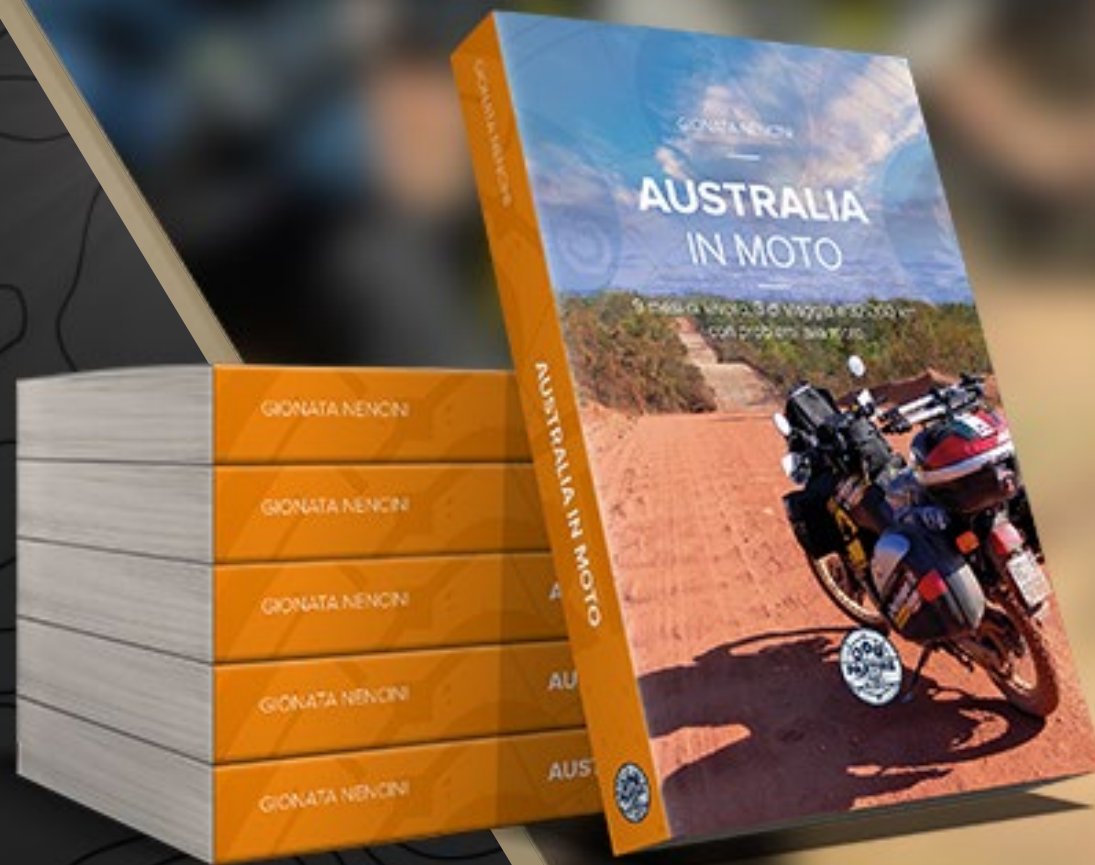


Questo .PDF è un
estratto gratuito di
**Australia
in moto**
BUONA LETTURA!



VUOI ORDINAR E IL SET?

PARTIREPER.IT/SET

Copyright: © 2023 Partireper.it

In base alle leggi sull'editoria
ogni riproduzione di quest'opera, anche parziale,
e realizzata con mezzi fotomeccanici
o su un supporto informatico, è illegale e vietata.

