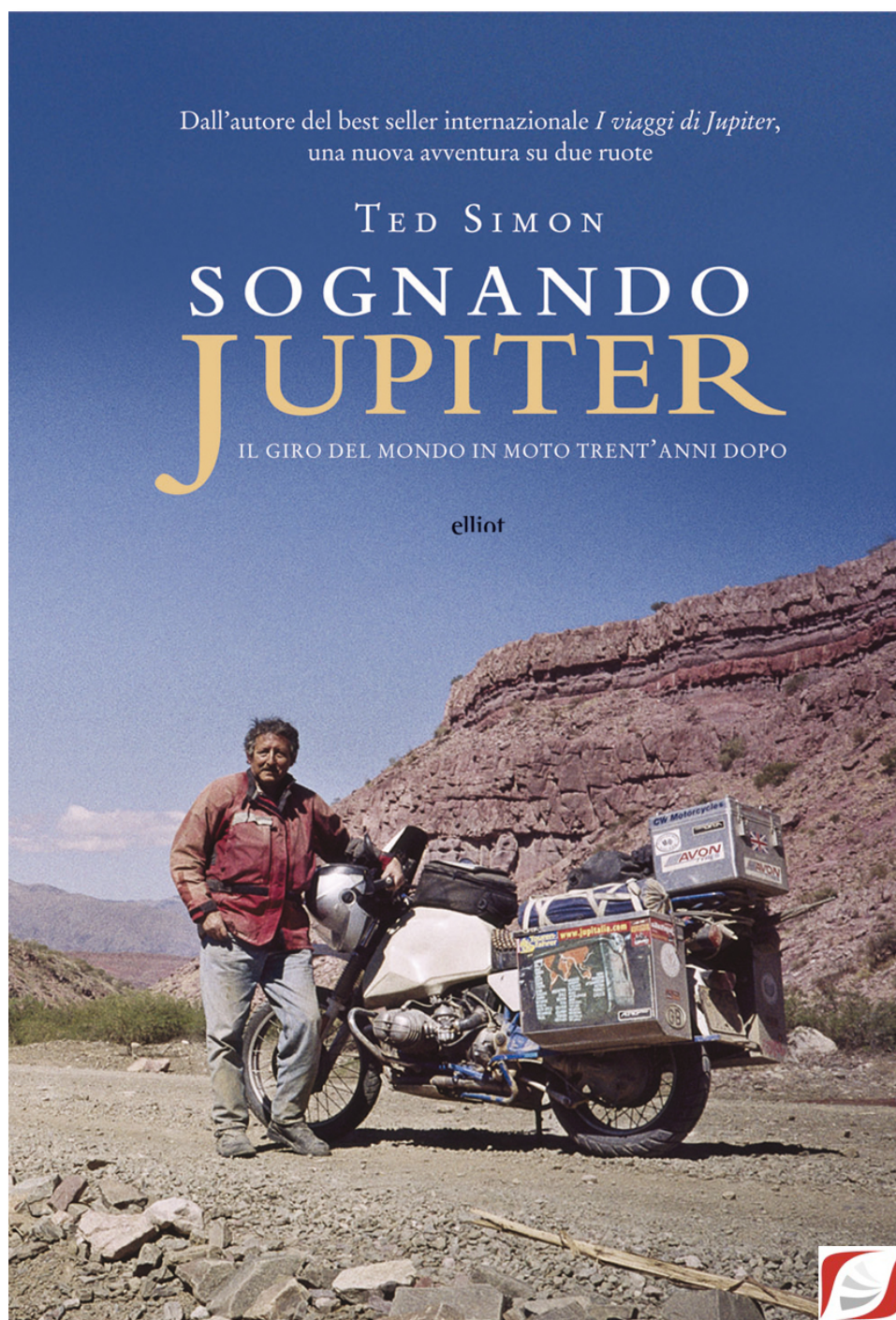




10 Righe dai libri

leggi, scrivi e condividi le tue 10 righe dai libri
<http://www.10righedailibri.it>





Ted Simon

SOGNANDO JUPITER

IL GIRO DEL MONDO IN MOTO TRENT'ANNI DOPO



Traduzione di Simona Maria Adami e Simona Niccolai

© 2007 Ted Simon

Originariamente pubblicato in Gran Bretagna da Little, Brown
Questa edizione è pubblicata in accordo con Grandi & Associati

Titolo originale: *Dreaming of Jupiter*
Traduzione dall'inglese di Simona Maria Adami e Simona Niccolai

I edizione maggio 2011
© 2011 Elliot Edizioni s.r.l.
via Isonzo 34, 00198 Roma
Tutti i diritti riservati

ISBN 978-88-6192-220-4

info@elliotedizioni.it
www.elliotedizioni.com

elliot



Prologo

Nel 1973 decisi di fare il giro del mondo in motocicletta. L'idea mi venne all'improvviso, quasi dal nulla. Era un giorno piuttosto grigio sulla costa meridionale dell'Inghilterra. Scelsi la moto essenzialmente per due ragioni. Innanzitutto sembrava il mezzo più versatile. In secondo luogo pensavo che nessuno avesse mai tentato l'impresa in moto, quindi ne sarebbe venuto fuori un buon libro.

Ero uno scrittore, non un motociclista. Anche se amavo le moto da quando ero bambino, in realtà non ne sapevo niente, ma la cosa non mi preoccupava più di tanto. Milioni di persone andavano in moto, perché non io? Avevo quarantadue anni. Qualcuno disse: «Sei troppo vecchio per cose del genere!»; ma nemmeno questo mi preoccupò e, in effetti, l'età risultò quella giusta.

Il viaggio durò quattro anni. Fu molto difficile e molto emozionante, e ne venne fuori *I viaggi di Jupiter*, un libro che parecchi hanno letto.

Se mi avessero detto che lo avrei rifatto a settant'anni, mi sarebbe parso ridicolo. Settant'anni sono davvero troppi per cose del genere.

In realtà ventiquattro anni dopo, a sessantanove anni, ho pensato: perché no? Sono ancora in grado di andare in moto. Non sarebbe stato affascinante scoprire cosa era accaduto su quel percorso di centoventicinquemila chilometri che mi ero inventato negli anni Settanta, e soprattutto cercare di capire se in qualche modo potevo ritrovare la persona che ero allora, quest'uomo che in breve tempo si era guadagnato il maestoso soprannome di Jupiter e che per qualcuno era diventato una figura quasi mitica?

So che migliaia di persone sognano di ripercorrere le orme di Jupiter. Perché non io, allora?

Il futuro non è più quello di una volta.

PAUL VALÉRY

Nei miei ricordi appare come un fantasma, una figura senza contorno, poco più di una presenza che si dilegua appena cerco di metterla a fuoco e prende vita se mi distraigo. Quando ci siamo conosciuti, trent'anni fa, per me non rappresentava altro che una curiosità senza importanza, ma ora è riemerso da qualche piega dell'inconscio, acquistando forza.

Era un marinaio sulla *Zoë G*, l'unica nave che all'epoca accettò di portare me e la mia moto dall'Africa al Sud America. Non era che un piccolo piroscampo da carico, destinato a essere ben presto messo in secco e distrutto su una spiaggia qualsiasi dell'India, ma mi condusse sano e salvo in Brasile, attraverso una tempesta terrificante: per me era la nave dei sogni. Portavo già il peso dei ricordi del viaggio in Africa e, immerso nei pensieri, li passavo al setaccio e facevo scoperte sulle mie esperienze e su di me. Allora lo vedevo come un fenomeno passeggero. Oggi lo vedo come un presentimento. Se fossi stato più attento, forse avrei previsto meglio quello che ci preparava il futuro.

Ci trovavamo spesso da soli, io e lui, sullo stretto ponte di metallo dove stava anche la mia moto che, legata a una sbarra e avvolta in un sudario di tela, appariva triste e fuori posto. La sua occupazione principale era di ridipingere le parti in ferro della nave che erano scrostate, in uno sforzo coraggioso di rendere presentabile la vecchia signora. Il suo volto era un crogiuolo dissonante di lineamenti, un misto di parecchie razze. Lo ricordo solo perché è quello che mi dissi allora, non perché riesca ancora a vederlo. Nel Sudafrica dell'apartheid di quegli anni sarebbe stato classificato come "di colore". C'era qualcosa di cinese nel mucchio, pensavo, insieme a un che d'indiano e forse di malese, ma era soprattutto un africano nero. Era giovane, appena ventenne, magro e

muscoloso, e amava molto i tappi colorati del serbatoio e le chiacchiere. Avevamo un sacco di tempo per parlare.

Mi aveva colpito il suo modo di vedere le cose. Lungo la strada da Londra a Città del Capo avevo raccolto molte opinioni. Cosa pensavano i kenyoti neri, che avevano conquistato da poco l'indipendenza? O gli arabi di Tunisia e gli afrikaner? O gli egiziani e i rhodesiani bianchi? I cristiani del Sudan e le tribù dei Turkana? O i giovani disoccupati musulmani in Libia?

