

# Transiberian Winter Road sfida impossibile



La cartina del percorso, compiuto dal gruppo bresciano-bergamasco, attraverso la steppa siberiana

**C**osa spinge un uomo all'avventura? "A conoscere se stessi", affermava André Gide. O forse a fuggire da se stessi? O, peggio ancora, a spostare la noia?

Quanto vado a raccontare ai nostri lettori è un viaggio, anzi un'avventura, di sei anni fa che ha dell'incredibile. Tutto iniziò con una telefonata del mio collega Salvatore Spato-

la agli inizi di marzo del 1994. "Giacomino - mi disse - vuoi andare in Siberia?" Siberia? Ma non è una località dove si mandano i nemici? Diavolo di un Salvatore! Poi la descrizione, i contorni dell'avventura. Partenza da Mosca a bordo di tre autovetture d'epoca: una Fiat 600 multipla subito soprannominata "Gigia" anno 1956 già reduce da Capo Nord, un Maggiolone Volkswagen anni '50 e una Fiat 1100 Deluxe anno 1958. A fare da supporto

una vecchio bus della Sia da anni dismesso. Destinazione: Vladivostok, lato estremo ad est dell'Unione Sovietica, pardon, della Russia. "Solo" 10.000 chilometri attraverso la Siberia, una terra dimenticata da Dio. Quindicimila chilometri se si calcola che la partenza avveniva da Brescia. Ideatori della incredibile impresa, da effettuarsi in Siberia al momento del disgelo, ovvero fine aprile-primi di maggio, due "pazzi" bresciani originari della Valle Ca-



Foto di gruppo dei partecipanti alla Transiberian Winter Road, nel cortile di Palazzo Broletto a Brescia prima della partenza. Al centro con gli occhiali si riconosce il presidente della Provincia Costanzo Valli e con l'impermeabile bianco il senatore Elidio De Paoli. Sulla destra monsignor Fortunato Spertini

monica e già autori di altre imprese: Paolo Pedersoli e Domenico Zeziola. Il tutto sotto il patrocinio del senatore bresciano Elidio De Paoli, che in Russia ha ottime entrate. Nome dato al raid: "Transiberian Winter Road". Compagni di viaggio, oltre ai due organizzatori, i bergamaschi Cristian Contessi di Pianico e Renato Salvetti di Rogno. Al seguito anche il "turista" Giancarlo Nervi di Brescia e il cine operatore Franco Oldofredi di Rovato.

Difficile poter dire di no alla proposta. E così, dopo la benedizione delle vetture da parte di monsignor Fortunato Spertini nel cortile del Broletto in Brescia il 9 aprile del 1994 (con la promessa di recitare una preghiera per un fratello del monsignor disperso sul Don quando saremmo transitati accanto al mitico fiume),

alla presenza del senatore De Paoli e del presidente della Provincia di Brescia Costanzo Valli (che aveva concesso il suo patrocinio) la carovana il pomeriggio dello stesso giorno s'incamminò per raggiungere Mosca attraverso la Bielorussia.

Raccontare quanto avvenuto della tappa d'avvicinamento a Mosca



La mitica "Gigia" sulla Piazza Rossa a Mosca. Sullo sfondo la cattedrale di San Basilio

già di per sé ha dell'incredibile. Una vettura fuori strada, un motore fuso ed altri incidenti furono il prologo di una serie d'incidenti che parvero non avere mai fine. E non era che l'inizio! Io raggiunsi gli intrepidi eroi a Mosca in aereo il giorno 16 aprile, un giorno prima della partenza. A bordo di un aereo Alitalia, anche parti del motore del Maggiolone che aveva ceduto nella tappa d'avvicinamento. Bravissimo il meccanico moscovita che, lavorando tutta la notte, rimise in strada la vettura. Al mattino in Piazza Rossa, proprio davanti alla cattedrale di S. Basilio, l'incontro con le autorità moscovite sotto lo sguardo tra il divertito e l'incredulo di numerosi passanti. Dai loro gesti e dalle loro espressioni era chiaro che non avrebbero scommesso un copeco bucato sulla

impresa. Con quelle vetture poi!

