

Davide Biga

Il giro del mondo in solitaria

100 mila km in sella



Alpine Studio
Viale Turati 123
23900 Lecco
www.alpinestudio.it

Collana **Orizzonti**

Collana a cura di GIADA BRUNO

Redazione: Sara Castiglioni e Giada Bruno

IL GIRO DEL MONDO IN SOLITARIA - *100 mila km in sella*
di Davide Biga

Prima edizione: giugno 2018

© Alpine Studio, 2018

Tutti i diritti riservati

ISBN: 978-88-99340-65-0

Printed in Italy

Le fotografie contenute nel libro sono dell'archivio dell'autore,
salvo diversamente specificato.

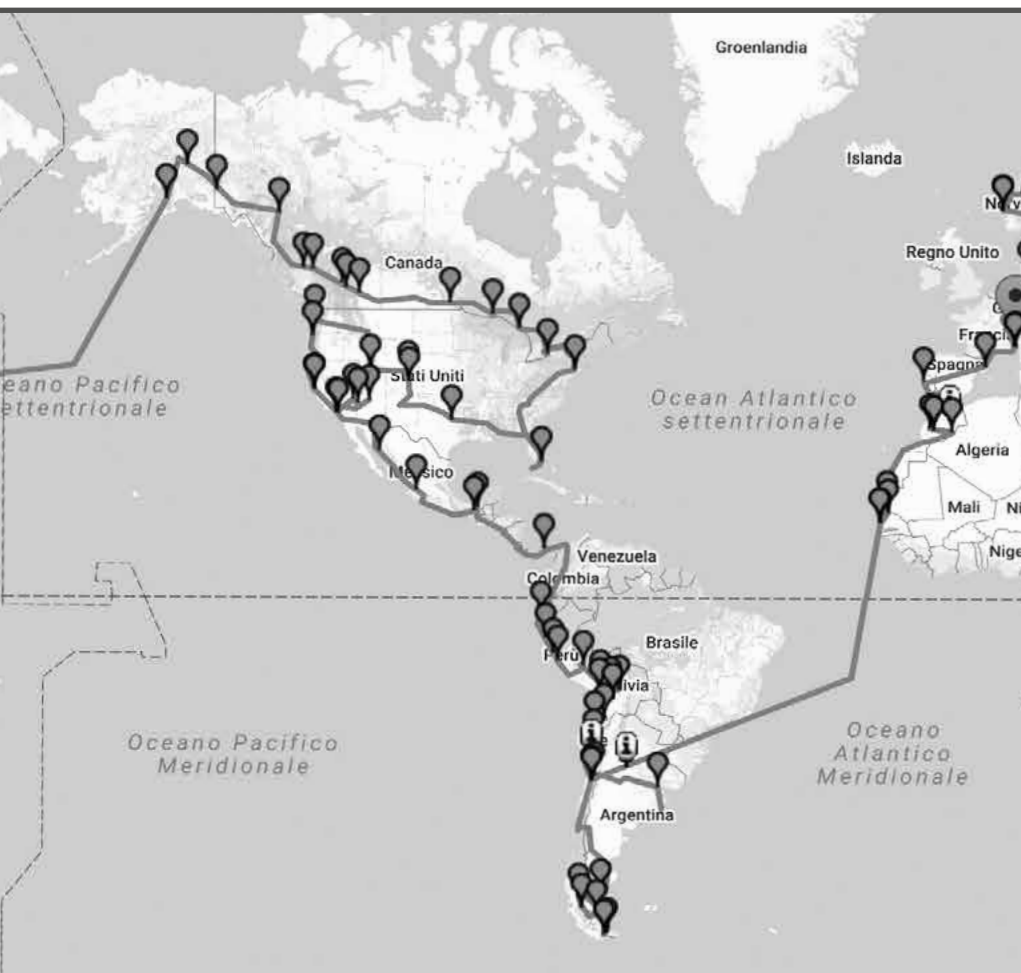
Copertina: Patagonia, Ruta 40, direzione Ushuaia (@ Davide Biga)

IV di copertina: In Marocco, sulle dune del deserto Erg Chebbi (@ Davide Biga)