Fotografie a cura di Gionata Nencini
Copertina di Gianluigi Trignano
Trascrizione audio a cura di Cinzia Novi
Correzione di bozze a cura di Cinzia Novi
Impaginazione a cura di Gionata Nencini
Finito di stampare nel Maggio 2023
presso la Tipografica Pistoiese - Nuove Esperienze editore

ISBN: 978-8-831315-35-7

e-mail: info@partireper.it
<https://www.partireper.it>

INDICE

Itinerario	p.	2
Capitolo 1, lo sbarco in Australia e la direzione da prendere	p.	6
Capitolo 2, lascio Sydney in cerca di un "clima" migliore	p.	44
Capitolo 3, dopo nove mesi di lavoro è tempo di ripartire	p.	72
Capitolo 4, lascio Darwin per la seconda volta	p.	148
Capitolo 5, entro in South Australia per chiudere il cerchio	p.	170
Capitolo 6, travolto da sorprese e imprevisti a Melbourne	p.	188
Capitolo 7, mi preparo a spedire la moto e volare in NZ	p.	220
Altri libri e film che ho realizzato	p.	238
I viaggi organizzati da Ride True ADV	p.	239
Ringraziamenti	p.	240



CAPITOLO 1

Lo sbarco in Australia e la direzione migliore da prendere per arrivare a Sydney.



Accolto dal funzionario con un cordiale “Welcome to Australia” e l’augurio di trovare presto un lavoro (auguri che io non capisco perché pronunciati in un incomprensibile accento australiano, e ai quali rispondo con un “Altrettanto!”), metto piede fuori dall’aeroporto.

Lasciando l’Asia dopo più di nove mesi, non so esattamente cosa aspettarmi dal nuovo continente. Ma sono abituato a fare grossi cambiamenti senza alcuna preparazione. Ogni volta mi apro a nuove situazioni, nuovi ambienti, nuovi odori. Ed era forse la cosa che mi piace di più, quella di non sapere con precisione cosa aspettarmi.

La prima cosa che mi viene spontanea fare è concentrarmi sugli odori, specialmente quando sono estranei. L’odore di un paese, per me, è come quello di una persona, è una sua caratteristica. Dopo l’Asia, che per lunghi mesi mi aveva sedotto con fragranze verdi, fresche, umide, rigogliose, di cascate, i miei primi passi in Australia a dicembre, mese di piena estate, profumano di terra rossa, polvere, afa, calore, umidità, ruvidità. Soprattutto di terra.

Ma non è solo una questione di odore. Il passaggio dall’Asia all’Australia mi risulta ancora più forte e strano, perché, mentre esco e muovo i primi passi fuori dal piccolo aeroporto di Darwin, riesco a comprendere tutte le scritte attorno a me. Dopo lo sbarco in moto in Giappone nel 2005 o in Cina l’anno successivo e i loro ideogrammi, dopo le strane scritture del Vietnam e della Cambogia, il peculiare alfabeto della Thailandia, con l’inglese diventa tutto più nitido, più chiaro, inequivocabile. Senza che per me sia necessario giocare d’intuizione, come avevo fatto in precedenza, riempiendo gli spazi vuoti di quello che non capivo con le mie interpretazioni, magari anche del tutto sbagliate: le parole, i simboli, i suoni che non comprendevo, li volevo e li dovevo riempire con una mia spiegazione, dando magari alle cose che leggevo o che sentivo significati belli o positivi o romanzati. Ora questo insieme di cose sparisce, all’improvviso. E la sensazione che provo è scioccante. È come svegliarsi all’improvviso da un bellissimo sogno, il sogno dell’Asia. Consapevole della mia scelta di fare un lungo viaggio a senso unico, è in questo preciso istante che capisco quanto mi sarebbe mancato l’oriente.

Ma non è da me crogiolarmi in quello che ho lasciato: preferisco, invece,

CAPITOLO 2

Lascio Sydney in cerca di condizioni lavorative e climatiche migliori.