Ma quest'uomo, di cui devo aver saputo il nome, anche se non lo ricordo, aveva una visione delle cose del tutto fuori dagli schemi. I suoi lineamenti male assortiti erano illuminati da un'intelligenza vivace, non imbrigliata dall'eccesso d'istruzione, ma arricchita da innumerevoli incontri nei porti di tutto il mondo. Era il Terzo Mondo fatto persona, eppure in qualche modo lo trascendeva. Un grande ottimista, malizioso, pieno d'umorismo e di capacità d'introspezione. Non aveva l'atteggiamento di chi vive nella povertà, ma poneva domande acute. Non era pieno di risentimento, non c'era paura nei suoi occhi né violenza nel suo cuore: soltanto una chiara consapevolezza delle possibilità. Comprendeva d'istinto le forze all'opera nel mondo e sembrava disprezzarle.

Non riesco a ricordare le parole che usava, ma avevano un grande impatto su di me. Mai avrei pensato di poter conoscere un uomo così abile a liberarsi dal contingente. Ora, comunque, mi accorgo che il suo vero significato mi era sfuggito. All'epoca non ero capace di vedere al di là di ciò che avevo appena metabolizzato: la visione di un intero continente prigioniero delle proprie credenze tribali, nazionali e religiose, ogni popolo diffidente nei confronti dei propri vicini.

Dopo due settimane la nave attraccò a Fortaleza per sbarcare un carico di noci di acagiù. Era un umido porto tropicale di cui non avevo mai sentito parlare e, sebbene avessi pagato per arrivare fino a Rio, con un colpo di testa decisi di approfittare della sosta a sorpresa per sbarcare assieme alle noci. La moto era scomparsa nel limbo della dogana e mentre aspettavo che l'iter burocratico facesse il suo corso presi contatto con alcuni preti irlandesi e rimasi nella casa parrocchiale. Erano uomini meravigliosi che avevano abbracciato la Teologia della Liberazione e coltivavano l'idea bizzarra di dover dare materialmente una mano ai contadini indigenti della regione. La cosa non gli accattivava la simpatia delle autorità.

Era il maggio 1974 e il Brasile era governato da una spietata dittatura militare. Sconcertati dalla mia apparizione improvvisa e dal mio aspetto, i poliziotti decisero ben presto di mettermi in prigione, pensando che

fossi lì per fomentare la rivoluzione. Per un po' temetti per la mia vita, il che – come osserva Samuel Johnson – “rende la mente meravigliosamente concentrata”, ed ebbi cose più urgenti a cui pensare; così il ricordo del marinaio svanì nei recessi più remoti del mio cervello.

Quando finalmente mi rilasciarono doveti far ricorso a tutte le mie energie per riprendermi da quell'esperienza orribile e spaventosa, e diretti la mia Triumph 500 cavalli a sud di Rio, riprendendo le forze lungo il percorso, finché un mese dopo feci il mio ingresso trionfale in città.

Gli amici di Londra mi avevano dato una lettera di presentazione per Baby e fu Baby a definirmi per primo “fantastico” e a darmi le chiavi della città; Baby Bocayuva, il milionario brasiliano il cui assurdo nome mi riportava alla mia austera gioventù, quando guardavo nei cinegiornali vecchi playboy latinoamericani dai nomi come Porfirio Rubirosa roteare la mazza da polo e accompagnare le ereditiere ad Ascot. Bocayuva non giocava a polo, ma quell'irriverente “Baby” affibbiato a un uomo d'affari di mezz'età e grassoccio era un bell'esempio della leggera ironia di Rio. E sua moglie Dalal era all'altezza di qualunque ereditiera di Porfirio.

Dopo avermi consacrato, mentre stavo con gli stivali da motociclista su un tappeto dal valore inestimabile nel suo appartamento di Ipanema, Baby mi affidò a Dalal, perché provvedesse al mio futuro regno sulla città. Il risultato fu che mi ritrovai in mano a quattro donne, che nella mia mente erano l'araba, la portoghese, la tedesca e la slava.

Dalal veniva dall'alta società libanese ed era una ballerina. I soldi di Baby avevano dato uno scopo alla sua vita: migliorare gli standard della danza a Rio e portarli dal saltellare in tutù ai livelli degli spettacoli internazionali. Aveva arruolato come assistente Marcia Kubitschek, la figlia dell'ex presidente del Brasile, che in quei giorni di dittatura feroce era ancora l'uomo più ammirato del paese.

Avevano formato insieme un corpo di ballo, l'Ashcar Dalal Ballet, e trovato altre due donne per dare una mano: Esmeralda, una bionda molto riservata che si occupava dell'amministrazione, e un'altra ballerina, Maria Luisa, nata da un'antica famiglia portoghese, che si occupava del programma d'insegnamento.

Erano tutte molto attraenti. Il ricordo più vivido che ho di Dalal, che non si esibiva più ma si esercitava ancora duramente, è al termine di una serie di esercizi alla sbarra, avvolta negli asciugamani e col sudore che le scendeva dal volto aquilino, intelligente e aristocratico. Marcia aveva la bellezza levigata di una celebrità del jet set. Esmeralda era incredibilmente graziosa e fresca, dietro la sua scrivania, ma covava una

gelosia incandescente ed era pronta a incenerire qualunque donna che avvicinasse suo marito, Tito. Infine c'era Maria Luisa, per gli amici Lulu, coi capelli neri lussureggianti e il corpo di una grande ballerina, i lineamenti mobili che riflettevano ogni emozione, dalla tristezza più profonda alla gioia incontrollabile.

Visto che Lulu era la sola non sposata, decisero di affidarmi a lei, una responsabilità che prese molto sul serio. Mi sistemò in un appartamento libero. Pranzavamo e cenavamo insieme continuamente. Andavamo a ricevimenti, concerti e spettacoli, sempre con biglietti omaggio, e ci mescolavamo all'alta società brasiliana.

Nel 1974 mi sembrava che Rio de Janeiro mi appartenesse. Le spiagge da Gloria a Garcia erano mie, assieme alle cime dei monti che le dominavano e qualsiasi cosa ci fosse in mezzo, incluse le splendide residenze dei boulevard imponenti e i ghetti costruiti sulle gole ripide e fangose, le *churrascarias* e i bar, gli appartamenti francesi lussuosi, le ville, i circoli privati e soprattutto il Teatro dell'Opera. L'avevo conquistata grazie alle mie imprese motociclistiche e all'onore aggiunto dell'essere stato imprigionato dalla polizia federale.

Non avevo dubbi: mi ero guadagnato l'accesso a ogni persona e luogo che avessi desiderato. La gente mi guardava con ammirazione e, oserei dire, con una certa invidia. L'effetto afrodisiaco conferito dalle mie avventure recenti, dalla mia figura di motociclista e soprattutto da ciò che avevo subito dalla dittatura era indubbio, e mi garantiva un tocco d'autenticità. Sebbene facessi attenzione a non lasciarmi trascinare da tutta quella adulazione, di certo mi capitò di chiedermi se fosse possibile trasformarla in una sistemazione permanente di qualche tipo nella società brasiliana, ma non diventò mai un pensiero serio. Sapevo di dover proseguire, e alla fine lo feci.

Intanto il ricordo del marinaio scivolò nell'oblio e non riaffiorò finché, trent'anni dopo, non ho cominciato a scrivere questo libro. Ora capisco quello che diceva. Era un profeta nato. Incarnava un futuro nel quale milioni di altri avrebbero rifiutato come lui di essere catalogati e avrebbero rivendicato di avere il mondo per sé.

Se fossi stato più attento, forse avrei visto anche il lato oscuro del futuro che simboleggiava. Perché se quell'incredibile numero di persone fosse stato frustrato l'avremmo pagata cara. E sono stati frustrati. E probabilmente la pagheremo cara. Ci sono voluti tutti questi anni perché il messaggio arrivasse a destinazione.

Il marinaio della *Zoë G* non fu l'unico profeta che conobbi durante il mio primo viaggio. In Africa ci fu l'uomo che predisse accuratamente la nascita dello Zimbabwe, quella felice indipendenza ora sprofondata nella rovina. In Sud America uno svizzero sgradevole mi fece intravedere uno scenario scioccante a cui avrebbe potuto condurmi la mia personalità se non fossi stato attento. Ma il più importante fu senz'altro il chiaroveggente indiano che mi fornì il titolo per il mio libro.

Quando disse: «Tu sei Jupiter», scelsi di fraintenderlo, ovviamente. Voleva dire che ero sotto l'influsso del pianeta Giove, sebbene non mi sia mai stato chiaro neanche cosa significasse questo.

«Devi tutto a tua madre» aggiunse, ed era abbastanza vero, visto che mio padre era scomparso dalla mia vita quando avevo cinque anni. Mi predisse due eventi molto particolari che accaddero realmente, molto tempo dopo. Ma disse anche qualcos'altro, che allora mi colpì molto: «Non hai i mezzi per trattenerne le donne».

Dopo averlo salutato passai parecchie ore solitarie, sulla moto, chiedendomi cosa volesse dire. Naturalmente mi dava fastidio l'insinuazione che le donne non tenessero granché a me, perdessero subito interesse e si allontanassero. Per vagliare la veridicità di questo spiacevole commento ripercorsi mentalmente tutte le mie relazioni sentimentali. Alcuni di questi ricordi mi fecero vergognare. Non ero stato una persona piacevole da frequentare, in gioventù, e me ne vergognavo, ma se davvero esisteva un problema, mi sembrò che fosse piuttosto la questione opposta. Nutrito di romantiche senza senso, come tutti del resto, da giovane tendevo sempre a perdere interesse quando gli esseri adorati si rivelavano donne reali.