Indice

1. L'idea	13
2. Partenza e primo checkpoint: Nordkapp	23
3. La Russia e la Transiberiana	35
4. Direzione Giappone	55
5. Estremo Nord: Alaska	63
6. Il grande Nord America	75
7. Messico e Centro America	111
8. Sud America e secondo checkpoint: Ushuaia	137
9. Africa nera	181
10. Di nuovo in Europa	195
<i>Epilogo e ringraziamenti</i>	201

IL GIRO DEL MONDO IN SOLITARIA





15/05/2011 - 19/05/2012
Il percorso del giro del mondo in solitaria

1
L'IDEA

Ho sempre avuto la passione per le moto, fin da bambino mi incantavo a guardarle e mi ripetevo “un giorno ne guiderò una!”; invece la passione per il viaggio mi è venuta dopo, con il tempo.

Da giovane guardavo spesso programmi televisivi e servizi sulla mitica Paris-Dakar di fine anni 80, quando le moto erano grandi, i luoghi attraversati selvaggi e i piloti veri avventurieri. L'idea di iniziare a viaggiare in moto è nata quindi spontaneamente: avrei potuto essere in sella e nel frattempo conoscere posti nuovi, con culture e persone diverse.

Da lì in avanti per me è sempre stato un crescendo di passione, di voglia di mettere il casco, di partire in moto e via! Si può dire che da quando a sedici anni ho avuto la mia prima vera moto non sono più sceso: ho iniziato con viaggi brevi, week-end fuori porta soprattutto, poi con il passare degli anni la passione è aumentata. Con i primi viaggi ho visto tanto dell'Europa, ma poi un giorno, mentre dalla rocca di Gibilterra guardavo le coste del Marocco in lontananza, l'Europa mi bastava più, e il fascino del Nord Africa ha preso il sopravvento. Così organizzai i primi viaggi in Marocco, a mio avviso una delle più affascinanti mete motociclistiche a portata di mano per noi europei,

poi in Tunisia per scoprire il deserto, poi in Islanda, a contatto diretto con una natura ancora selvaggia.

Per molti anni ho immaginato un giro del mondo in solitaria. Ero sicurissimo che prima o poi l'avrei fatto, che ce l'avrei fatta, dovevo solo capire *quando* avrei potuto metterlo in pratica. Negli anni mi sono documentato sfogliando cartine, girando tra le mani il mappamondo per cercare una linea, leggendo libri di viaggio e studiando la vita di alcuni viaggiatori per avere almeno un'idea di ciò a cui sarei andato incontro: i fattori su cui lavorare e impegnarsi erano diversi. Innanzitutto io volevo fare un raid, una prova motociclistica di durata, e non una scelta di vita, perciò dovevo impormi un tempo massimo, e poi dovevo anche considerare problematiche di tipo pratico, come il freddo e il brutto tempo. Così ho pensato di fare il giro del mondo in senso orario in un periodo di dodici mesi, in modo da rincorrere sempre la bella stagione, giusto per non trovarmi in pieno inverno in zone come la Siberia, l'Alaska o la Patagonia.

C'erano diversi luoghi che avrei voluto raggiungere, ma quelli fondamentali erano due: Nordkapp e Ushuaia, entrambe mete *cult* per tutti i motociclisti. L'obiettivo quindi era unire queste due mete con un viaggio percorribile in moto.

Ma lo step finale, da *viaggio immaginato* a *viaggio reale*, lo feci solo una sera del gennaio 2010. Ero a casa di Davide, mio amico e compagno in molte esperienze motociclistiche e stavamo guardando le foto dell'ultimo viaggio che aveva fatto con alcuni amici in Argentina e Cile. Mi raccontò tutto: i paesaggi mozzafiato, l'ospitalità della gente, le

difficoltà incontrate lungo la strada e come le moto fossero state spedite qualche settimana prima della partenza tramite nave, in un container.

Rimasi in silenzio a pensare finché a un certo punto non me ne uscii con:

«Ok Davide, io arriverò in Sud America da solo, con la mia moto, partendo da qua».

