



DI LISA ZILLIO



FOTO GABRIELE ORLINI E JOYCE DONNARUMMA



CROCIATA DI PACE

Due mesi di viaggio lungo le rotte sudamericane; 13.000 chilometri tra Cile, Argentina, Paraguay e Bolivia, prima di essere fermati dal Covid-19 a La Paz. Il team di MotoForPeace affronta la seconda spedizione per incontrare gli "Anonimi della fede".

ESPERIENZE DI STRADA

«**U**na grande cruzada de paz! Trovo questa vostra missione molto bella e mi dà coraggio sapere che non siamo soli, qui, alla Fine del Mondo». Così ci accoglie Padre Daniel Acuña, Vicario Generale di Puerto Montt, durante una delle nostre prime tappe in Cile. Siamo partiti da Valparaíso – la città dei colori, dei saliscendi, di Pablo Neruda – appena qualche giorno fa, dopo aver recuperato in dogana moto e furgoni spediti dall'Italia qualche mese prima. La nave coi nostri mezzi doveva arrivare al porto di San Antonio, ma si è rotta un centinaio di chilometri a nord, proprio dalle parti di Valparaíso, e qui ha deciso di rimanere. Tre giorni ospiti del Colegio San Damian de Molokai per assettare i mezzi e poi via, verso la prima tappa ufficiale di questa spedizione umanitaria: Santiago del Cile, la capitale. In questa parte del Paese le strade sono in buone condizioni, come lingue di asfalto che tagliano le alture circostanti. Si intravedono anche i vigneti del Carmener, il vitigno più rappresentativo del Cile.

Siamo un gruppo

Ogni moto ha un adesivo con un numero sul cupolino frontale e sulle borse laterali per determinare la posizione nella colonna. Ognuno ha sempre un compagno che gli guarda le spalle e uno che gli apre la strada. Dove non ci sono le moto, ci sono i due furgoni che, a seconda delle necessità, cambiano posizione passando da apripista a scopa e viceversa. Ognuno è gli occhi dell'altro e nessuno viene lasciato indietro; si fa benzina secondo le esigenze della moto col serbatoio più piccolo. Se qualcuno



1

è in difficoltà lo comunica alla radio e il compagno più vicino si prende cura di lui; se il problema persiste ci si ferma e si risolve insieme. Ci si aiuta tutti ma ognuno è responsabile per sé: prima di partire, ogni motociclista segue un preciso rituale per assettare la moto secondo le proprie esigenze. C'è chi preferisce avere a portata di mano la pinza perché sa che ne avrà bisogno lungo la strada, chi una mappa – nostalgicamente cartacea – per controllare l'itinerario. C'è chi segna ogni rifornimento in un quadernino e chi appunta i chilometri percorsi sul cellulare. Guardando la colonna

di moto mi viene in mente questa frase: «porta sempre con te un paio di calzini anche per il tuo compagno di strada». Ed è proprio così: si è tutti ingranaggi di un meccanismo che funziona solo se ci si aiuta a vicenda. Pur essendo un gruppo, la bellezza di un viaggio in moto è anche quella di avere uno spazio per sé: mettere in moto, abbassare la visiera e riempire il casco di pensieri. A Santiago onoriamo le prime visite ufficiali incontrando il vescovo ausiliare Mons. Alberto Lorenzelli e le massime cariche dei Carabineros, la forza di polizia e gendarmeria nazionale del Cile. Doniamo materiale medico

1 UNA DELLE TANTE CADUTE SUL RIPIO DELLA RUTA 40 **2** A CHILLAN (CILE) IN UNO DEI TANTI INCONTRI COI MISSIONARI **3** A CHAITEN (CILE) SULLA CARRETERA AUSTRAL **4** SULLA NAVIERA AUSTRAL PRONTI ALLA TRAGHETTATA NOTTURNA **5** UN PONTE NELLA FITTA VEGETAZIONE DELLA PATAGONIA CILENA