Però questo era prima. Mentre tornavo dall'India c'erano due donne meravigliose nella mia vita ed ero certo dell'affetto di entrambe. Amavo Carol, che mi ero lasciato alle spalle al confine del Bangladesh, e pensavo di sposarla. Ma ero anche riluttante a perdere la stima di Jo,

che pure amavo, ora in un modo diverso, e che aspettava che tornassi da lei in Francia.

Alla fine le persi entrambe, ma certo non per mancanza di sentimenti da parte loro. A far naufragare queste relazioni fu in parte il destino, in parte la mia vigliaccheria e il mio comportamento confuso. Il risultato fu che, dopo un periodo piuttosto turbolento, mi ritrovai su quaranta acri di terra in California, invece che in una casa di pietra in Francia. Avevo una nuova moglie altrettanto meravigliosa e un bambino piccolo, e passai i quindici anni seguenti in svariate attività che non avevano niente a che fare con le moto.

Ma nonostante tutto era grazie al successo dei *Viaggi di Jupiter* che avevo comprato il ranch. Era ancora il libro con il quale mi identificavano e a metà degli anni Novanta tornò a essere un elemento positivo della mia vita. Scoprii quasi per caso che in America, dove il libro era esaurito, una quantità di gente si dava ai viaggi in moto e il mio libro era diventato un cult. Per fare un esperimento andai a un rally di motociclisti BMW nel North Carolina con alcune scatole di libri che avevo portato dall'Inghilterra e mostrai le diapositive. Con mio grande stupore la gente si precipitava a stringermi la mano. Citavano brani dal mio libro. Tutti volevano offrirmi una birra e riempirmi di carne alla griglia e pizza. Mi pareva di non far del male a nessuno e devo ammettere che mi ci crogiolavo.

Cominciai a pensare che il libro fosse qualcosa di più che puro e semplice divertimento. Trasportava le persone. Seppi che aveva spinto molti a fare viaggi simili. Mi affezionai alle foto che mostravo ora per la prima volta e avrei voluto che altri lettori potessero vederle.

All'inizio dell'anno successivo ero in aereo con Jacques. Chi è Jacques? Ve lo spiego. Quando ero giovane e i treni erano il mezzo migliore per muoversi, sentii parlare del Gold Pass: se eri molto importante per una compagnia ferroviaria, dicevano, te ne davano uno e potevi viaggiare dovunque, in qualsiasi momento, gratis. Allora fantasticavo sul salvataggio di un qualche vecchio baffuto che avrei sottratto alle ruote di una locomotiva, per poi scoprire che era il presidente del consiglio d'amministrazione della compagnia ferroviaria Great Western.

«Cosa posso mai fare per te, ragazzo mio?» mi avrebbe chiesto, con voce tremante. E io avrei reclamato il mio Gold Pass.

Ci vollero altri quarant'anni, ma alla fine ebbi il mio Gold Pass, o almeno qualcosa di simile. Jacques, vedete, ha un pass per i viaggi aerei che vale mille volte il suo peso in oro. Lo comprò parecchi anni fa per quella che all'epoca era una somma enorme. Col suo pass può volare

gratis in prima classe ovunque e in qualsiasi momento, con questa particolare compagnia aerea, e *con un amico*. Chi non vorrebbe essere amico di Jacques? E per fortuna lo divenni anche prima di sapere del biglietto miracoloso.

A quanto pare Jacques aveva letto *I viaggi di Jupiter* molto tempo fa, in un momento in cui la vita si era fatta dura, per lui, e attribuisce al libro il merito di avergli dato la forza e la fiducia per cambiare le cose. Parecchi anni dopo mi cercò, mentre visitavo Dallas, e diventammo amici. In seguito mi disse, con una certa diffidenza, che possedeva questi poteri soprannaturali nel volo e che, in caso, avrei potuto accompagnarlo da qualche parte. Così lo convinsi a portarmi a un raduno di motociclisti di lunga distanza che si teneva ogni anno alla fine dell'inverno, in un campo deliberatamente fangoso e talvolta mezzo ghiacciato al confine orientale del Belgio.

L'organizzatore dell'evento era Bernd Tesch, un motociclista tedesco che fumava la pipa, grande conoscitore dell'Africa: era grosso, corpulento, barbuto e calvo, come un Asterix tedesco intriso di nicotina. L'avevo conosciuto in California anni prima e da allora cercava di convincermi a partecipare al suo raduno. Anche Jacques amava le moto. Aveva una Ducati in garage. Pensava che sarebbe stato uno spasso andare a divertirsi nel fango, quindi volammo a Francoforte e prendemmo in prestito un paio di moto.

Misi su una proiezione di diapositive che ricevette applausi inaspettati, date le condizioni del mio tedesco. Fui colpito ancora una volta dal significato che il libro e le foto parevano avere per la gente. Volevo pubblicare un libro con tutte quelle foto. Fu questa l'idea costosa, e qualcuno direbbe vanitosa, di cui parlai a Jacques mentre tornavamo. Lui aveva un'altra idea: «Io invece pensavo che potresti rifare tutto quanto, ma questa volta viaggiando con un fotografo professionista».

Lo guardai attraverso i gambi di sedano e i cali di quota, i bicchieri di champagne a metà, le noci e il menù della cena ancora da aprire. Sembrava piuttosto serio, anche se la sua serietà si accompagnava sempre a una punta d'umorismo e autoderisione.

«Intendi con due moto, spero!».

Ero allo stesso tempo interessato e spaventato dalla stranezza della proposta. Ma nella cabina di prima classe di un Boeing 747 solo una linea sottile divide le fantasie ambiziose dai progetti realistici.

«Certo» disse. «La Triumph non starebbe nella pelle all'idea».

Quindi fu Jacques il primo a parlare del fatto che avrei potuto ripetere il viaggio irripetibile. Farlo di nuovo.

Ci spingemmo al punto di visitare assieme la nuova fabbrica della Triumph e incontrammo il manager del marketing, Bruno Tagliaferri. Jacques è persuasivo e ha un modo di fare accattivante, parla la lingua colta della East Coast, ma è un uomo enorme. È alto quasi un metro e novanta ed è grosso da ogni punto di vista. Non so se si sia trasferito a Dallas perché è grosso, o se è diventato grosso perché si è trasferito a Dallas. Di sicuro incarna l'idea che tutti hanno di un texano enorme.

Bruno era un uomo piccolo in un lucido completo marrone. Pareva che si stesse preparando a difendersi da un attacco fisico, mentre Jacques illustrava il piano. «La nostra idea è che l'intera faccenda si potrebbe realizzare con trentamila dollari» disse con aria di vittoria.

Bruno era scioccato. «Noi non abbiamo niente del genere, nel nostro budget, molto semplicemente. Il nostro budget per il marketing è ristretto. Siamo più orientati sulla produzione».

Orientati sulla produzione? Cosa poteva significare? Capivo che non ci portava da nessuna parte. Volevo lanciare a Bruno un'ancora di salvezza.

«Bene, allora ci dareste un paio di moto?» chiesi.

«Sì» disse lui, ma finiva lì. Niente sostegno, niente soldi, e senza queste cose l'idea di Jacques non poteva decollare. Però mi rimase il ricordo di questa proposta e da qualche parte l'idea di un nuovo viaggio metteva radici.

Di certo ci stavo pensando seriamente nel 2000. Ripercorrere lo stesso tracciato, seguire di nuovo il filo sottile al quale erano legate tutte quelle esperienze notevoli: sarebbe stato affascinante. Quanto, o quanto poco, era cambiato il mondo in un quarto di secolo? Cos'era successo a tutti quei personaggi che popolavano le pagine dei *Viaggi di Jupiter*? Come me la sarei cavata, ora, con quel viaggio?

Ciò che rendeva l'idea tanto sorprendente, persino per me, era che pensavo veramente di poterlo fare. Ero vicino ai settanta. Messa così, nuda e cruda, l'idea sembrava assurda, eppure la questione dell'età non entrò mai seriamente nelle mie riflessioni. Non avevo l'impressione che le mie forze fossero diminuite così tanto, almeno non al punto da impedirmi di guidare una moto in condizioni difficili. Dopotutto non ero mai stato un guidatore spericolato, né particolarmente dotato: ero arrivato tardi alla moto. In sostanza quello che avevo fatto negli anni Settanta era stato tirare avanti alla meglio, contando assai più sull'intelligenza e sul mio carattere che sulla forza o le capacità atletiche. D'intelligenza e di carattere mi pareva di averne ancora a sufficienza.

Purtroppo non riuscivo a credere che gli altri l'avrebbero vista allo stesso modo. Anche se l'età non preoccupava me, non potevo fare a meno di immaginare la reazione di quelli che non mi conoscevano, soprattutto quelli che vendevano moto. «Ah, questa poi! Stavolta proprio le ho sentite tutte. C'è un vecchio strambo che pensa che lo manderemo in giro per il mondo su una delle nostre moto! Settantenne, come se non bastasse. Che matto!».