Ero arrivato a Sydney a dicembre e me ne vado a fine aprile, che corrisponde all'inizio dell'autunno australiano. Sta iniziando a piovere molto, le giornate si accorciano. Sembra che, insieme al clima, sia cambiato anche l'umore della gente. O forse sono io, invece, che mi sono innamorato delle temperature calde e secche. Era piacevole vivere in quel clima, e le prime piogge mi mettono addosso un po' di fastidio. Sarà che vado al lavoro in bici, e quindi quando piove mi bagno e devo portarmi il cambio, sarà che c'è un po' di malumore al lavoro... insomma, tutta una serie di fattori. E poi, incontrandomi spesso con i *couchsurfer* che venivano da me e che avevano questi programmi di viaggio-vacanze, ero venuto a sapere che in Australia era possibile – spostandosi ogni 3 o 4 mesi – seguire la stagionalità migliore e riuscire ad avere sempre il sole e tutto quello che rendeva bella la permanenza.

Memore della sosta che avevo fatto a Brisbane a dicembre prima di spostarmi a Sydney, quando vi ero arrivato col van a noleggio da Darwin, penso di tornare là. La città mi era piaciuta, in quei giorni in cui ci ero passato, e mi sembrava più piccola e più a misura d'uomo rispetto a Sydney, per la quale invece avevo maturato l'idea, nei quattro mesi in cui ci avevo vissuto, che fosse una grande metropoli dove i ritmi di vita e di lavoro erano più serrati e le persone più superficiali, e dove il grande afflusso di turisti faceva anche emergere il razzismo. Una città che, per quanto bella e affascinante, risultava un po' sgradevole e mostrava il grande divario tra la sua apparenza e la realtà dei suoi cittadini.

E così decido che, se il clima era meglio a Brisbane, mi sarei trasferito lì. Mi lascio un paio di settimane di tempo per decidere e per valutare cosa ho accumulato a Sydney che merita di essere portato via e cosa invece dovrò lasciare. Un po' di tempo anche per gestire le dimissioni presso il ristorante che mi aveva dato da vivere fino a quel momento. Visto che vengo pagato a settimana, posso dare anche poco preavviso. Ho visto che, avendo il *working holiday visa* e un'età che mi permette di trovare quasi qualunque lavoro, non mi serve mettere le mani avanti e affannarmi a cercare qualcosa prima di andare: so già che, nel giro di pochi giorni dall'arrivo a Brisbane, troverò un posto dove stare e un lavoro.

Fatta questa cernita dei miei averi, valuto cosa mi porterò dietro: cose che

CAPITOLO 3

Dopo nove mesi di lavoro è tempo di ripartire in moto alla scoperta dell'outback australiano.



Se a questa ripartenza sommiamo l'imminente arrivo dell'estate, la convinzione di percorrere strade inesplorate che portano verso nuove emozioni e la certezza di aver fatto del mio meglio per rimettere in piedi la Transalp, il viaggio e la mia scelta di vita, godendo adesso di una moto tagliandata e di un nuovo equipaggiamento da bivacco, beh, allora potete capire l'emozione che ho nel cuore nel momento in cui mi lascio Brisbane alle spalle e parto per questi 20.000 chilometri di avventura.

Il sacrificio di questi nove mesi è stato possibile perché non ho mai perso di vista questo giorno, questo momento, questo stato d'animo. Le cose facili non mi sono mai piaciute, ma godere dei propri risultati è una parte importante del duro lavoro richiesto per realizzare i propri sogni. Sembra che, finalmente, dopo tanti anni che mi metto in gioco, le cose comincino a girare per il verso giusto.

E invece, poche ore dopo la partenza, la moto entra in riserva e mi accorgo che c'è un'anomalia.

“Avrei giurato di aver fatto il pieno”, penso tra me e me per tranquillizzarmi.