Il suo sguardo era un misto di stupore e ammirazione. Chiunque altro si sarebbe messo a ridere o non avrebbe minimamente preso in considerazione questa mia affermazione, ma lui disse solo:

«Quando?»

Era già tutto chiaro nella mia mente perciò risposi con sicurezza:

«Maggio 2011. Starò via un anno, secondo me saranno circa 80.000 km e devo assolutamente trovare degli sponsor - coraggio e determinazione non bastano se si ha il conto in rosso! Voglio vivere un'avventura *vera*: moto, tenda e sacco a pelo senza alcuna assistenza al seguito. So di poterlo affrontare, ma dovrò comunque prepararmi fisicamente, perché la moto sarà molto pesante, le strade che incontrerò saranno di tutti i tipi e io non avrò tempo da perdere.»

Davide si alzò senza parlare, prese un block-notes, una penna e mi mise il mappamondo davanti chiedendomi di tracciare il percorso con le dita. E poi con chi, e con che moto. Tutte domande a cui avevo già trovato una risposta.

Sulla tipologia di moto non avevo dubbi, una bicilindrica maxienduro, pesante e impegnativa nei tratti difficili, ma comoda e resistente per affrontare lunghe percorrenze

quotidiane. Solo, non avevo ancora deciso esattamente quale modello.

Poi una sera di marzo 2010 ero davanti al computer insieme ad alcuni amici collegati al sito di “moto.it”, in attesa che la Yamaha svelasse la nuova ultima uscita: la *xt1200z Super Ténéré*.

Finalmente la vidi in foto, lessi la scheda tecnica e ne rimasi impressionato: non vedevo l'ora di vederla di persona e provarla.

Inoltre lessi sul sito che Yamaha Motor Europe stava selezionando dei tester in tutta Europa, uno per ogni stato, per poter provare questa nuova moto in anteprima assoluta in un viaggio da Lisbona a Marrakech. Quale test migliore prima di affrontare il mio grande progetto?

Mandai il curriculum con esperienze di viaggio, relative foto, elenco delle moto possedute e tutto il necessario. Sentivo che mi avrebbero scelto, in qualche modo ne ero fermamente convinto.

Un paio di settimane dopo, in sella alla mia Bmw GS, di rientro da un viaggio in Francia, sentii il mio telefono vibrare più volte nella tasca. Arrivato a Mondovì trovai diverse chiamate perse da un numero di Milano, ma incontrai Ezio, un amico con la mia stessa passione per le due ruote e iniziai a chiacchierare dimenticandomi delle chiamate.

Arrivato finalmente a casa il telefono squillò di nuovo, questa volta risposi.

«Ciao Davide, mi chiamo Mattia, sono un pr di Yamaha Motor Italia, hai guardato il sito di Yamaha Motor Europe oggi? No? Bene, allora sono molto felice di darti io questa notizia: Yamaha Motor Europe ha scelto te come unico

tester italiano per provare in anteprima la nuova Super Ténéré 1200 nel Ride For Life 2010, congratulazioni!»

Al massimo dell'entusiasmo telefonai subito a Davide, che nel frattempo si era dato da fare per me, fondando un team, l'«MWT Adventure Dream» per poter seguire la logistica e la gestione sponsor durante il mio viaggio.

Iniziò un periodo diviso tra lavoro di giorno e palestra di sera; nel frattempo la notizia del mio ambizioso progetto si spargeva sempre di più.

Questo viaggio sponsorizzato dalla Yamaha sarebbe stato per me un ottimo test e anche una buona occasione per provare una nuova moto e magari addirittura sceglierla per il mio viaggio intorno al mondo.

A maggio 2010 andai finalmente a provare la Super Ténéré nel Ride For Life 2010. Instaurai subito un buon rapporto con tutti, piloti, meccanici, membri dell'organizzazione, e legai molto con Helder Rodrigues, grandissimo campione di rally in moto, al punto che l'ultima sera venne a salutarmi nella mia stanza d'hotel, mi regalò un completo da moto nuovo e abbracciandomi, con accento spagnolo mi disse: «Sei un pazzo furioso, ma hai un cuore grande che va di corsa. Ti aspetto un giorno da me in moto in Portogallo».