Così ogni volta che pensavo al progetto e all'idea di dovermi vendere per esser sostenuto, una grande stanchezza s'impossessava di me. Era tutto così diverso da quei giorni esaltanti del 1973, quando pareva che niente potesse fermarmi. Allora ero pieno d'energia per la sfida straordinaria di tentare qualcosa che pensavo non fosse stato mai fatto prima, ma negli ultimi vent'anni era cambiato tutto. Quelli che mi avevano seguito nel giro del mondo erano così tanti che tra i motociclisti il viaggio si era ridotto a un acronimo: RTW, *round the world*. Allo stesso tempo mi rendevo conto di quanto sia difficile per la maggior parte della gente rompere con la propria vita e seguire i propri sogni. Mio figlio stava crescendo. Avevo delle terre che amavo e che avevano bisogno di cure e un'ipoteca da pagare. Pubblicavo i miei libri e non potevo permettermi di perdere le piccole entrate che mi procuravano.

Una mattina di fine giugno del 2000, in California, all'improvviso cambiò tutto. Stavo giusto portando alle labbra la ciotola di caffè della colazione, quando squillò il telefono sul muro, accanto al mio orecchio destro. Il caffè si rovesciò. Forse una ciotola non è esattamente il contenitore più sicuro per il caffè bollente, ma è più capiente e tutti sanno che la seconda tazza è sempre meno buona.

Mi chiamavano da Ginevra. Un uomo con una lievissima traccia di accento britannico si presentò come Stephen Kinloch. Lavorava all'ufficio delle Nazioni Unite che organizzava i volontari ONU in tutto il mondo. Era molto educato e formale e sperava di non disturbarmi. Decisi di non dirgli del caffè.

«Il segretario generale Kofi Annan» mi disse «ha deciso che il 2001 sarà l'Anno del Volontariato».

Dissi che non ne avevo idea.

«Ebbene, alcuni volontari hanno deciso di girare il mondo in moto, per raccogliere fondi. Hanno letto il suo libro e ne sono entusiasti. Li ha ispirati e vorrebbero sapere se pensa di inviare un messaggio di sostegno».

«Naturalmente» risposi, e feci un mucchio di domande per capire fino a che punto fosse una cosa seria. Scoprii che la Honda aveva pro-

messo loro le moto e che la Toyota li avrebbe probabilmente aiutati con veicoli di supporto, di cui avrebbero di certo avuto bisogno, perché volevano fare l'intero viaggio in un anno. Erano circa sei, ragazzi e ragazze, e la maggior parte lavorava in Kosovo. Alcuni non avevano mai guidato una moto. Il mio genere. Quindi, senza alcuna esitazione, dissi: «Naturalmente hanno la mia benedizione. Sono onorato che ci tengano. Ma non sarebbe anche meglio se andassi con loro?».

E mentre lo dicevo un'enorme ondata di sollievo mi pervase.

Se anche avessi saputo che era uno sforzo destinato a risolversi in nulla, penso che quella telefonata avrebbe comunque acceso il mio entusiasmo. Non so spiegare come, ma fece scattare un interruttore. Invece di vedere il progetto avvolto in un'impenetrabile nebbia di difficoltà, potevo cominciare a identificare i problemi uno alla volta e trovare un modo per risolverli.

È davvero fantastico come una sola ambizione – forte al punto da consumare tutto – possa trasformare e riempire d'energia una vita, ed è un'esperienza che auguro a tutti. Le piccole seccature della quotidianità diventano insignificanti. Che importa, allora, se ti sei messo nella fila sbagliata alla cassa, se il gatto fa i bisogni sul tappeto, se il vicino ti guarda storto, se l'uovo che rompi è marcio, se piove il giorno del tuo compleanno? Tu voli a tutt'altro livello, voli alto. In un modo o nell'altro le cose si risolveranno e presto sarà tutto dimenticato.

Niente potrà mai stare al pari con la carica elettrica che mi percorreva mentre progettavo il mio primo viaggio e nella mia mente quella rimane ancora la più grande impresa della mia vita, ma ci sono stati altri progetti che sono arrivati vicini a quell'acme. E qualunque cosa sia, ovviamente mentre si realizza è sempre la cosa più importante della tua vita. Non stai lì a fare confronti. Se *proprio* c'è un inconveniente, direi che non è un granché per le relazioni. Ci sono coppie che possono arrivare allo stesso picco d'intensità, ne ho trovate alcune, sulla strada, ma è raro. Io non sono un eremita. Avrei dovuto lasciare qualcuno dietro. Quando ci eravamo conosciuti sapevamo che sarei partito, eppure non è mai facile.

Può sembrare pretenzioso che io parli di un viaggio come di una grande impresa. È facile considerarlo una pura e semplice evasione. O una follia narcisistica. Per questo mi ha sempre stupito l'entusiasmo con cui la gente mi ha aiutato a mettermi in strada, ma alla fine lo capisco. La vita è talmente piena di restrizioni. Ci sono così tante buone ragioni per non lanciarsi nel mondo là fuori, eppure la maggior parte di noi sogna altre esistenze, dove si possa correre scalzi e trarre nutrimento dal-

l'oceano, o costruire capanne in montagna e vivere nella foresta, aprire un bar a Bangkok, un ostello a Nairobi o un pub nei luoghi più remoti dell'Australia.

Visto che sono disposto a vivere senza le cose che legano le persone alle loro case, al focolare, divento la controfigura della parte di loro che desidera partire, e a volte molto più di questo, perché in parecchi hanno già seguito le mie orme. Una volta in strada svolgo un altro compito, che mi ha fatto guadagnare qualche soldo e mi ha dato da mangiare e dormire durante questa vicenda: quello del cantastorie errante, che porta le notizie da un lato all'altro della montagna.

I capi delle Nazioni Unite non dissero mai chiaramente sì o no, in puro stile burocratico, ma in settembre divenne ovvio che il tempo era scaduto e i volontari furono costretti ad abbandonare il progetto. Mi dispiaceva per loro, ma a quel punto ero abbastanza pronto a fare il viaggio da solo, e anche più che contento che fosse andata così.

I rapporti con l'ONU non finirono lì, comunque. Spiegai a Stephen che sarei andato avanti da solo. Ne riparlò con gli altri e mi chiesero di rappresentarli come *goodwill ambassador*. Dissi che era un onore, per me. Avrei potuto visitare i vari uffici dell'ONU, durante il viaggio, e aiutarli a farsi pubblicità; Stephen suggerì che sarebbe stato utile anche a me. Allora non avevo idea di quanto avesse ragione.

Non era rimasto che un solo grande dubbio: quale moto prendere e dove trovarla.

Tra i due viaggi c'era un'importante differenza di tipo filosofico. Nel 1973 ero un uomo relativamente giovane che andava verso l'ignoto, del tutto inconsapevole di come mi avrebbe accolto il mondo e di come avrei reagito io. Scoprii che la gente era molto più amichevole e generosa di quanto mi aspettassi e che sopravvivere era molto più facile di quanto avessi immaginato. Mi ci vollero quattro anni per fare quel viaggio, ma avrei potuto andare avanti ancora a lungo. Non avevo lasciato altro, dietro di me, che un rapporto incerto e un antico edificio di pietra che avrebbe continuato a tenersi felicemente in piedi senza di me per altri cento anni.

Ciò che mi fece tornare fu la promessa, fatta a me stesso e agli altri, di scrivere un libro. Il viaggio in sé non mi bastava. L'emozione più grande per me era dare al viaggio un senso, così da poterlo comunicare agli altri. Io viaggio in quanto scrittore. Verso la fine capii che contenere l'intera esperienza sarebbe stato impossibile, se non fosse finita subito. Vent'anni dopo, il bisogno di dare un senso all'impresa era altrettanto

forte, ma sarebbe stato un significato diverso, e sarebbero stati diversi gli avvenimenti.

È ironico, ma adesso ero meglio equipaggiato per vagare nel mondo senza preoccupazioni. Sapevo che il segreto essenziale per la sopravvivenza è il ritmo. Più lentamente ti muovi e più facile è stringere rapporti e ricevere l'aiuto e il sostegno che le persone sono prontissime a offrire, in qualunque parte del mondo. Inoltre se ti muovi più lentamente è più facile adattarti ai cambiamenti di cibo, clima e abitudini, e diventa più facile imparare la lingua. Se viaggi lentamente tutto diventa meno costoso e puoi approfittare delle opportunità inaspettate.

Ma non volevo più lasciarmi alle spalle la mia vita e dimenticarla. Avevo piuttosto chiaro il mio obiettivo: vedere cos'era successo al mondo che avevo conosciuto e scriverlo. Così decisi di fare di questo viaggio l'opposto dell'altro. Invece di cercare di perdermi nel mondo, avrei approfittato di tutta la tecnologia della comunicazione che era entrata in uso dagli anni Settanta. Avrei portato con me un computer, un masterizzatore e una macchina fotografica digitale. Avrei usato l'email e tenuto un sito web. Sarei stato in contatto con tutti. Un trionfo dell'elettronica in movimento. Ovviamente questo avrebbe influito sulla scelta della moto.