Avendo usato la moto per gli spostamenti brevi dovuti al lavoro, avevo smesso di tenere sotto controllo i consumi, cosa che, invece, mi risultava più spontanea fare in viaggio, dove in precedenza consumavo uno o due pieni al giorno e potevo tenere una media. Stranamente, la mia vecchia e fidata Transalp, con la quale ricordavo molto bene che potevo fare oltre 300 chilometri con un pieno benzina, ora non arriva a farne 150. Non riesco a capacitarmi né a capire il motivo. In Russia, nel 2005, registravo i costi dei pieni e i chilometri percorsi da un rifornimento all'altro, e l'autonomia massima era sempre fra 290 e 310 km. Pensando che dipenda da un problema temporaneo, posticipo la preoccupazione – la metto in sospenso per un attimo – e arrivo a Cairns. Visito la città e festeggio il compleanno con una torta comprata al supermercato che mangio in un giardino pubblico, seduto su una panchina, con una famiglia di coreani che mi invita a mangiare con loro. Niente hotel per me, preferisco accamparmi in un campo coltivato accanto ai binari del treno.

Le persone che incontro sono sempre cordiali. La moto parcheggiata at-

Tutti i tesserati
PARTIREper.it hanno
**Sconti e
Vantaggi**
con i nostri
PARTNERS!



VUOI TESSERARTI?

PARTIREPER.IT/TESSERAMENTO

CAPITOLO 4

Lascio Darwin per la seconda volta ed entro nel Western Australia.



Da Katherine inizia la Victoria Highway 1 che punta a sud-ovest per centinaia e centinaia di chilometri. Il confine di stato con il Western Australia apparirà davanti al parabrezza della mia Transalp soltanto 470 chilometri dopo, distanza che intervallo con il pieno benzina alla roadhouse di Gregory, con la prima notte a bivacco da quando ho lasciato Darwin e con il primo avvistamento (con abbraccio e scalata) di un baobab australiano. Noto anche come albero-bottiglia o boab, è l'unica specie nativa australiana (le altre sono tutte africane, specialmente del Madagascar). Il tronco è corto e molto largo: può raggiungere in casi eccezionali i 5 metri di diametro e può contenere molta acqua, da qui il nome comune di albero-bottiglia. Ne trovo uno altissimo, sul tronco del quale hanno conficcato dei pezzi di ferro per poterlo scalare, ma sale fino sopra i 10 metri: cadere da questa altezza non sarebbe divertente.

L'asfalto è liscio, dritto e scorrevole come lo scivolo di un parco giochi e l'idea di puntare verso sud mi dà come la sensazione di andare in discesa e di poter lasciare l'acceleratore che tanto le ruote rotoleranno da sole. Sono sulla Great Northern Highway 95 che unisce Mundabullangana a Perth lungo un tratto di 1.588 chilometri. 421 chilometri dopo lo svincolo, appare alla mia destra uno slargo non asfaltato annunciato da due grandi cartelli bianchi; "Thank you for visiting the Shire of East Pilbara" e "Tropic of Capricorn".

Ci sono diversi punti, in Australia, dove il tropico è segnalato, ma questo è decisamente quello più caratteristico. Asfalto, terra rossa tutta attorno, arbusti e pochissime persone che transitano. Gli altri sono rispettivamente situati da ovest ad est sulla Minilya Exmouth Road, North West Coastal Highway, Gibson Desert, Stuart Highway A87, Landsborough Highway e nelle strade della cittadina di Port Curtis.

Invado la corsia di destra, giro attorno al cartello per parcheggiarvi la moto sotto e mi metto in posa appoggiandomi al parabrezza, a gambe incrociate, giacca da moto aperta e sfoggiando i miei pantaloncini corti da lavoro, divenuti l'abbigliamento tecnico alternativo per fare fronte alle torride temperature dell'Australia in primavera inoltrata.

So, dai ricordi della geografia fatta a scuola e dalle escursioni su Internet,

CAPITOLO 5

Entro in South Australia per chiudere il cerchio che da Sydney mi porterà a Melbourne.



Arrivo a Perth frastornato dai tanti cartelli e messaggi pubblicitari. Abituato al silenzio dell'outback, nel contesto urbano in cui muovo i primi passi di questo ritorno alla civiltà tutto sembra volermi parlare. Gridare contro. "Compra qui", "dormi da noi", "mangia ai nostri tavoli". Catene di supermercati, hotel e ristoranti addobbano le strade con messaggi che sono impossibili da ignorare e mettere a tacere.

