

GRANDANGOLO

Turismo in alta quota
RADUNO FMI VAL DI SUSA

di Mario Ciaccia

OLTRE LE NUVOLE



ALPI MOTOR RESORT: UNA PROPOSTA PER TENTARE DI REGOLAMENTARE IL FUORISTRADA IN VAL DI SUSÀ. PERCHÉ È MEGLIO LIMITARE CHE VIETARE DEL TUTTO. LA FMI CE NE HA PARLATO A SESTRIERE, AL RADUNO DI PRESENTAZIONE

NON C'È NULLA DI NUOVO

In un servizio sul fuoristrada a Sestriere, la nota località sciistica alla 2.000 m a ovest di Torino. Si trova in mezzo a un impressionante sistema di sterrate legali: basti per tutte la Strada dell'Assietta, chi non la conosce? Non so quante volte ne abbiamo parlato su questa testata: il problema, comune a tutte le zone dove il fuoristrada è per lo meno tollerato, è che ci girano in troppi, portando all'esasperazione quelli che in moto non ci vanno. La modale abbinata "velocità più scarico libero", giustificata in gara ma deleteria a livello turistico, caratterizza (temiamo) la maggior parte di chi fa fuoristrada ed è la garanzia per farci odiare. Ma, se nella maggior parte delle località italiane il fuoristrada è visto con il fumo negli occhi, qui è apprezzato da tantissima gente, sindaci in testa, perché rappresenta il grosso delle presenze turistiche durante le stagioni morte. Stiamo parlando di una rete di sterrate lunga ben 700 km, quasi tutte di origine militare, risalenti a 200 anni fa, che rappresentano un patrimonio

storico da tutelare.

Ed è per questo che, per evitare che si arrivi a soluzioni drastiche, come divieti senza possibilità di appello, si sta mettendo in atto un tentativo di regolamentazione, per far convivere auto, moto, biciclette e pedoni. Al Sestriere, sabato 6 luglio, c'è stata la presentazione del progetto, alla quale hanno partecipato il sindaco di Sestriere, Valter Marin, il Presidente del Comitato FMI della Regione Piemonte, Vittorio Angela, il Responsabile Italia della Commissione Turistica della FIM, Mario Alberto Traverso e Corrado Capra di Over 2000 Riders, esperto conoscitore dei tracciati della Val di Susa. Hanno identificato sei tracciati e propongono di farli percorrere a giorni alterni solo una volta alla settimana, tipo il giovedì lo Jafferai, il martedì l'Assietta, ecc. Il vantaggio è che pedoni e ciclisti potrebbero così andare ovunque (tranne che nel percorso settimanale stabilito) senza patire la polvere, il rumore e la maggior velocità dei veicoli a motore. Lo svantaggio, enorme, è che la maggior parte della popolazione ha tempo libero solo nei week end e in più ama girare libera e bella, senza coerci-



zioni. Per non parlare del fatto che tali percorsi potrebbero addirittura essere accessibili solo a pagamento. Adesso lì ci si gira gratis e senza divieti, quindi quello che abbiamo sentito dire a Sestriere ci ha fatto orrore. Ma è sicuramente meglio poter fare lo Jafferau solo al giovedì che mai, se veramente le cose stanno andando in quella direzione (il Gardetta, alla fine, lo stanno chiudendo sul serio). E se questa cosa prendesse piede, pensate che bello poter fare sterrati su tutte le Alpi, non solo quelle Occidentali. Che ne so, un Cornetto di Confine sulle Dolomiti, un Passo San Giacomo in Valdosola, un Monte Vallecetta in Valtellina. Un solo giorno alla settimana. Solo con scarichi di serie. Ma smettiamo di sognare e parliamo di ciò che sembrerebbe poter essere reale. La scelta dei percorsi, che hanno tanto asfalto, non è finalizzata a un enduro agonistico, ma turistico-contemplativo. No 450 racing, sì Transalp con bauletto.