Il viaggio sarebbe cominciato in Inghilterra, quindi da lì avrei dovuto organizzare tutto, e vi arrivai a metà ottobre su una moto che avevo preso in prestito in Germania.

All'incirca in quel periodo ricevetti un'email da un tipo che non conoscevo e che voleva sostenere il mio viaggio con un po' di soldi; diceva anche che mi avrebbe volentieri invitato a pranzo, se fossi andato in Inghilterra. Si chiamava Stephen Burgess. Pensavo volesse giusto stringermi la mano. Chiamai il numero di cellulare che mi aveva dato e sentii una voce allegra e concreta dall'altra parte. Spiegai che ero da un amico a Battersea e che c'era un ristorante in cui potevamo andare, il Fish in a Tie. Rispose: «Bene, allora!» e fissammo l'ora dell'appuntamento. Sembrava una persona che aveva molto da fare, ma rilassata.

Arrivò su una macchina moderatamente costosa, con camicia bianca e cravatta scura. Era di altezza media, robusto e aveva un bel viso sbarbato di fresco e capelli castani lisci pettinati all'indietro. Il suo volto era largo e allegro, con un'aria combattiva, pronto al riso e, immaginai, con una mente ben sveglia, dietro il sorriso. Ancora non avevo idea di cosa facesse o volesse.

Entrammo al Fish in a Tie e sedemmo a un tavolino. Mi consegnò le ottanta sterline promesse, mentre ordinavamo. Pensavo di prendere l'anatra e chiesi alla cameriera se fosse buona. Mi rispose: «È orribile».

Con una certa sorpresa le chiesi se l'avesse assaggiata e lei con una smorfia mi rispose «No, sono vegetariana» e rise. Ridemmo anche noi, e presi l'anatra.

Stephen non ci mise molto ad arrivare al punto. «Ho letto i tuoi libri. Mi piace quello che fai» mi disse «e mi piacerebbe che usassi la mia moto».

Non sapevo cosa rispondere. Mi spiegò che l'aveva comprata ed equipaggiata per un lungo viaggio, che poi non aveva potuto fare. Non mi disse il perché, ma in seguito capii che si trattava di problemi di salute.

La moto era una BMW, una R80 GS, e ne sapevo abbastanza per concludere che sarebbe stata una buona candidata per i miei scopi. Disse che l'aveva sistemata ed equipaggiata da solo, ma che ci avrebbe messo qualunque cosa volessi, stava a me decidere.

Gli parlai delle discussioni che avevo con me stesso in proposito, del fatto che cercavo ancora di capire se una moto più piccola avrebbe funzionato, ma ovviamente la sua offerta era molto generosa. Mi spiegò che voleva aiutarmi in ogni modo e m'invitò a pensarci sopra. La moto era in un negozio a Dorchester gestito da un suo amico che sarebbe stato felice di fare qualsiasi cosa desiderassi.

Gli chiesi di cosa si occupasse e disse che aveva a che fare con i porti e la spedizione di macchine attraverso la Manica. Fu molto evasivo in proposito.

«Tra parentesi, quando pensavi di cominciare il viaggio?».

«In gennaio» risposi «è molto importante attraversare il Sudan e l'Etiopia prima delle piogge. Il che significa che devo essere lì prima di marzo. Non ho idea di come sia adesso la strada, ma allora era tremenda anche con un tempo asciutto. Con le piogge sarebbe infattibile. Quindi, sì, se parto a fine gennaio dovrei riuscire a passare senza problemi».

«Come stai girando, ora?» chiese.

Gli spiegai che ero in moto e disse che se volevo poteva farmi avere un'auto.

«Abbiamo sempre delle macchine disponibili. Forse quando torni, a gennaio, possiamo farti attraversare la Manica. Scriverai un libro?».

«Sì, certo. È il mio mestiere. Perché?».

«Oh, io non cerco niente del genere» disse brusco. «Puoi lasciarmi fuori da tutta la faccenda. Non cerco visibilità, sono soltanto un appassionato».

Era deliberatamente gentile, persino diffidente; pensai che tenesse a bada un ego con cui in altre circostanze sarebbe stato difficile fare i conti.

Parlammo ancora dei miei progetti, di cosa speravo di ottenere, quanto sarebbe durato il viaggio e così via. Mi accorsi che la sua compagnia

mi piaceva, anche se parlava poco di sé. Di solito mi riesce facile far parlare gli altri di sé, in particolare gli stranieri. Mi salva dal parlare troppo di me. Inoltre pagava il conto ed era interessante discutere delle mie idee con un interlocutore intelligente. Per di più l'anatra era buona.

Gli dissi che avrei deciso presto, riguardo alla moto. I fattori principali erano l'affidabilità, la comodità, la facilità di manutenzione e un po' di sostegno in pezzi di ricambio, in caso di guasti o incidenti. Sarei stato seduto su questa moto per almeno due anni e avrei portato parecchie cose. Le moto più grandi sono più comode, più robuste e probabilmente più sicure. La R80 GS era di certo affidabile. La tecnologia era più vecchia, più semplice e gestibile, per me. Sarebbe stata perfetta per la maggior parte del viaggio che progettavo e a quanto pare potevo contare su Steve e il suo amico di Dorchester per i pezzi di ricambio. Eppure...

In Africa c'erano più di millecinquecento chilometri in cui il peso della GS poteva causarmi problemi seri, e probabilmente altrettanti in Sud America. Non sono mai stato particolarmente forte e ora, alle soglie dei settanta, non lo ero certo di più. Sarei stato a malapena capace di sollevarla senza bagaglio e sapevo con certezza che sarebbe caduta, probabilmente parecchie volte. Quindi ripensai a moto più leggere a un solo cilindro, come la Kawasaki KLR o la Yamaha XT, tanto apprezzata dai motociclisti europei. Ovviamente sarebbe stato più economico trasportarle sull'acqua e rifornirle di benzina e più facile gestirle nei punti davvero accidentati.

D'altra parte, quando pensavo a tutta la roba elettronica che volevo portare, mi chiedevo se una moto più piccola ce l'avrebbe fatta. Dovevo metterla alla prova, quindi mi accordai per poter guidare la Yamaha per qualche chilometro. Quando la portai fuori pioveva e, sebbene fossi ben protetto, ero a disagio a girare per le strade di periferia, con il visore annebbiato e su questa moto sconosciuta. Di per sé la moto si dimostrò molto piccola e un po' scomoda, tutta scosse. Ben presto mi convinsi che non faceva al caso mio, perciò decisi, più o meno, che l'offerta di Stephen era troppo allettante per esser rifiutata.

Mi presentarono la GS il giorno seguente. Stephen m'invitò a dormire a casa sua, nell'Hampshire. La mattina mi portò a Dorchester sul sedile posteriore della sua moto, per farmi conoscere David Wyndham, che stava rintanato in un quartiere commerciale nell'area meridionale della città. Di certo non avevo idea, allora, del ruolo che avrebbero giocato le moto CW nella mia avventura. Dave era un uomo alto dall'aria serena, coi capelli neri e la barba tagliata accuratamente; pensai che fosse vicino ai cinquanta. Parlava con cura, aveva una voce profonda,

quasi carezzevole: era l'immagine stessa della bontà e niente di quanto sperimentai in seguito tradì quella prima impressione. Si disse felice che Stephen lo avesse messo a parte dell'impresa e aggiunse che i suoi meccanici ne erano entusiasti. Trovò il sistema di convincermi che sarebbe stata una grande soddisfazione personale, per lui, far parte della mia avventura, al di là di qualsiasi beneficio potesse portare alla sua impresa, ma senza mettermi in imbarazzo.

Ovviamente parlammo un bel po' della moto. Approvai a priori tutti i miglioramenti che le aveva apportato: non sapevo niente di forcelle anteriori, ammortizzatori e barre. Quello che m'interessava era che avesse tre attacchi di corrente tra gli accessori e parlammo un po' di tutte le mie fantasie elettroniche. Stephen aveva adattato alla moto un pedale di avviamento facoltativo, cosa che mi colpì molto, all'epoca. Dal mio punto di vista, le cose più importanti riguardo alla moto erano la robustezza e la manovrabilità.

Quindi la scelta della moto era fatta, ma c'erano altre cose da sistemare. Mi rendevo conto che avevo bisogno di ulteriori aiuti finanziari, quindi mi misi all'opera. La rivista *Classic Bike* si offrì di pubblicare una mia rubrica. Dalla Germania, Reiner Nitschke mi venne in aiuto, mettendomi a disposizione una rubrica mensile sulla sua rivista *Touren-Fahrer*. Poi, in modo del tutto inaspettato, un altro amico tedesco, un regista di documentari che di solito si occupava di soggetti musicali piuttosto sofisticati, si appassionò all'idea di filmare il viaggio. Conoscevo Manfred Waffender molto bene e mi fidavo completamente di lui. Il suo interesse mi sorprendevo, ma ero certo che qualsiasi cosa avesse fatto il risultato sarebbe stato di qualità.