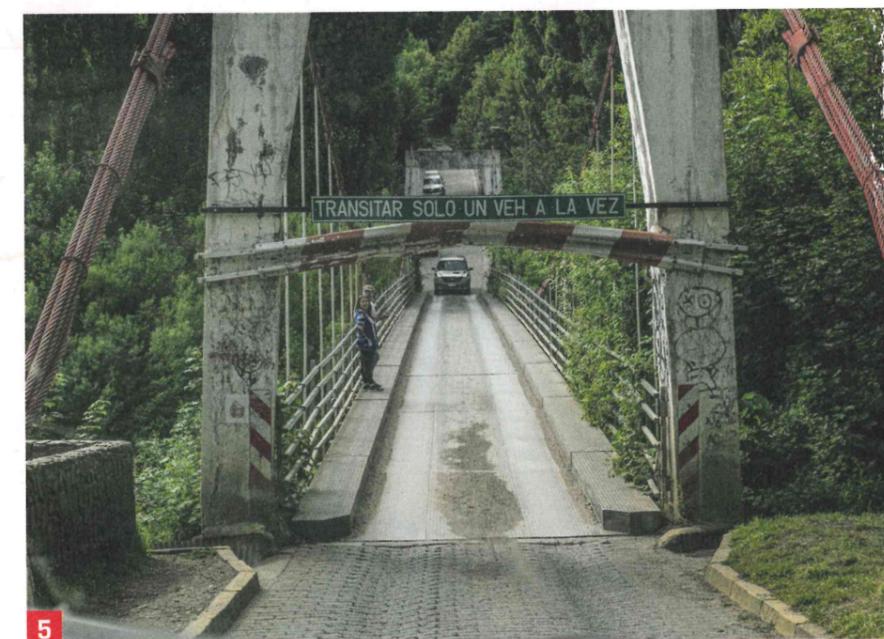


3

al centro per anziani Fundación Las Rosas, a Chillan visitiamo l'ambulatorio gratuito della Congregazione Serva di Gesù della Carità; trascorriamo alcune ore con i bambini dell'Orfanotrofio Congregación Verbo Divino a Puerto Varas, tornando un po' bambini anche noi. Ci imbarchiamo al buio sulla Naviera Austral per raggiungere Chaiten: prima i grandi camion che trasportano merci lungo la striscia sottile di terra che è il Cile, poi le moto, le macchine e per ultimi i nostri furgoni. Le moto vengono assicurate con pesanti cinghie mentre alcuni dei piloti si



4



5

QUANTO MANCA ALL'ARRIVO?
NON IMPORTA, NON SI SA.
I CHILOMETRI QUI NON
CORRISPONDONO PIÙ A
UN TEMPO MA AL MUTARE
DELLE FORME E DEGLI ODORI



della Carretera Austral. I due membri spagnoli del team, Celestino Suarez e Veronica Marcos ci spiegano che viene chiamato ripio, un pericoloso mix di graniglia, ghiaia e sabbia: una scarica di adrenalina difficile da dimenticare. Partiamo da Gobernador Gregores, il piccolo paese dove la sera precedente abbiamo trovato rifugio in una palestra, con l'intenzione di arrivare quanto prima a El Calafate, la cittadina alle porte del celebre ghiacciaio Perito Moreno. Sono solo 350 chilometri ma, a un certo punto, l'asfalto finisce. Ci fermiamo un attimo: tutti i piloti hanno esperienze di sterrati ma non tutti sono in confidenza con il ripio. Questo tratto della Ruta 40 si percorre in moto come sulle uova. Si sta in piedi, tenendo ▶



1 TUTTO IL TRATTO MERIDIONALE DELLA RUTA 40 È STERRATO 2 IL GRUPPO SOCCORRE LO SPAGNOLO CELES DOPO UNA BRUTTA CADUTA 3 IL FRONTE DEL GHIACCIAIO PERITO MORENO, CHE VANTA UN'ESTENSIONE DI 250 KM²

attardano prima di salire in coperta con la scusa di prendere qualcosa dalle valigie. Dopo nove ore di navigazione, le prime luci dell'alba ci sorprendono entrando dalle ampie vetrate del ponte, con sfumature di rosa e azzurro sul mare piatto da cui spuntano isolotti disabitati. La frastagliata e impervia Patagonia cilena ha la forza di scacciare il sonno dagli occhi e farci tornare subito in sella.

Verso sud sulla Carretera Austral

Sbarchiamo verso le otto del mattino e indossiamo tute e stivali alla prima stazione di servizio in cui facciamo rifornimento. Un cartello ci dà il benvenuto sulla famosa Carretera Austral. Lunga 1.240 chilometri, la ruta CH-7 alterna tratti di polveroso sterrato a tratti d'asfalto, tra le nuvole e le acque cristalline delle Ande: giganti dormienti dalla schiena coperta di ghiaccio, lunghe mani che afferrano gli sguardi di chi si sofferma sul loro profilo. È nei tratti di sterrato che la strada si mostra nella sua forma migliore, inerpandosi indomita sulle pendenze e obbligando alla lentezza chi la percorre.