SEI PERCORSI

Questo progetto favorisce, come tipo di vacanza, l'equivalente della settimana bianca con gli sci. Ti prendi cinque giorni di ferie e ti fai tutte e sei le tappe, per un totale di 1.300 km, dei quali 750 su sterrato. Si può immaginare che tipo di business ruoterebbe intorno: alberghi convenzionati, rifugi in quota con il "pranzo dell'endurista", noleggi moto, lezioni di guida in fuoristrada, guide che ti portano sui percorsi, negozi di abbigliamento da moto... I percorsi identificati sono la classi-

ca accoppiata Sommeiller - Jafferau (165 km di sterrato, 45 di asfalto, 9 ore stimate per farli tutti a passo turistico con qualche sosta), la strada dell'Assietta (141 km di sterrato, 50 di asfalto, 8 ore), i Monti della Luna (140 km di sterrato, 60 di asfalto, oltre 8 ore), la valle della Durance dal Monginevro al Valbelle, con ritorno per l'Izoard (125 km di sterrato, 175 di asfalto, circa 9 ore), la zona del Moncenisio (110 km di sterrato, 68 di asfalto, 7 ore) e la Val Chisone (61 km di sterrato, 152 di asfalto, 6 ore). Per far conoscere l'iniziativa, nei giorni 5, 6 e 7 luglio è stato organizzato il raduno "In moto oltre le nuvole", proprio su detti percorsi. Si girava in gruppi di circa dieci moto, con due guide per gruppo, facenti parte di Base Luna, un'interessantissima associazione di Protezione Civile che usa le moto per cercare le persone scomparse, per soccorrere i paesi isolati in caso di calamità naturali, per gestire eventi sportivi ciclistici e motociclistici. Lo stesso Corrado Capra fa parte di Base Luna.

UNA PROVA

Chi, tra voi, conosce la zona avrà notato che i chilometraggi dichiarati sono molto maggiori di quello che le mete dei percorsi farebbero pensare: e siccome eravamo curiosi di capire perché, ci siamo aggregati, sabato 6 luglio, al giro dei Monti della Luna che, strettamente parlando, sarebbe concentrato nella zona tra il Lago Nero e il Colle Bercia, sopra Cesana Torinese. E, invece, i Monti della Luna erano solo la parte centrale: partenza



Durante i tre giorni del raduno era possibile provare alcuni tra i sei itinerari proposti, che dovranno venire regolati rigidamente. A destra, la sterrata passa attraverso le case di Soubras. Sotto: la strada della Valle Argentera sale fino al Gran Miol, un balcone erboso alto 2.440 m. Nell'altra pagina l'arrivo al Colle di Bercia, 2.220 m, in faccia alla piramide del Monte Chaberton. Questo, purtroppo, continuerà a restare vietato.



dal Sestriere, risalita della Valle Argentera fino al Gran Miol a 2.440 m, discesa a Cesana Torinese, traversata dei Monti della Luna passando per Thures, Lago Nero, Capanna Mautino, Colle Bercia (2.220 m), Colle del Monginevro, Colle della Scala, Bardonecchia e rientro a Sestriere, percorrendo gli sterrati che passano per i villaggi di Soubras e Solomiac. Alla partenza, la FMI aveva approntato un fettuccciato per impartire lezioni di guida ai neofiti, facendo girare intorno a birilli prima seduti, poi in piedi, per dimostrare quanto sia meglio guidare in piedi. I partecipanti

erano di tutti i tipi: con enduro stradali ed enduro racing, principianti ed esperti, con moto di serie o pistolate, tranquilli o smanettoni. Anche se di smanettoni, a un raduno simile, proprio non era il caso di averne: ad esempio, in Valle Argentera c'era tanta gente che camminava a piedi e quando un missile terra-aria mi ha superato a manetta ho capito perché i pedoni che incontravo dopo mi inveivano contro. Per colpa di uno che correva, siamo stati assimilati tutti a cafoni.