Il suo progetto era di seguirmi in aereo in diversi posti con un gruppo di operatori, lungo il percorso in Africa. Ottenne dei finanziamenti da ARTE, il canale televisivo franco-tedesco, che in parte sarebbero toccati a me. Poi mi capitò un'altra grande occasione. Una vecchia amica era diventata direttrice dell'*Independent on Sunday*. Mi offrì una rubrica mensile che mi sarebbe stata pagata piuttosto bene. Inoltre con un giornale alle spalle non mi fu difficile ottenere un secondo passaporto, che mi aiutava parecchio con i visti: una cosa importante quasi quanto i soldi, per me. Ottenere i visti per la Libia, il Sudan e l'Etiopia poteva essere lento e difficile e con due passaporti aumentavano le probabilità di averli in tempo.

Mi sentivo molto più ottimista, così tornai in Germania e passai alcuni giorni con Manfred. Decidemmo di girare in Italia, Tunisia, Sudan, Kenya, Zimbabwe e, per ultimo, a Città del Capo. Mi avrebbe raggiun-

to in aereo con un cameraman e un tecnico del suono e avrebbero passato qualche giorno in ognuno di questi posti. Io avrei viaggiato con un cellulare, in modo da poterci rintracciare, se necessario. Ovviamente sarebbe stato presente al momento della grande partenza verso il molo di Southampton.

Poi tornai in California.

Le cose da mettere a punto erano ancora parecchie. La mia decisione di tenere un sito web mentre viaggiavo comportava molto lavoro e studio sul computer. Avevo bisogno di aiuto per aprirlo e per aggiornarlo e stavo alzato fino a tardi tentando di afferrare tutte le complessità dello strumento. Anche tener dietro ai problemi più piccoli non era facile. A volte mi sembrava di annegare nei dettagli e nelle complicazioni. Mi sentivo più Gulliver che Giove, inchiodato a terra da migliaia di obblighi, ma non potevo lamentarmi più di tanto. Era stata una mia decisione. Nessuno m'imponeva di tener dietro alle costrizioni. Le accettavo perché offrivano anche dei vantaggi e perché, semplicemente, esistevano.

Quando tornai in Inghilterra a gennaio, Dave Wyndham mi sistemò nella sua casa col tetto di paglia fuori Dorchester e Stephen Burgess mi procurò una macchina, dandomi così una libertà notevole. Quello che faceva per me non gli pareva mai abbastanza. Un giorno mi disse con aria irriverente che si stava godendo un «Giro del Mondo per interposto libretto degli assegni», e mi portò in un negozio di articoli per campeggio a Southampton dicendomi con un gesto vago della mano: «Vedi se c'è qualcosa che ti serve».

Cercai di trattenermi, ma nonostante tutto ne uscii con una tenda, forse più grande del necessario, una batteria da cucina ultraleggera, una borsa per l'acqua e un telo impermeabile. Presi anche un elegante seggiolino pieghevole, perché mi è molto scomodo sedere per terra, cosa che è sempre bastata a tenermi alla larga dalla New Age.

In America mi offrirono guanti e vestiti elettroriscaldati e, col ricordo di esser quasi morto congelato, nel 1977, mentre attraversavo la Turchia orientale, fui ben felice di accettarli. Per di più sapevo che stavolta avrei attraversato il Nord Europa in pieno inverno.

La macchina fotografica digitale era a pile, quindi avevo bisogno di un caricatore di batterie. C'era disponibile un invertitore leggero per ricaricare il mio portatile, quindi lo presi. E una pompa per gonfiare le gomme altrettanto leggera, per non parlare delle capsule metalliche di aria compressa. Il computer e i suoi accessori dovevano rimanere protetti

dalle vibrazioni e dalla polvere, quindi accettai una borsa Pelican di gomma, che da sola riempiva uno dei grossi portapacchi di metallo che avevo avuto da Bernd Tesch. Mi procurai delle camere d'aria, in caso le gomme, che non ne avevano, non funzionassero, un manuale per le riparazioni e i pezzi di ricambio e ben presto il resto del portapacchi fu pieno.

Non potevo fare a meno di queste cose, ma quando cominciai a pensare al carico che stavo mettendo sulla moto mi ritrovai in preda a opinioni assurdamente contrastanti. Da una parte sapevo che meno cose portavo, meglio era.

«Oh, Ted» esclamò Dave «devi ridurre il peso all'essenziale».

«Hai proprio ragione» annuii.

Eppure mi ricordavo molto bene che una volta avevo fatto l'intero viaggio di ritorno dall'Afganistan portando non solo un carico di vestiti, equipaggiamento da campeggio, attrezzi, pezzi di ricambio e altri oggetti necessari, ma anche un rotolo di tessuto indiano, un tappeto e un samovar. E tutto questo su una moto più piccola e meno potente della GS.

Perciò lasciai che Dave mi mostrasse le ultime meraviglie in fatto di borse impermeabili della Ortlieb, in cuoio a prova d'acqua, quasi impenetrabili, e zip a chiusura ermetica lubrificate con il silicone... quindi ne presi due e le riempii pure. Certo, sapevo che queste decisioni avrebbero avuto un'importanza notevole, dopo, forse sarebbero state persino determinanti, ma non potevo sapere in che modo. Al diavolo, pensai.

Preparammo la BMW con attenzione meticolosa. Dal salvacoppa al GPS cablato al salvafaro all'ammortizzatore antishock regolabile Öhlins, ogni dettaglio era stato studiato e, se possibile, migliorato. Dave, il suo socio Wally e i loro meccanici avevano fatto della mia moto la loro priorità. Aveva un parabrezza di lusso. Tutti i cavi erano stati raddoppiati. Io odiavo le manopole e loro arrivarono al punto di installare sul manubrio un congegno per tenere l'ombrello, il che col tempo è diventato una particolarità della marca. Mi sentivo talmente in debito.

Ovviamente la pubblicità attorno alla mia partenza avrebbe aiutato la CM, quindi acconsentii a fissare una data, in modo da comunicarla al mondo motociclistico. Decidemmo per sabato 27 gennaio, perché Dave pensava che alcuni fan mi avrebbero accompagnato in moto fino alla Manica. Poi, una settimana prima della partenza, accadde due cose. Io presi una brutta influenza e, cosa piuttosto inaspettata, i media impazzirono.

Non so esattamente come sia cominciata, ma penso fosse per via di un fan che non ho mai conosciuto, Peter Bradfield. Parlò di me alla

sua ragazza, Georgie, che lavorava al *Daily Express*. Questa mandò un giornalista a intervistarmi. Il *Mail* e lo *Standard* ripresero la notizia. Andai due volte alla radio della BBC e anche la Southern TV e il loro canale radio mi volevano. Fu così che, durante l'ultima settimana, invece di concentrarmi sulla preparazione della moto, non feci altro che correre qua e là, con la febbre a trentotto.

Giunti al venerdì notte, Dave venne sapere che qualcosa come un centinaio di motociclisti stava venendo a scortarmi. Era certo che la maggior parte voleva comprare *I viaggi di Jupiter* e farselo autografare. Poi arrivò Manfred con la sua squadra: lui voleva fotografare tutta la mia roba stesa sul pavimento di uno studio fotografico. Il tutto, prima di esporre gli oggetti per la foto e dopo sistemare tutto nella moto, poi parlare dei libri e firmarli, rilasciare altre interviste e alla fine andare in moto a Southampton, doveva esser fatto il giorno seguente entro mezzogiorno. Mi resi conto che non potevo fare tutto ed essere contemporaneamente malato: così rinunciai all'influenza, che infatti se ne andò.

La scena nello showroom fu caotica. Motociclisti in tenute a prova d'acqua mi si accalcavano attorno, volevano gli autografi. Dave urlava dall'ufficio: «Okay, sono al telefono con Johnnie Walker. Puoi parlare alla radio, ora!» ed ecco il risultato:

Salve, Johnnie. Grazie per l'invito. Sì, seguirò lo stesso itinerario dell'altra volta, cercando di capire in che modo sono cambiate le cose in venticinque anni. Beh, percorrerò l'Africa fino a Città del Capo, poi farò il giro dell'America Latina. Dal Brasile scenderò verso sud, risalendo poi dalla parte del Pacifico, fino alla California, poi intorno all'Australia e di nuovo via terra: Singapore, la Malaysia, l'India, no? Se potrò attraversare l'Afganistan lo farò, ovvio... Sì, lo so, ma se si è troppo prudenti non ha senso fare tutto questo. Dovrebbero essere circa due anni... Sì, se sei interessato chiedi alla gente della CW qui, sono il mio contatto con il mondo reale... No, Johnnie, sono un londinese, anche se non ci vivo da venti anni... Mio figlio ora ha vent'anni e non ha più bisogno di me, e questo è quanto. Sì, sono di nuovo totalmente libero... Il mio sito ti dirà tutto, Jupitalia, sì, punto com. Okay, grazie. Arrivederci a tutti.

All'inizio stare al centro dell'attenzione riempie di energia, come una massiccia dose di vitamine. Tutto andava più o meno come previsto. Persino il sole collaborava. Il numero che avevo fatto alla radio, che a me pareva piuttosto banale, andò bene. Credo di aver firmato un cen-

tinaio di libri. Tutti mi sorridevano radiosi. Il corteo di motociclisti che mi avrebbe scortato si era schierato da qualche parte sulla strada. Due dei migliori poliziotti in moto del Dorset erano lì per garantire che arrivassimo a Southampton senza dividerci.