Alle autorità presenti venne nata un'artistica targa dell'artista no Dino Decca, offerta dal pre-del Senato italiano Giovanni ini. Un paio di bottiglie di spumantissimo "Il Monticello" di Regalini, suggerì la cerimonia. Le vetture il bus di supporto, che immo seduta stante "La Mam-

ma Uljanowsk (città natale di Lenin), Ufa, Jeraterinburg. Il 22 aprile, alle 16.30, grande entrata trionfale scortati dalla polizia ad Omsk. Polizia che da quel



Tutti in fila nella neve gelida della steppa siberiana

il Camac con a bordo gasolio, e quant'altro, guidato da due x e Serghej, completavano la e.

Alle 14.45 del 17 aprile la par-Mosca. Destinazione: Wladiva non credere. Dopo 230 chilometri strada dritta e senza un parà così fino a destinazione!), la ta per la notte in una piazzola cerchio come i pionieri. Accoi un camion targato Berga-in là un'Alfa Romeo, con tara, completamente distrutta. e di cambi, giunti, valvole e o, incredibilmente giorno dommo a tappe forzate di oltre netri il giorno, toccando pri-

momento non ci lascerà più, vista la pericolosità di quelle zone. Mesi prima un gruppo di polacchi, non scortati, scom-

Giacomo Danesi, giornalista de Il Giorno, posa con sullo sfondo i poliziotti della scorta



Sulle strade della Siberia i vecchi simboli del partito comunista resistono al tempo

parvero a bordo delle loro Toyota. Raccontare il paesaggio è impresa praticamente impossibile. Davanti ai nostri occhi un territorio immenso popolato di betulle e terreno incolto, che se fosse opportunamente coltivati potrebbero sfamare tutti gli abitanti della terra! Ovunque siamo stati accolti con entusiasmo, consoci dell'impresa che stavamo portando a termine.

In molte località, a 3-4 mila chilometri da Mosca, ci accorgemmo che pochi sapevano degli avvenuti cambiamenti a livello politico in Russia. Infatti dappertutto insegne del partito campeggiavano ancora sugli edifici pubblici e sulle fabbriche.

Impossibile poi regolare ogni giorno l'orologio, visto che cambiavamo fuso praticamente ogni giorno. Lasciata Omsk, la tappa successiva fu Nowosibirsk (Nuova Siberia). Ma il disge-

lo aveva reso impraticabile la strada. Ergo fummo costretti a deviare nel vicino Kazakhstan. Naturalmente sempre scortati da due macchine della polizia (otto uomini) armata fino ai denti che aprivano e chiudevano il corteo. Non notammo nessuna frontiera.

Tra infiniti incidenti alla Fiat 600, al pulman e forature varie, alle 21 ci fermammo in un apposito recinto che la polizia aveva fatto predisporre. Ci sembrò un sogno poter mangiare rigatoni al pesto e bistecche cucinati sui fornelli predisposti sul bus. I poliziotti fecero onore alla tavola ed al vino italiano. Dopo cena altri 250 chilometri incredibili. Alle due di notte ci fermammo per bivaccare.

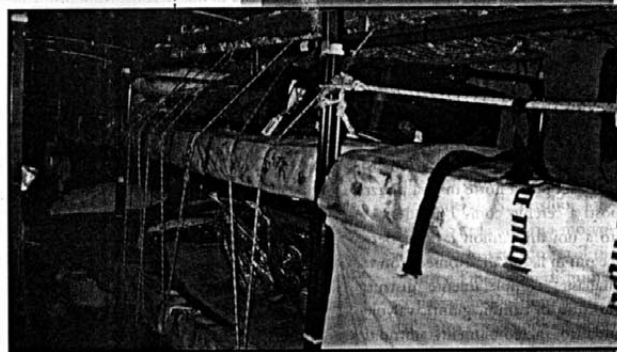
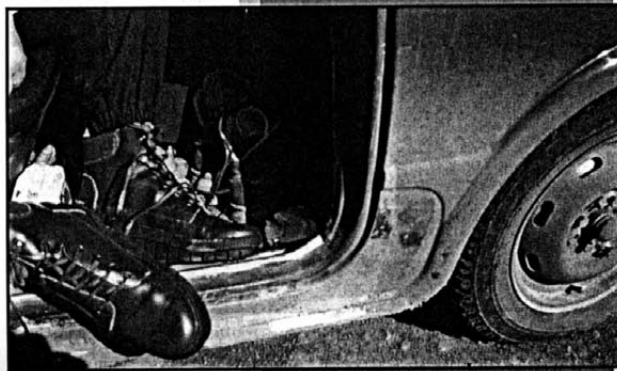
Ben 730 i chilometri percorsi quel giorno. Il giorno dopo, per raggiungere la città di Krashojarsk, 683 chilometri, la giornata fu ancor peggio per i gravi problemi alle vetture. La Fiat 600 ed il bus i più colpiti. Numerosi durante il tragitto i cambi di poliziotti. Fu però impossibile raggiungere la meta, e ci fermammo a 210 chilometri per passare la notte.