SE QUALCUNO È IN DIFFICOLTÀ LO COMUNICA ALLA RADIO E IL COMPAGNO PIÙ VICINO SI PRENDE CURA DI LUI; SE IL PROBLEMA PERSISTE CI SI FERMA E SI RISOLVE INSIEME

Ci si guarda attorno, si lasciano andare i pensieri e l'orologio. Quanto manca all'arrivo? Non importa, non si sa. I chilometri qui non corrispondono più a un tempo ma al mutare delle forme e degli odori. C'è un'unica costante che tiene unite queste curve: la polvere sui vestiti e nella gola. Il privilegio di percorrere questa strada in moto è davvero unico. Arriviamo a Coyhaique nel tardo pomeriggio, dove troviamo ospitalità in un hangar messo a disposizione dalle forze di polizia locali. Durante tutta la spedizione, il

supporto delle forze di polizia di ogni Paese è stato determinante: dalla scorta a un tetto sotto cui dormire, da un pasto caldo a un ristoro d'emergenza lungo la strada. Attraversiamo il confine con l'Argentina a Balmaceda. Usciti dalla dogana si apre davanti a noi la sterminata Patagonia argentina che è esattamente come te l'aspetti: un infinito orizzonte. La Ruta 40 è una delle strade leggendarie per i motociclisti. Anche qui si alternano recenti tratti di asfalto allo sterrato insidioso, ben diverso da quello





1 SI SBARCA DOPO L'ATTRAVERSAMENTO DELLO STRETTO DI MAGELLANO **2** IL CERCHIO È ANDATO, SI CARICA LA MOTO SUL FURGONE **3** IL FARO DEL CANALE DI BEAGLE DI FRONTE A USHUAIA, CENTRO ABITATO PIÙ A SUD DEL MONDO **4** PRIMO SOCCORSO DOPO UNA CADUTA

il peso all'indietro per evitare la chiusura dell'anteriore ma bisogna anche essere pronti a rinnegare il proprio istinto, dando gas quando la moto inizia a ondeggiare, perché è la velocità a tenere la moto in equilibrio. Il primo a cadere è il tedesco Norbert Raimer, che sbanda per la chiusura dello sterzo ferendosi sotto l'occhio. Niente di grave ma viene immediatamente medicato e sostituito alla guida da Isabella Scoglio. Pochi chilometri e anche Isabella finisce a terra, sempre per la chiusura dell'anteriore. Nulla di grave, ma tanto dolore a una spalla, per cui la Transalp passa a Gabriele Orlini che, guidandola senza frizione, riesce a portarla fino a destinazione.

Alla fine del mondo e ritorno

Ci fermiamo a Tres Lagos — una pompa di benzina e un presidio sanitario d'emergenza — dove facciamo visitare Norbert e Isabella. Stanno bene, ma Isabella dovrà fare una radiografia all'ospedale di El Calafate perché si teme la rottura, poi confermata, della clavicola. La polvere della Ruta 40 la porteremo a casa con noi: ci è entrata dentro, l'abbiamo sentita scricchiolare nei polmoni e finire nel sangue. È il regalo di questa iconica strada, la monetina nella Fontana di Trevi per tornare, un giorno, di nuovo senza fiato a cavalcare questa terra dagli orizzonti infiniti. Passiamo qualche giorno a El Calafate per sistemare i mezzi e visitare il ghiacciaio



Perito Moreno. Nel mentre Marco, il meccanico del team, sistema la Transalp, che diventa una sorta di Frankenstein ma in grado di proseguire il viaggio. Isabella deve abbandonare momentaneamente il gruppo per farsi operare a Buenos Aires, dove la riprenderemo entro un paio di settimane. Un altro problema ci costringe a rivedere l'itinerario: Herard Lotz ha rotto il cerchio della sua BMW centrando una buca non vista e bisogna sostituirlo. Il capo spedizione Bernardo Lepore propone di caricare la moto in furgone e dirigerci verso Rio Gallegos, dove faremo arrivare un cerchio nuovo dall'Europa che monteremo al ritorno da Ushuaia, la città più a sud del mondo. La tappa seguente è concitata, non possiamo