Una gran folla aspettava la mia partenza fuori dal negozio e la moto era là, in mezzo a loro, stipata come per un trasloco. Pensai che non c'era poi un gran miglioramento, rispetto al bestione difficilmente maneggiabile con cui ero partito ventotto anni prima, scivolando via nella notte, sotto la pioggia e senza un'anima a salutarmi. Se pensavo a tutte le aspettative di questa gente non potevo fare a meno di desiderare una partenza anonima.

Quando alla fine scavalcai il sellino con la gamba, le macchine fotografiche lampeggiarono in mezzo agli applausi. Mi sentivo abbastanza stupido: era come se il fatto che fossi in grado di alzare la gamba a quell'altezza li sorprendesse. Grazie al cielo mi ricordai di togliere il cavalletto laterale, prima di rotolare via. Dave mi fece strada fuori dal parcheggio con la sua moto, ma credo che anche Stephen fosse con noi. Poi raggiungemmo i poliziotti, che alzarono i pollici, dando il segnale, e si lanciarono davanti a me; infine vidi una colonna di motociclisti che si avvicinavano da dietro. M'imbarazzava un po', sebbene sapessi che era un tributo. Cercavo di pensare alla gioia che procurava in quelli che mi sostenevano, ma sapevo che non sarei mai stato uno di loro e questo mi faceva sentire un vecchio stizzoso e ingrato. Avrei voluto scomparire su una strada laterale e stare a guardarli passare tutti quanti.

Era la prima volta che guidavo la moto a pieno carico e quando in autostrada oltrepassai i cento notai che traballavo. Prima che potessi rallentare, Dave si precipitò al mio fianco e mi ammonì con l'indice in un modo che mi parve inopportuno. Sentii una fitta di fastidio. Mi sta veramente spiegando come si guida una moto? Ma immediatamente dopo capii quanto dovesse essere teso. La sua ansia era ovvia e naturale. Immaginiamo che mi fossi schiantato al suolo in quel momento...

Trovavo affascinante la facilità con cui i poliziotti riuscivano a guidare il corteo. All'approssimarsi di un incrocio, uno di loro sgusciava via a bloccare il traffico mentre noi passavamo. All'incrocio successivo si fermava l'altro poliziotto, mentre il primo si metteva in testa. La loro professionalità mi rallegrava. Quando arrivammo alla periferia della città, entrambi mi fecero un saluto prolungato e serio, prima di allontanarsi. La cosa mi commosse e mi fece anche ricordare i tre sergenti che mi avevano insegnato alcuni trucchi nel 1973. Per la prima volta ebbi la sensazione di star facendo qualcosa che meritava davvero tutta quell'attenzione.

Arrivammo al molo senza problemi. La folla mi girava attorno e alla fine sentii fluire dentro di me un'onda di calore e affetto per tutta questa gente che aveva dedicato il proprio tempo a festeggiarmi. Eppure solo quando l'ultimo scomparve in un rombo dal parcheggio sentii che il viaggio era cominciato.

Ma era così diverso da quella prima partenza e, tra le differenze, una delle più macroscopiche mi colpì solo più tardi. Il 6 ottobre del 1973, il giorno in cui partii, l'Egitto attaccò Israele e il Medio Oriente sprofondò nella guerra del Kippur. Nel 2001 il mondo era più o meno in pace. Nessuno, in quel momento, sapeva cosa c'era in serbo per noi.

3

Scesi dal battello a Le Havre in un'alba fredda e grigia, che lasciò il posto a una giornata persino più fredda e grigia. L'influenza si dibatteva in un ultimo disperato tentativo d'impossessarsi di me e la notte sulla nave non era stata divertente. Era meglio essere cauti, così mi ricordai della figlia di un amico che abitava a sud di Parigi e mi aveva offerto ospitalità. Ora che il viaggio era iniziato ero immerso nei ricordi di quello precedente; tirare fuori il cellulare e fare un numero di Parigi mi pareva miracoloso e deludente allo stesso tempo. Che tipo di avventura poteva mai essere questa, mi dicevo, se viaggiavo con un telefono sempre a portata di mano?

Lane Whitney fu all'altezza della parola data e mi aiutò a domare gli ultimi residui d'influenza. Dopo un pasto caldo e una lunga dormita nel tepore della sua casa in riva alla Senna, mi sentivo molto meglio e, dopo aver acceso il giubbotto e i guanti elettroriscaldati, partii verso la Germania. In un certo senso non avevo preso contatto con la realtà. La settimana era trascorsa in un tale delirio di febbre e sessioni fotografiche che avevo tralasciato alcune questioni essenziali. Tanto per cominciare ero carico di un'attrezzatura che ancora non conoscevo bene e che, per quanto ne sapevo, poteva persino non funzionare. Secondo, il modo in cui avevo fatto il bagaglio era disastroso. Sapevo che avrei dovuto ricominciare da zero. Infine avevo bisogno di ristabilirmi e il posto più ovvio per farlo era casa di Manfred, vicino a Francoforte. Manfred e io avremmo potuto parlare del film. L'ufficio di Reiner Nitschke alla rivista *Touren-Fahrer* era in un castello non lontano, a Euskirchen, e anche l'ufficio dell'ONU era nelle vicinanze, a Bonn. Potevo visitare entrambi i luoghi.

Da Fontainebleau mi diressi a La Ferte, passando per Melun, quindi presi una strada secondaria che attraversava la Champagne fino a Châlons. Il tempo diventava sempre più freddo, piovoso e ventoso. Il paesaggio di campagna era brullo e desolato. La sola idea che questa terra dura e deprimente potesse produrre bottiglie lussuose che sprizzano

convivialità mi pareva completamente irreali. Il parabrezza si appannava di continuo, ma almeno la giacca mi teneva al caldo. Poi, nel mezzo di un incrocio trafficato di Châlons, la moto si fermò di colpo. La batteria era scarica.

I fari sono obbligatori in Francia. Supponevo che la combinazione di luci, giacca e guanti elettrici fosse troppo, per l'alternatore. Ero disperato. Spensi tutto e raggiunsi barcollando il ciglio della strada.

Una delle molte cose positive della vecchia Triumph era la messa in moto a pedale. Funzionava con o senza batteria. Ricordo di aver pensato all'epoca che lo starter elettrico sarebbe stato grandioso, ma non lo avrei barattato con l'avviamento a pedale. Quando mi avevano detto che alla moto di Stephen era stato adattato un pedale d'avviamento ero stato contento. Finché non provai a usarlo a Dorchester. Fu chiaro all'istante che era stato messo lì appositamente per farmi fare la figura del cretino incompetente. Dissi ai meccanici di Dave di farlo funzionare, se ne erano capaci. Non sembravano entusiasti all'idea. Dissero che Wally ce l'avrebbe fatta. Quindi venne fuori Wally e, a cavalcioni sulla moto, cominciò a dar colpi per farla partire. Fu un'esibizione di forza e determinazione davvero straordinaria e alla fine produsse i suoi frutti, ma allora splendeva il sole e Wally era in abiti leggeri.

Ora invece pioveva, indossavo pesanti abiti impermeabili e mi sentivo tutt'altro che forte e determinato. Eppure ci provai fino a farmi gocciolare il sudore dalla fronte. Ma il sudore fu l'unico frutto delle mie fatiche. Quindi, seguito dallo sguardo sospettoso di due poliziotti, rimasi per un po' seduto sulla moto per riprendermi e riflettere sul mio destino. Può sembrare strano o irrazionale, ma trovo più deprimente rimanere bloccato in un luogo civilizzato che in una landa deserta. Di sicuro questa "interruzione" non avrebbe portato niente di meglio che uno scomodo e costoso incontro con un *garagiste*.

Feci un estremo, futile tentativo, prima di arrendermi, e premetti un'ultima volta il pulsante d'accensione... e la batteria prima diede deboli segnali, poi riprese vita in qualche sperduto anfratto plumbeo: la moto si accese. Provai un enorme sollievo nel potermi muovere di nuovo, ma era chiaro che bisognava fare qualcosa per l'alternatore. Guidai per un po' senza riscaldamento e fanali, ma poi il freddo prese il sopravvento e accesi il riscaldamento; mentre mi avvicinavo a una città più grande riaccesi anche i fanali, così la batteria si scaricò di nuovo. Ma stavolta, grazie al cielo, ero in cima a una collina.

Avevo imparato la lezione. Trovai in fretta un albergo e, il giorno dopo, indossai abiti più pesanti e raggiunsi la casa di Manfred senza usa-

re l'elettricità. Dopo qualche telefonata scoprii che c'era un modello più vecchio di BMW che aveva un alternatore più potente, da 20 ampere: era la R 90/6 e il pezzo si trovava ancora. Quindi presi l'autostrada in mezzo alla neve, diretto a un'officina della BMW vicina all'ufficio di Reiner Nitschke. Reiner fece montare il pezzo a sue spese, il che fu molto generoso da parte sua, e non ebbi più alcun problema di batteria durante il viaggio.