Di buon mattino la partenza. Ma dopo nemmeno 100 chilometri ecco l'ennesima rottura dell'acceleratore della Fiat 600. La trascinammo attraccata al Camac fino a Krashojarsk, dove ci fermammo davanti alla stazione della polizia nelle prime ore del pomeriggio.

Qui avvenne una cosa strana. Invece di andare in hotel come previsto, i nostri accompagnatori cambiarono il programma almeno quattro volte, "costringendo" poi tutti a seguirli su una montagna per vedere gli animali! Io e G. Carlo Nervi ci rifiutiamo e rimaniamo nel bus ad attenderli. Con terrore passarono le ore, ma dei nostri compagni nessuna traccia fino alle 23! Poi finalmente in ho-



Sul pulman i poliziotti della scorta fanno onore con il gruppo alla cena serale, dopo una durissima giornata



Nella foto centrale si protegge dal freddo con gli scarponi riciclati "Beravall", collegati all'impianto elettrico della Fiat 600. Foto sotto: interno del pulman, in parte trasformato a dormitorio, i materiali e gli effetti personali sono fermati da elicotti



Agencio Zizola alle prese con l'ennesima foratura del pneumatico

el, dove volevano rifilarci una stanza per tutti. Da non credere. Il giorno dopo percorremmo "solo" 421 chilometri, con i consueti problemi alle nacchine, ai quali ormai avevamo fatto il callo. I 675 chilometri percorsi il giorno 27 aprile, per arrivare Irkutsk sul lago Baikal, non li scorderemo mai più per la strada impossibile e per un breve malore di Cristian. E senza toccare cibo per tutto il giorno!

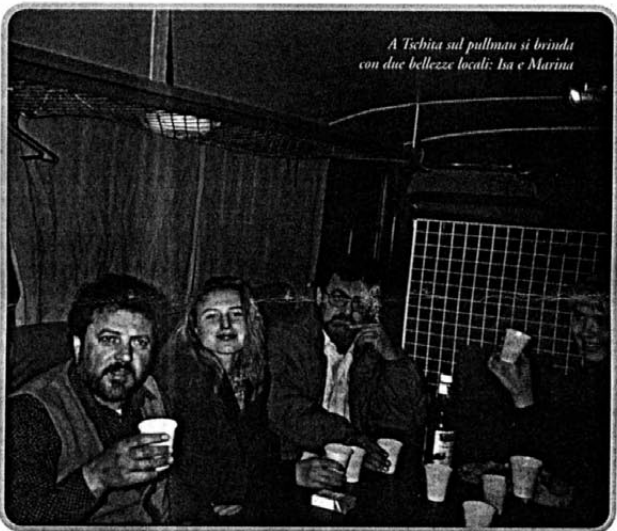
Ci alternammo tutti alla guida delle vetture fino all'1.30 di notte quando ci fermammo per riposare. Il giorno dopo costeggiammo per ore il lago Baikal. La destinazione era Ulan-Ude dove arrivammo alle 20.30. Ma con terrore scoprimmo che la polizia locale non ci voleva, e spedì ad oltre 200 chilometri di distanza.

Quando ci fermammo a Ulan-Ude erano le 2.30 di notte. Ciò nonostante ebbero la forza di mandare pastasciutta al pesto e piselli! Avevamo ormai a sei fusi orari da Mosca ed a 8 dall'Italia.

Il giorno dopo partenza per Tschita dove arrivammo alle 16.30. Ci fermammo, non so perché, le 20 prima di andare in albergo. Un'improvvisa ondata topaia. Ricordo ancora il numero della stanza: 410. Il giorno dopo sull'immensa piazza fummo festeggiati dalle autorità locali e dai va-

ri media, che erano semplicemente sbalorditi per l'impresa che avevamo compiuto. Ma più sbal-

lorditi eravamo noi, perché sapevamo che ci mancavano ancora 5.000 chilometri alla meta: Wladivostok. Ma dall'equipaggio russo che ci accompagnava apprendemmo che il tutto si poteva ritenere concluso, ag-



A Tschita sul pulman si brinda con due bellezze locali: ba e Marina

giungendo che aver raggiunto Tschita in quelle condizioni era da "Eroi nazionali".