Fu così che in confidenza gli raccontai del mio progetto del viaggio intorno al mondo, assicurandogli che prima di vederci in Portogallo ci saremmo incontrati in Sud America, perché sarei stato presente alla partenza del Rally Dakar, cui lui avrebbe partecipato.

Dopo una settimana di guida intensa scesi dalla Super Ténéré molto soddisfatto, la moto mi piaceva molto, e

sarebbe stata una buona candidata per il giro del mondo.

I giorni e le settimane passavano veloci, Davide e un altro nostro amico e collaboratore, Roberto, si stavano dando molto da fare e tutto procedeva per il meglio. Avevamo firmato un contratto con uno sponsor importante che ci avrebbe garantito un'entrata tutti i mesi; a questo si aggiungevano altri sponsor tecnici e delle collaborazioni con alcune aziende locali che mi conoscevano da anni. Tutti erano felici di poter contribuire alla realizzazione di una nuova avventura.

Stavamo cercando di non trascurare alcun dettaglio. La moto avrebbe avuto anche un transponder satellitare, così che potessi essere rintracciabile in ogni momento sia dai miei collaboratori, sia dagli utenti che avrebbero visitato il sito web del mio viaggio.

Per quanto riguarda il mezzo per il giro del mondo ormai avevo scelto la Yamaha, volevo solo alcune assicurazioni che ottenni in occasione dell'Eicma a Milano e poi a Roma, al Roma Moto Days, dove la Yamaha decise di presentare me, il mio viaggio e la mia moto al pubblico. Ebbi modo di parlare con Hiromu Murata, presidente di Yamaha Motor Italia che, affascinato e incuriosito dal mio progetto, dopo una decina di minuti di seria chiacchierata mi domandò:

«Quanto costerà il viaggio?»

«Il meno possibile» gli risposi.

Rimase stupefatto dalla mia risposta, e allora gli spiegai che avrei dormito in tenda e non allo Sheraton, e avrei mangiato tonno in scatola del supermercato e non cenato in ristoranti di lusso. Scoppiammo entrambi a ridere, ma non sono certo che sul momento mi abbia creduto.

Dopo aver provato a lungo la moto su diversi percorsi e

fondi la portai a Parma per alcuni allestimenti particolari tra cui la sostituzione delle valigie di serie con altre più capienti e più robuste, studiate appositamente per questa moto e per questo viaggio.

A Parma, oltre a stringere importanti collaborazioni con il motociclista Andrea Toscani e il titolare di Moto Shop Parma Giovanni Buratti, conobbi un simpatico personaggio che sarebbe poi diventato uno tra i miei più grandi fan: Massimo Giuliani.

Mi avvicinò con fare deciso e sorridendo mi disse: «Io ti ho già visto, tu sei l'italiano scelto da Yamaha per partecipare al Ride For Life, che cosa ci fai qui? Anzi sai una cosa, non importa, facciamoci una foto insieme, tanto tu o morirai o diventerai famoso, perciò in ogni caso mi farà piacere avere una foto con te!» Scoppiammo inevitabilmente a ridere.

A quel punto le uniche cose che mancavano erano il *carnet du passage* per la moto e i visti per me. Il *carnet du passage* è una sorta di passaporto che si può ottenere solo dopo aver presentato all'ACI i documenti della moto e una fidejussione bancaria del valore del mezzo, (utile a evitare alcune situazioni quali, per esempio, che la moto venga venduta al mercato nero) e che viene poi annullata solo al rientro in Italia. Durante il viaggio il *carnet* deve essere timbrato in entrata e in uscita da tutti i paesi che lo richiedono. L'unico rischio per me sarebbe stato l'eventuale furto della moto, a quel punto avrei perso tutti i soldi.