A bordo strada il rosso della terra è sparito e ci sono campi coltivati lavorati da grandi macchine agricole. Tutto è più grande qui in Australia. Gli spazi, i mezzi, le contraddizioni. Già da Paynes Find la vegetazione attorno al Lago Moore aveva cominciato a cambiare, ma 134 km dopo, a Jibberding, a sud del lago Mongers, i campi coltivati avevano donato al paesaggio tonalità verdi da tempo dimenticate. Non ho un programma, né un luogo designato dove fermarmi. Semplicemente lascio che i primi minuti di guida casuale fra le strade di Perth mi spingano da un lato anziché da un altro. Che, in qualche modo, mi convincano a restare.

Eppure, c'è qualcosa dentro di me che non va. Che non va con Perth, semplicemente, o che non va con il fatto che l'outback sia finito così in fretta. Infastidito da tutto il grigio del cemento dei palazzi e dai veicoli che si accumulano davanti ai semafori, proseguo dritto senza una meta e mi ritrovo, poco dopo, ad attraversare il ponte Narrows che mette in comunicazione i due lati della città divisi dal fiume Swan. Edifici, palazzi, grattacieli, binari della tranvia, semafori, antenne, ripetitori, scritte sui muri, cemento.

Dove sono i rametti secchi da raccogliere? Dove trovo un luogo appartato per ricostruire il mio angolo di solitaria e serena privacy? Quanta Australia c'è in questa Mitchell Freeway? Non è esattamente uguale ad altre strade, di altre città, di altri paesi, di altri continenti?

Mezz'ora dopo essere entrato a Perth da nord, mi ritrovo all'uscita sud, dove appaiono i cartelli che puntano verso Bunbury e Capo Leeuwin.

Devo necessariamente fermarmi? No!

E così proseguo, alleggerito da questo senso di costrizione provocatomi dall'arrivo in città. Quando vedo il mare, parcheggio la moto davanti alla spiaggia e cammino a piedi nudi fino al bagnasciuga. Qui i coccodrilli di

CAPITOLO 6

.....
Accolto nello stato del Victoria con sorprese travolgenti e
imprevisti angoscianti.



È il 12 novembre 2007 quando mi lascio Adelaide alle spalle e faccio ingresso, 450 chilometri dopo, nello stato di Victoria, che ha come capoluogo Melbourne, la città che ho scelta per spedire la moto e volare in Nuova Zelanda. Come al solito, anche se ho in tasca il biglietto per un volo di sola andata datato 5 dicembre, non ho nient'altro di definito, nessun accordo firmato con lo spedizioniere. Niente.

L'unica cosa che ho sono un paio di e-mail con dentro delle promesse. Ho infatti avvisato il mio interlocutore in Honda MPE che sarei arrivato entro un paio di giorni, e lo spedizioniere che entro poco avrei inviato una comunicazione contenente dimensioni e peso della cassa con la moto e indirizzo di ritiro. Gioco d'anticipo, tanto prima o poi questi ultimi dettagli dovrò metterli insieme. E, appena arrivato a Melbourne, mi focalizzerò solo su questi punti. Per questo avevo anche contattato tutti i *couchsurfer* della città spiegando che il mio *working holiday visa* era prossimo alla scadenza e che avrei fatto una lunga sosta in città per prepararmi a dire addio all'Australia. In moltissimi si erano offerti di ospitarmi anche per tre settimane o di fare turni di una settimana ciascuno se fosse stato necessario. Rob, ballerino con stoffa da *community leader*, è il primo al quale mi appoggerò.