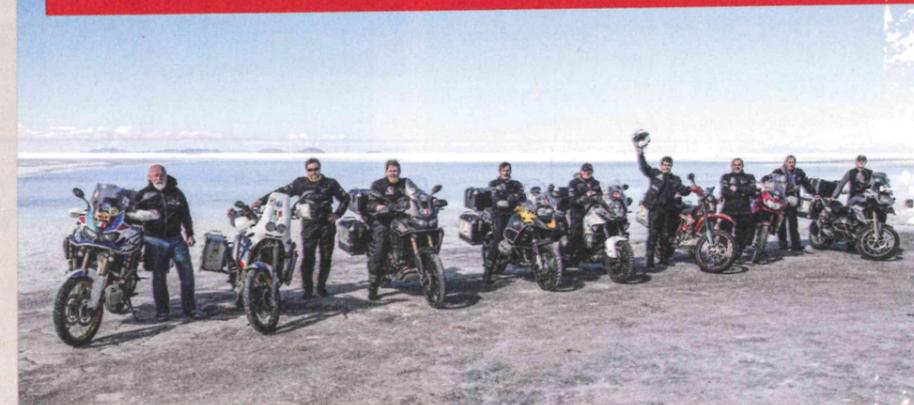
perdere tempo: c'è un traghetto da prendere per attraversare lo Stretto di Magellano e due frontiere da passare (Cile e di nuovo Argentina). Le strade sono asfaltate ma insidiose per il deterioramento causato dal vento e dagli sbalzi di temperatura, lunghi rettilinei che scompaiono all'orizzonte. Stiamo andando verso quella che chiamano la fine del mondo, dove cielo e mare si uniscono in un blu scuro che suggerisce che davvero tutto finisce lì, nel Canale di Beagle: arrivare a Ushuaia in moto è bellissimo, a tratti commovente. La risalita verso Buenos Aires avviene lungo la costa atlantica, prima tappa Comodoro Rivadavia che raggiungiamo con una moto nel furgone per la rottura di un cuscinetto



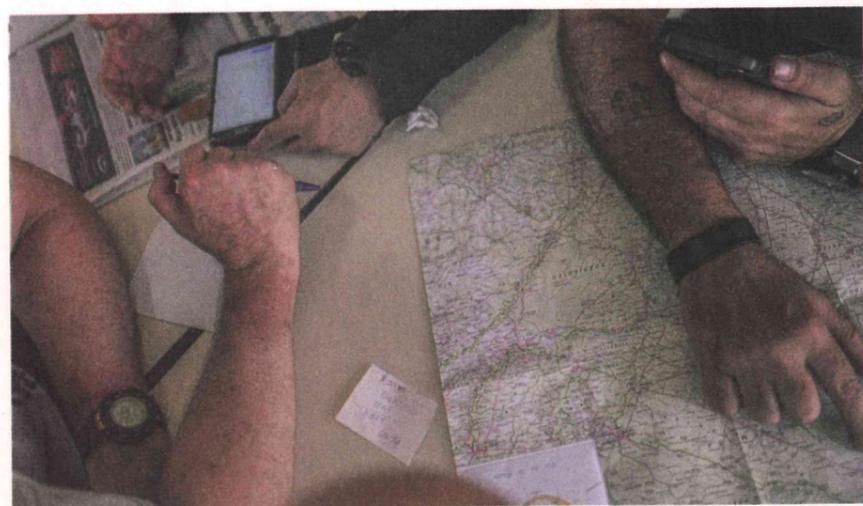
CIELO E MARE SI UNISCONO IN UN BLU SCURO CHE SUGGERISCE CHE DAVVERO TUTTO FINISCA LÌ, NEL CANALE DI BEAGLE DAVANTI A USHUAIA



LE SPEDIZIONI DI MOTOFORPEACE



L'obiettivo della spedizione umanitaria Anonimi della Fede 2020 era portare un aiuto concreto sotto forma di materiale sanitario e donazioni ad alcune missioni cattoliche in Cile, Argentina, Paraguay, Bolivia e Perù. La spedizione è stata organizzata da MotoForPeace — associazione no profit costituita da appartenenti alle Forze di Polizia internazionali — in collaborazione con il Dicastero per il Servizio dello Sviluppo Umano Integrato del Vaticano. MotoForPeace partecipa da oltre vent'anni alla realizzazione di progetti di sviluppo locale mediante raid motociclistici in tutto il mondo. Quest'ultimo è stato il naturale proseguimento di quello intrapreso nel 2018 in Africa australe, che aveva lo scopo di dare un volto e una voce a tutte quelle persone che fanno del bene senza salire alla ribalta: gli Anonimi della Fede, di cui abbiamo parlato su RoadBook 11.