Il mio era un gruppo di gente tranquilla e simpatica. La guida era un tipo molto paziente, con una



parlavo poco fa), ha deciso di fare di Danilka una star del mototurismo e lo tratteneva in redazione fin quasi alle 17, per interviste e filmati insieme ad altri globetrotter, tra i quali Gionata Nencini, reduce da otto anni intorno al globo. Ci siamo messi a stantuffare a 100 km/h con i nostri piccoli monocilindrici ricoperti di tende e siamo arrivati a Sestriere, come sempre, in ritardo. Capra era nauseato: *"Sei sempre in ritardo, sei inaffidabile"*. Ma Danilka era ancora più disgustato da Luca Nagini che, dopo avere cantato le lodi della dual sport, si presentava a Sestriere in furgone. *"Non puoi venire in furgone, non puoi farmi questo"*, diceva, sinceramente addolorato. Il povero Nagio, tra l'altro, era rimasto a Sestriere ad aspettarci. Il Chalmette si raggiunge, in sterrato, con la direttrice che congiunge Sansicario al Fraiteve ed offre, ai suoi ospiti, un gran bel panorama; il cibo era squisito e avevamo pure la fortuna di sederci accanto a due tipi assai simpatici, coi quali parlavamo, strano ma vero, di viaggi in moto. Con questi due si tirava tardi ed è stato verso mezzanotte, sulla via del ritorno, che la XT500 di Danilka sputava via il paraolio del pignone, perdendo tutto il lubrificante e grippando due volte (perché, dopo la prima volta, Danilka è ripartito, non avendo capito cosa stesse succedendo). Vedendo la sua adorata XT col motore fuso e pozze d'olio sotto e dietro di lei, Danilka si accasciava a terra, conscio che la vita non aveva più senso. Mentre un senso lo aveva, e grosso, il furgone di Nagio,



A destra, dall'alto: il corso di guida tenuto dalla FMI a inizio giro, due moto da batticuore (Suzuki DR750 Big messa giù come si deve e Aprilia Dakar 450 ex Boulanger) di alcuni dei partecipanti e alcune delle guide di Base Luna. Terzo e quarto da sinistra sono Corrado Capra e Mario Guerra, presidente di Base Luna.





A sinistra, i ruderi di Solomiac, salendo Sansicario. Sopra, ancora la Valle Argentera. Il pilota della LC arancione era la guida del nostro gruppo. Pagina accanto, in alto: la domenica, dopo avere dormito in tre o sei tende (!), chiacchieriamo con un che, tutto solo, staccandoci Assietta e Parpailon. La foto in alto a destra è assai più mesta: si dorme per terra dopo il grip-paggio della XT500. Infine, il fiume è in Valle Argentera, roba da cow-boy...

MILANO THE ASSOCIATION

che adesso assumeva il ruolo di ambulanza della XT. Perché andare in giro fanculizzando carrelli e furgoni è bello, finché le moto non si ammalano gravemente. Ma poi, perché una moto dovrebbe spaccarsi in quel modo? Eh, quanta fiducia ci vuole, quando metti la prima e ti allontani da casa... Tra una cosa e l'altra, si facevano le tre di notte così, stufi, decidevamo di stendere i sacchi a pelo in un parcheggio di Sestriere e di dormire sotto le stelle: non male, quando si hanno a disposizione sei tende. Di notte, tutto appare cupo e senza speranza. Il mattino dopo, alle 7, accadeva un miracolo. In tutta Sestriere c'era in giro una sola persona e c'è passata davanti:

era il meccanico di Corrado Capra, noto per le sue trasformazioni su base Honda Dominator e BMW R 80 G/S. Come vedeva la XT ferita, diceva: "Mi chiamo Wolf e risolvo problemi. Ho fatto il capo officina, in Yamaha, per 12 anni. Conosco bene quel problema del paraolio della XT e so come risolverlo per sempre". Gli faceva un lavoro provvisorio, che gli avrebbe permesso di fare il giro in fuoristrada intorno a Sestriere... ma non di tornare a casa. "Ti porto la moto a Torino e lì te la sistemo per sempre, ok?". Ovviamente, Danika rispondeva "No, grazie". E tornava a Pesaro in sella, senza problemi, con la sua XT grippata due volte.