Sono a 400 chilometri dalla mia destinazione e, volendo dare un significato a quella che potrebbe essere l'ultima tratta guidata che faccio nel paese, decido di allungare la strada percorrendo la Great Ocean Road B100 che mi porterà a vedere i faraglioni di pietra calcarea famosi in tutto il mondo con il nome di Dodici Apostoli. La genesi dei Dodici Apostoli cominciò tra i 10 e i 20 milioni di anni fa, quando facevano ancora parte della costa rocciosa. Il distaccamento è avvenuto a opera della lenta erosione apportata dalle condizioni meteo avverse e dalle onde dell'Oceano Meridionale. Dapprima si formarono delle grotte, poi delle arcate che, cedendo, diedero vita a questi faraglioni alti quasi cinquanta metri. Nel corso degli anni diversi Apostoli si sono arresi alle forze dei venti e dell'erosione, che continuano tuttora a erodere le basi dei faraglioni a una velocità di due centimetri l'anno. Fino al 3 luglio 2005 i faraglioni erano nove ma, improvvisamente, un monolite crollò nelle acque oceaniche in meno di un minuto. Oggi gli Apostoli sono otto, anche se si scorgono diverse formazioni rocciose sotto il pelo dell'acqua. Nonostante il numero dei monoliti sia sempre in cambia-

CAPITOLO 7

Mi preparo a spedire la moto e volare in Nuova Zelanda, ma senza lieto fine.



Mick mi conferma che la cassa è stata scaricata ed è adesso disponibile nel piazzale di Honda MPE. Mi rassicura dicendomi che i lavori alla Transalp sono finalmente ultimati, che il carburatore di Max è stato montato e che posso presentarmi quando voglio per iniziare a inscatolare. Mi restano gli ultimi nove giorni per spuntare tutte le voci dalla lista di cose da fare prima di partire: la spedizione moto è sicuramente una delle più importanti.

Al mio arrivo, scopro con piacere che la cassa non è di legno ma di metallo. Questo mi eviterà di doverla far fumigare come avvenuto in passato. La base è fatta per le moto, con un canale centrale per le ruote e delle tasche laterali per essere inforcata da un muletto. Inoltre, ha dei montanti sui quattro angoli che permettono alla moto di essere inscatolata e impilata su altre casse, per facilitarne la movimentazione e proteggerla durante il trasporto. Passo tutta la giornata impegnato con questa operazione, adoperandomi con cinghie in cordura e una bobina di pellicola per proteggere le borse laterali e le carene. Anthony e altri meccanici mi vengono in aiuto, ma è comunque un'operazione lunga e meticolosa. A lavoro ultimato non mi resta che lasciare fuori i pochi vestiti che userò nei prossimi giorni, prima del volo di sola andata che ho prenotato per il 5 dicembre 2007, ultimo giorno di validità del visto.

James, lo spedizioniere, mi ha concesso di pagare il saldo del servizio di trasporto marittimo ed export/import al ritiro della moto a destinazione, che avverrà a fine dicembre solo dopo aver verificato che tutto sia arrivato in ordine. Questa modalità di pagamento era possibile solo presso l'ufficio di Auckland, che oltretutto aveva tariffe minori rispetto alle spedizioni verso Christchurch, dove atterrerò. Questo pagamento posticipato mi permette di non prosciugare gli ultimi risparmi e di sperare che i soldi che attendo dal TRS arrivino a brevissimo. Vorrà dire che, anche questa volta, dovrò inventarmi un modo economico per arrivare da Christchurch ad Auckland, anche se non sono sicuro ci siano *relocation* in Nuova Zelanda.

Rimango con la borsa a tracolla con il computer portatile, la videocamera, il casco, la giacca moto, spazzolino e dentifricio, qualche vestito e la VFR 800 che consegnerò a Mick l'ultimo giorno, dato che sarà proprio lui ad

Tutti i tesserati
PARTIREper.it hanno
**Sconti e
Vantaggi**
con i nostri
PARTNERS!



VUOI TESSERARTI?

PARTIREPER.IT/TESSERAMENTO