1

ENTIENDO

Si intitola così il documentario prodotto da Doog Reporter e realizzato da Gabriele Orlini e Lisa Zillio, con musiche originali del compositore Jonathan Norani, che scava a fondo alla ricerca delle motivazioni che hanno spinto quattordici persone a intraprendere un viaggio così lungo sulle impegnative rotte di terra sudamericane, insieme alle storie dei missionari incontrati. «Il titolo si contrappone a quel "no entiendo!" che si usa per tagliare corto quando non si vuole ascoltare qualcosa» spiega Gabriele Orlini. «Siamo andati fino in fondo, cercando di capire quanto più possibile del gruppo di MotoForPeace e delle persone incontrate lungo la strada». Il documentario verrà iscritto ai principali festival e concorsi. Seguendo il link è possibile vedere il trailer.



www.roadbookmag.it/entiendo-il-documentario-su-motoforpeace-in-sud-america



2

Inizia la risalita

Arriviamo a Buenos Aires a sirene spiegate, scortati dalle moto della Policía Federal Argentina, che ci ospiterà per tre giorni densi di incontri ufficiali e visite nelle Villas Miseria, gli agglomerati urbani fatiscenti e problematici situati nel cuore della metropoli. Ci riuniamo con Isabella, e puntiamo verso Asunción, la capitale del Paraguay, con una tappa a Ciudad del Este per visitare le Cascate di Iguazú: per chi ha visto il film Mission, è stato come sentire le musiche di Ennio Morricone sorgere da quelle acque. In Paraguay le strade non asfaltate sono di terra rossa e circondate da una vegetazione lussureggiante. Lungo la strada si è pervasi dall'inebriante profumo delle distese di yerba mate che entra nel casco, mentre il caldo umido spezza il fiato. Si viaggia con tutte le prese d'aria delle tute aperte e le soste si fanno più frequenti perché

rimanere idratati è fondamentale. Arriviamo trafelati ad Asunción, giusto in tempo per la benedizione alle moto da parte del vescovo. Ci fermiamo nella capitale un paio di giorni per sistemare i mezzi e visitare la scuola Padre Domenico Masi a Cerrito, gestita da Suor Natalia e dalle sue consorelle. Il loro impegno garantisce istruzione e un pasto caldo ai bambini della zona. Ci giungono voci di un'immediata chiusura della frontiera tra Paraguay e Bolivia: sembra che nel Paese ci siano stati i primi contagi da Covid-19, ma le notizie sono incomplete. Decidiamo così di entrare in Bolivia passando di nuovo per l'Argentina: siamo certi che la frontiera resterà aperta ancora qualche giorno e le strade migliori ci permetteranno di accelerare i tempi. Passata Tarja e la cittadina mineraria di Potosí, dove il tempo sembra essersi fermato un secolo prima, Uyuni ci appare nel buio di una sera di marzo. È il centro più



3

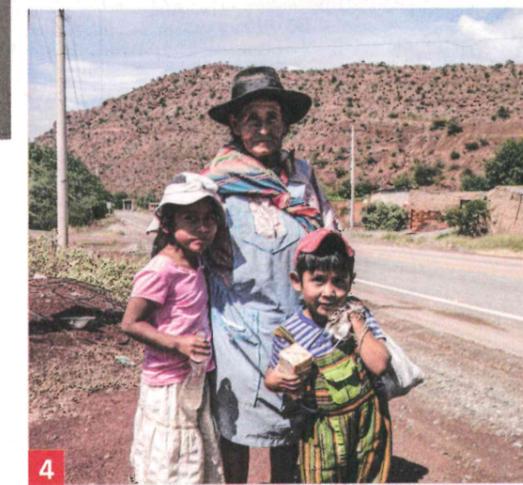
vicino all'omonimo Salar che raggiungiamo dopo una giornata difficile: piove, fa di nuovo freddo, non abbiamo un posto in cui dormire; chiediamo indicazioni a un paio di persone che incontriamo nella desolazione di una cittadina che vive solo di giorno. Ci fermiamo in un hotel e il giorno seguente ci muoviamo molto presto per trascorrere qualche ora al Salar de Uyuni. Nella più grande distesa di sale al mondo, dopo un temporale il cielo e la terra si fondono in uno specchio che riflette l'uno nell'altra. La gioia

indescrivibile che si prova a mettere le ruote su questa spianata lunare ci fa intraprendere col sorriso quella che diventa una lunga rincorsa verso La Paz.

