte quelle che abbiamo visto fino a oggi: caotica, trafficata e sicuramente più ricca anche se la ricchezza, come sempre qui, è mal distribuita. Fino a qualche anno fa, dopo la caduta dell'URSS, ci è stato detto che era la città più violenta dell'intera Russia. La lontananza da Mosca e i grossi traffici che l'attraversano avevano fatto scatenare una vera e propria guerra tra i clan più potenti. Oggi vige una relativa pace, dopo la salita al potere del governatore Darkin, personaggio molto discusso e dalle enormi ricchezze dalla provenienza oscura. La scomparsa di tutti i suoi avversari politici pare gli abbia facilitato di molto



davvero speciale da alcuni italiani che da anni vivono qui. Uno di loro, Mario, ha aperto un ottimo ristorante dove, insieme al cuoco Mat-

teo e al pizzaiolo Tommaso, hanno creato un pezzo di Italia qui in Oriente. Il calore e l'ospitalità che ci hanno offerto rimarranno un ricordo bellissimo. Questa è la nostra ultima sera in città e la trascorreremo in compagnia di questi nuovi amici davanti a un'ottima cacciatore. Domani raggiungeremo il Cinquino in Cina e poi Pechino.

A Pechino



È difficile descrivere l'emozione che abbiamo provato a guidare la 500

all'ombra della Grande Muraglia. Già arrivati a Vladivostok ci rendevamo ormai conto che la meta era davvero vicina e a portata di mano, ma esserci è davvero tutta un'altra cosa! Come raccontato nello scorso aggiornamento, abbiamo chiuso il Cinquino in un container a Vladivostok e lo abbiamo imbarcato per la Cina. Ha impiegato dieci giorni di mare per arrivare al porto di Tangunn, così noi abbiamo avuto tutto il tempo per raggiungerlo comodamente. Ed ecco Pechino! Il caldo è soffocante e non basta tenere tutti i finestrini abbassati e i deflettori girati: si deve sudare! Al nostro arrivo, siamo stati accolti dai manager della Fiat China a braccia aperte, come dei veri eroi, benché non avessimo fatto in realtà nulla di eroico. La 500 è stata presa in consegna dalla grossa concessionaria Fiat di Pechino per una veloce messa a punto, mentre al ventesimo piano della Beijing Silver Tower, negli uffici di Fiat China, mettevamo a punto il programma degli eventi organizzati per il nostro arrivo. Abbiamo comunque avuto a disposizione un paio di giorni per gironzolare per Pechino come dei veri e propri turisti. La città è spaventosa: vi abitano circa 14 milioni di persone e ha una superficie pari all'estensione dell'intero

Belgio. Nonostante questo ha una pianta estremamente regolare, a quadrilateri concentrici che si sviluppano intorno alla città proibita. Oggi si contano ben sei anelli autostradali che la circondano, e il sesto e più esterno è così vasto da far impallidire il Grande Raccordo Anulare. Negli ultimi dieci anni Pechino ha avuto uno sviluppo vertiginoso, che non sembra arrestarsi. Il suo profilo è oggi dominato da centinaia di grattacieli di vetro, e quasi altrettanti scheletri avvolti dalle gru di quelli in costruzione. In questi giorni non siamo riusciti



a vedere una sola volta il sole: una spessa cappa d'umido avvolge la megacittà e la stringe in una morsa d'umido e di calore. Martedì i manager Fiat China ci hanno organizzato un'ora di chat coi fan su Sina.com,

il più importante portale cinese e, prima che la chat finisse, un paio di loro ci sono pure venuti a trovare per portarci un regalo e chiederci gli autografi! Mercoledì siamo poi andati in visita a un posto fuori città che riproduce in scala naturale la Pechino imperiale e che ospita un albergo a cinque stelle. La cosa buffa era che in questi giorni lo stesso albergo ospita l'intera squadra del Real Madrid che ha un incontro amichevole sabato con una squadra di Pechino e fuori alla lobby c'era uno stuolo di fan in attesa di vedere Ronaldo e Beckam: quando siamo arrivati noi con tanto di televisioni e fotografi si è creato lo scompiglio, molte si sono domandate chi cavolo fossimo, magari delle riserve, mentre qualcuna nel dubbio ci ha fotografato! Giovedì sera, infine, c'è stata la splendida cena di gala coi giornalisti cinesi e italiani in un bellissimo ristorante tradizionale, con tanto di ingresso a effetto a bordo del

Cinquino e bagno di flash e telecamere? Insomma, siamo arrivati alla meta; neanche noi ci credevamo fino in fondo, abbiamo davvero realizzato un grosso desiderio che covavamo da anni e lo abbiamo fatto nel migliore dei modi. Davvero crediamo di non aver fatto nulla di speciale, nulla che chiunque altro non avrebbe potuto fare: il vero miracolo lo ha compiuto lei, la nostra piccola 500 che, un po' acciaccata, ha portato i nostri deretani a spasso per due continenti! E comunque, se ci siamo riusciti, lo dobbiamo anche a molte persone che ci hanno aiutato materialmente e moralmente. Alcuni li abbiamo già ringraziati nelle pagine di questo diario, adesso vogliamo invece ringraziare Nicola e Giuseppe per l'ottimismo che ci hanno infuso, Nicola e Gaetano per averci insegnato come riparare il motore del Cinquino, Leonardo per averci fatto sentire a casa qui a Pechino, Fabrizio per l'entusiasmo profuso nella cura di questo bel sito, Pierpaolo e Giusy a prescindere, Dario per essere stato il nostro fan più sfegatato, i nostri genitori per averci chiesto solo qualche volta "state mangiando?", e soprattutto le nostre ragazze Rossanna e Zivile per aver resistito in casta e pudica attesa per oltre tre mesi fino al nostro ritorno a casa.