Feci visita a Reiner nel castello, il suo fotografo fece qualche scatto alla moto e cenammo piacevolmente assieme. Non ci eravamo mai incontrati, anche se sapevo che si era dato molto da fare per promuovere il mio libro in Germania, quando uscì. Era un tipo molto biondo, molto schietto e molto tedesco; si affannò a dirmi che il libro aveva avuto una grande influenza su di lui. Voleva che fosse "il vero Ted Simon" a scrivere per la sua rivista e io promisi di fare del mio meglio.

Mi sistemò per la notte in una specie di residenza per accademici di Bonn. La gente lì non era davvero vecchia, lo sembrava e basta. Uscii per incontrare alcuni volontari dell'ONU e parlammo di come portare e diffondere il loro messaggio; ma nonostante fossero persone piacevoli trovai difficile comprendere a fondo la loro cultura. Quella sera mi portarono a una festa che si svolgeva in un appartamento all'ultimo piano di uno dei palazzi borghesi della seria città di Bonn. Era gremito di giovani accaldati ed eccitati con in mano bicchieri di vino e bottiglie di birra che saltellavano seguendo il ritmo. Non c'era spazio nemmeno per muoversi, la musica era assordante e fare conversazione pressoché impossibile.

Riuscivo a vedere una sola ragione per rimanere lì: rimorchiare. Ma, visto che per me era parecchio improbabile, decisi in preda all'auto-commiserazione di andar via presto e ritornare tra i miei simili, sentendomi vecchio.

Per fortuna i giorni con Manfred e la sua famiglia compensarono ampiamente la mia crisi di energia. Lavorai per migliorare la distribuzione del carico sulla moto. Imparai come far funzionare la maggior parte degli accessori. Manfred ottenne anche un po' di spazio alla tv locale. Quando fui pronto per ripartire ero completamente guarito e la neve si era sciolta.

Avevamo in programma di iniziare le riprese serie in Calabria, dove nel 1973 avevo conosciuto Giuseppe Zanfini. Il primo dei personaggi davvero notevoli che avevo incontrato durante quel viaggio. Grosso, rotondo, un istrione coi baffi, Giuseppe si salvava dalla pomposità grazie alla passione che nutriva per l'educazione popolare, in una parte del-

l'Italia così povera e bisognosa. Allora aveva fondato un istituto per combattere l'analfabetismo a Roggiano, ma coltivava progetti grandiosi. Purtroppo sapevo già, grazie a un amico che aveva fatto una ricerca su internet, che Zanfini era morto due anni prima. Ma almeno il suo nome era conosciuto e ricordato. Ero impaziente di vedere a quali risultati era arrivato in quei ventisei anni.

Il mio amico italiano Franco Panzanini era capitato per caso sul mio sito nel 1997. La scoperta, mi scrisse per email, l'aveva mandato in estasi. Disse che aveva letto il mio libro venti volte in entrambe le lingue. In effetti aveva incollato le due versioni l'una all'altra e se ne serviva a mo' di manuale d'inglese. Ci incontrammo quando passai da Milano nel 1998. Franco non somigliava affatto al pazzoide che temevo di trovare. È molto attivo e ha un discreto senso dell'umorismo, una bella famiglia a cui è profondamente legato e una fabbrica di porte per ascensori. L'unico difetto che gli trovavo era che guidava una Harley Sportster, ma in Italia direi che è un'eccentricità perdonabile.

«Franco» gli chiesi un giorno «perché fai solo le porte per gli ascensori? Perché non costruisci l'intero ascensore?».

Mi guardò con aria paziente e tollerante, da dietro gli occhiali vagamente colorati. «Stammi a sentire, Ted» mi disse. «Nessuno costruisce l'intero ascensore. Alcuni fanno le porte, altri il pavimento, e così via. Quanto alle marche più importanti, quelli fanno solo la placchetta col loro nome sopra». Franco aveva deciso di prendersi qualche giorno di libertà dalla fabbrica per scendere a Roggiano con me e dare una mano come interprete. «Ted» mi disse «devi passare prima da Milano; ho prenotato un ristorante vicino a casa mia. Domani andremo a sud insieme. Però devo dirti una cosa: io vengo in macchina».

«Ma come, Franco» esclamai «dov'è finita la Harley?».

«Senti, Ted, non posso venire con la Harley-Davidson. Tanto per cominciare dovremmo fermarci ogni cento chilometri per fare benzina. Poi Livia, mia moglie, non sarebbe contenta. Non mi dice niente, ma glielo leggo negli occhi. Quindi vengo in macchina».

Sapevo quanto Franco avesse voglia di scendere in moto con me e che la sola cosa che poteva trattenerlo era l'amore per la sua famiglia. Sua moglie era già preoccupata per l'inverno che incombeva sulle Alpi, ma quando si era resa conto che, dopo avermi lasciato a Roggiano, suo marito sarebbe tornato in moto da solo, si era preoccupata anche di più. Sono due giorni di strada. Non è che dubitasse della sua abilità di motociclista; era l'idea della criminalità che la spaventava. Aveva paura che Franco si mettesse nei guai.

«Lo sai, Ted, spendo un migliaio di dollari per tenere pronta la moto. Ma non importa. Ne parleremo stasera a cena, quando arrivi».

Quanto a me, non vedevo l'ora. Raggiungere Milano in moto non sarebbe stato difficile. Passando attraverso la Svizzera e la galleria del Gottardo, sarei arrivato subito in Italia. Meno di un giorno di viaggio.

Cominciò bene: uscii dall'autobahn, la strada federale, in Svizzera per riposarmi un po', c'era un sole splendente. Ma poi mi infilai in una serie di strade tutte uguali in cui non c'era nessun posto dove fermarsi, quindi dopo cinque minuti rientrai su quella principale e andai avanti. La deviazione mi era costata il pranzo, e mi sarebbe potuta costare anche di più.

Quella del Gottardo è la galleria più lunga delle Alpi: quindici chilometri. Le più corte hanno un doppio tunnel in cui il traffico va a senso unico, ma la costruzione della galleria del Gottardo – come di quella del Monte Bianco – fu così lunga e costosa che realizzarono un solo tunnel più grande, a doppio senso. È un'arteria importante e il traffico è intenso, con molti mezzi pesanti, alcuni dei quali arrivano a percorrerlo tre volte al giorno. Qualche volta chi guida è assonnato.

In moto il frastuono del tunnel era già allarmante, ma quando arrivai a metà sentii un fracasso ancora più grande coprire il rumore di fondo. La corsia di sinistra si vuotò di colpo. Il traffico davanti a me si arrestò. Vidi una luce tremolante davanti a me. Mi assicurai che nessuno venisse sulla corsia opposta e oltrepassai i veicoli fermi.

Tre grossi camion si erano scontrati e bloccavano il tunnel con un mucchio di rottami in fiamme. Se fossi passato da lì pochi secondi prima mi sarei potuto trovare in mezzo a quel disastro. Era un pensiero molto sgradevole. Mi rincantucciavo accanto a una macchina. C'era del fumo, ma niente che indicasse un pericolo reale per me. Nonostante questo ero sollevato all'idea di poter fare dietro-front e lasciare il tunnel, a differenza della maggior parte degli altri che erano bloccati lì. Sentivo l'andirivieni delle sirene e dei mezzi di soccorso che si avvicinavano e aspettavo abbastanza da vedere un'ambulanza caricare uno dei guidatori, coperto di sangue, sulla barella. Quando venni a sapere che la galleria non avrebbe riaperto prima di sei ore, ripercorsi la strada a ritroso e rimersi alla luce del sole.

Sei ore erano troppe, non sarei arrivato in tempo e non volevo perdermi la cena con Franco, che quanto a mangiare è un vero intenditore. Cercai un'altra strada per attraversare il valico e raggiungere Milano, ma ovviamente era pieno inverno e tutti i passi erano chiusi: non solo con la segnaletica, ma anche con gli immensi cumuli di neve ammuc-

chiata dagli spazzaneve. Dovetti rassegnarmi, anche se controvoglia, e trovai un piccolo albergo economico non lontano dalla galleria, dove mi consolai con vino rosso e un pasto decente.

Mentre riflettevo, due pensieri mi colpirono più degli altri. Primo, com'ero fortunato a poter gestire così facilmente un'emergenza: non sarebbe stato così semplice, una volta fuori dall'Europa. Secondo, quanto poco la gente pareva interessava alla mia moto, in confronto al 1973. Allora tutti erano curiosi; oggi una motocicletta con un grosso carico era diventata qualcosa di banale e nessuno faceva attenzione a me. Pensavo, un po' deluso, che dal momento che avevo scritto il libro quell'esperienza non era più solo mia, ma di tutti. Non che morissi dalla voglia di ricevere attenzioni, ma mi ricordavo come questo mi aveva aiutato, in passato, a credere che stavo facendo qualcosa di straordinario, e come questo sentimento avesse reso tutto più significativo.

Ebbene, se stavo facendo davvero qualcosa di straordinario avrei dovuto convincermene da solo. Per gli altri ero solo l'ennesimo motociclista che parte per un lungo viaggio.