Ma fu con il visto per la Russia che iniziarono i primi problemi. Il giorno del ritiro l'impiegata dell'agenzia visti mi comunicò che in così poco tempo non era stato possibile farmi ottenere il visto da quarantacinque/sessanta

giorni che avevo richiesto e che l'unica opzione era un visto turistico della durata di trenta giorni. La Transiberiana in trenta giorni, un'impresa impossibile! Avevo letto di gente che ci aveva messo quaranta/quarantacinque giorni e un solo pilota molto esperto ci era riuscito in ventitré (ma senza bagagli e con l'assistenza al seguito). 15.000 km, strade difficili e l'imprevisto sempre dietro l'angolo; persino l'impiegata era d'accordo con me riguardo l'impossibilità della cosa e mi consigliò di posticipare la data della partenza così da poter ottenere il visto più lungo che avevo richiesto. Ma io non potevo rinviare il viaggio, mi sentivo pronto, fisicamente e psicologicamente; non avevo scelta, accettai il visto da trenta giorni. Si sarebbe trattato solo di guidare più velocemente e per più ore ogni giorno, sperando di scampare agli imprevisti. Una "sfida nella sfida", insomma, che all'inizio nemmeno la Yamaha Motors credeva possibile, ma in questi casi la determinazione è tutto.

14 maggio 2011, Mondovì, giorno prima della partenza. Trovo una mezzoretta libera per stare da solo e andare al cimitero a salutare mio papà. Parlo un po' con lui e, alla fine, prima di tornare ai miei impegni, annodo alla tomba la bandana Smotard che porto sempre con me.

Nei giorni precedenti ero abbastanza nervoso ma a quel punto mi sentivo stranamente rilassato. Mi raggiunse Antoniya, la mia fidanzata, e con mio grande stupore oltre a lei erano arrivati a salutarmi amici fin da Roma, Bologna, Parma, Milano, Brescia, Torino e Imperia. Volevo solo caricare i bagagli sulla moto in fretta, così da potermi dedicare completamente a loro. Avevo già in mente la disposizione: sul fondo ricambi e attrezzi, le cose

pesanti insomma, per mantenere basso il baricentro, poi il resto a salire. Sul portapacchi due pneumatici di riserva, uno anteriore e uno posteriore, soprattutto in previsione del percorso in Siberia, con al loro interno due borse con sacco a pelo e materassino. Infine, sopra alla tenda, nella borsa serbatoio, avevo previsto altri due borsoni con vestiti e cose varie: fotocamera, videocamera, caricatori, un piccolo notebook, documenti...

Ci misi quasi due ore a caricare tutto e nel provare la moto la prima cosa che pensai fu “porca miseria quanto pesa!”. A quel punto ero libero, uscii per una cena con gli amici, una pizza dal mio amico Meo, poi chiacchiere fino a notte fonda. Erano venuti anche i miei fratelli, Enrico e Alex. Enrico fa il fotografo e vive a Londra ormai da una quindicina d’anni, non viene spesso in Italia, ma non voleva mancare alla mia partenza. Era venuto anche il Tosco, un grande pilota e amico, molto esperto di moto e responsabile dell’allestimento della mia. Ero onorato di averlo al mio fianco. Alle due di notte decisi che era meglio andare a dormire e diedi appuntamento a Davide e Roberto alle otto in piazza Monteregale, il luogo da cui sarei partito.

Piovve a dritto tutta la notte, ma io dormii come un ghio e quando alle sette suonò la sveglia fuori stava ancora piovendo. Senza nemmeno accorgermene ricaddi in un sonno profondo. Alle nove a suonare fu il telefono, giustamente era Roberto. Mentii spudoratamente dicendo che stavo cercando un distributore di benzina aperto di domenica. Ancora non ci credo che non mi sono svegliato il giorno della mia partenza!

Finalmente arrivai in piazza. C’era tantissima gente,

amici, sostenitori, l'assessore allo sport, giornalisti che volevano intervistarmi e poi tanti che volevano solo farmi il loro personale "in bocca al lupo". Con lo stupore di tutti, me compreso, non ero affatto nervoso, anzi, mi sentivo calmo e rilassato, felice per la partenza imminente e per tutte le persone che erano venute apposta per me.

Salutai dando a tutti appuntamento da lì a un anno e infine, tra applausi e sorrisi, partii.