La lunga rincorsa

Ci troviamo nel cuore dell'altopiano andino, a un'altitudine media di 3.658 metri; le nuvole sono così basse che sembra di poterle toccare. I motori iniziano ad accusare gli effetti di giorni di viaggio in quota e della benzina sporca e con pochi ▶

LE MISSIONI DI MOTOFORPEACE POSSONO CONTARE SULLA COLLABORAZIONE DELLE FORZE DI POLIZIA LOCALI **INTERVISTA PER LA TV ARGENTINA NEL QUARTIERE DOVE È NATO PAPA FRANCESCO** **CON IL VESCOVO DI ASUNCIÓN, PARAGUAY** **GLI INCONTRI CON I LOCALI SONO I MOMENTI PIÙ INTENSI DEL VIAGGIO**



4



ESPERIENZE DI STRADA

1 IN PATAGONIA LA TANICA È IL MODO PIÙ SICURO PER NON RIMANERE A SECCO

2 IL VIAGGIO SI INTERROMPE NELLA TERRA DI NESSUNO TRA BOLIVIA E PERÙ. I NOSTRI RIMARRANO DUE SETTIMANE A LA PAZ PRIMA DI RIENTRARE IN ITALIA CON UN VOLO DI FORTUNA

DA SAPERE PRIMA DI PARTIRE

È necessario passaporto con validità residua di almeno 6 mesi. Il visto non è richiesto per turismo fino a 90 giorni di permanenza. Necessaria assicurazione RC stipulabile online o in frontiera.

Non è richiesto carnet de passage per l'importazione temporanea dei veicoli. Molte autostrade sudamericane sono gratuite per le moto, a patto di entrarci dall'apposita corsia posta a lato del casello. La benzina ha un costo medio inferiore a 1 euro/litro; in Paraguay e Bolivia è più sporca e ha meno ottani, per cui è consigliabile aggiungere un additivo.

L'America del sud presenta contemporaneamente tutti i climi, dal caldo secco alla neve; l'abbigliamento deve essere di conseguenza versatile: completo touring a più strati e stivali dotati di membrana impermeabile e traspirante (Gore-tex o similare); è necessario dotarsi di guanti invernali impermeabili ed estivi traforati. Indispensabile anche un buon anti-pioggia che garantisca la traspirazione.

ottani. Le moto di Eckart Neururer, di Egidio Nobile e di Marco Monicelli si fermano improvvisamente in tre momenti diversi. Le prime due ripartono dopo averle rabboccate con della benzina decente che ci portiamo di scorta dall'Argentina. La terza viene caricata sul furgone. Superiamo Oruro, dove Davide rompe la frizione, e procediamo in linea retta verso la meta, con la moto di Egidio che non riesce a superare i 60 km/h. Entriamo a La Paz di sera, dopo una grandinata

intensa, con piccoli cumuli di neve ai lati della strada. Con altre due frizioni rotte raggiungiamo stremati il Seminario San Jerónimo dove passiamo la notte. La mattina seguente riceviamo notizie allarmanti sulla diffusione del Covid-19: la situazione è precipitata in poche ore, i governi hanno deciso di chiudere le frontiere e stanno per dichiarare lo stato di emergenza. Dobbiamo partire subito: la frontiera con il Perù rimarrà aperta solo fino a sera. Riusciamo a raggiungere Desaguadero sul lago Titicaca dove, in un susseguirsi di rocamboleschi eventi, la parte boliviana ci fa passare per il rotto della cuffia ma quando arriviamo a quella peruviana, poco dopo le venti, non c'è più nessuno: è stata chiusa pochi minuti prima. La situazione è surreale: rimaniamo intrappolati in una terra di nessuno tra due frontiere, di notte, con un vento gelido che sferza anche gli animi. A mezzanotte, poco prima dell'inizio delle ronde dell'esercito peruviano, i boliviani ci permettono di rientrare nel loro Paese e decidiamo di tornare a La Paz, distante quasi duecento chilometri, dove troviamo rifugio nel seminario che avevamo lasciato poche ore prima. Rimaniamo bloccati in una città fantasma per quindici giorni, per poi essere rimpatriati su un volo di fortuna. Le moto e i furgoni, invece, rimarranno nel seminario per quasi un anno, rientrando in Italia solo a fine febbraio 2021. 📌



RIMANIAMO INTRAPPOLATI TRA DUE FRONTIERE, DI NOTTE, CON UN VENTO GELIDO CHE SFERZA ANCHE GLI ANIMI