In verità ai due russi scocciava imbarcare le vetture ed il Ca-

mac sulla Transiberiana per raggiungere Blagoweschtsensk. Infatti a Tschita la strada finisce. La nostra feroce reazione consigliò i due russi a soprassedere al progetto. Quando nel pomeriggio del 30 aprile caricammo le vetture ed il Camac sul treno merci (il bus rimarrà a Tschita per sempre), insieme con Cristian e Renato, ebbi la netta sensazione che non avrei mai più rivisto i miei due compagni di viaggio. Li rifornimmo di cibarie e bibite, e il tradizionale "In bocca al lupo" mai come in quel momento ci sembrò vero, sincero.

Approfittammo del tempo a disposizione, prima della partenza

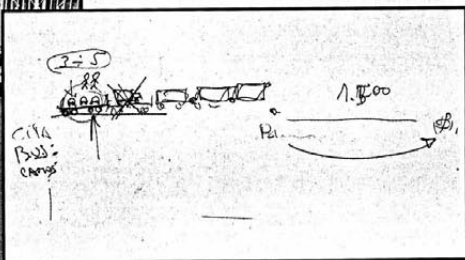


Foto sopra: il bergamasco Cristian Contesi più accanto alla Fiat 600 munita da lui guidata per quasi l'intero viaggio. Sulla destra in alto un disegno di Sergio con la disposizione delle vetture del Camao e di Renato e Cristian sul treno merci che li porterà da Lichita a Blagovestonsk.

Foto sotto: un difficile passaggio, tra boschi di betulle, prima della meta finale.



La bandiera italiana con le firme dei partecipanti all'incredibile impresa nel gelo siberiano.



marsi in luoghi abitati. Il 1° maggio lo trascorremmo partecipando alle tradizionali manifestazioni di piazza, in compagnia d'Lisa e Marina (due ragazze russe) con i loro fidanzati. All'1.30 di notte tutti alla stazione con i bagagli per salire sulla Transiberiana.

Ebbi negli anni '70 la fortuna di percorrere la tratta Milano-Mosca-Tokio sulla Transiberiana. Un viaggio indimenticabile! Quando c'era dato a vedere ora era solo una parodia di quello splendido treno. Arrivammo a destinazione il 3 maggio alle ore 13.30. Ad aspettarci in stazione Cristian e Renato.

Incredibile! Ce l'avevano fatta! Conoscemmo i poliziotti che ci avrebbero accompagnati fino a Wladivostok, e il giorno 4 maggio di buon mattino il via con le tre vetture. Quando avvenuto alle tre vetture negli ultimi giorni, più volte fui portato a credere che fossimo stati maledetti da qualcuno. Impossibile elencare tutte le disgrazie capitateci. La più grave il giorno 5 maggio quando Renato, durante una sosta, cadde da un muretto e si ruppe una spalla. Portare Renato all'ospedale della città di Chabarowsk fu un'impresa quasi disperata viste le difficoltà della zona, compreso un lungo e difficile traghetamento.

Qui il dottor Suchosov, dopo le radiografie, decise per l'intervento chirurgico. Naturalmente rifiutammo, viste anche le condizioni igieniche della clinica. Lo ingessarono ed in serata si ripartì per gli

ultimi 734 chilometri, percorsi sotto la pioggia battente. Venerdì 6 maggio 1994. La strada sembrava non finire mai. La Fiat 600 ormai "sfnita" percorse gli ultimi 100 chilometri sul Camao russo. Alle 15.45 ecco Wladivostok! Con un pennarello scrissi su un grosso foglio di carta la data, il motivo del viaggio ed i componenti la spedizione. Un giovane di passaggio non credeva ai suoi occhi il vedere la comitiva, e chiese di essere fotografato con



Foto sopra: un momento di attesa immortale accanto a Wladivostok. Sulla sinistra Cristian Contesi con il grande amico Franco Oldofredi. In basso: la bandiera italiana con le firme dei partecipanti all'impresa.



Renato, Cristian ed il sottoscritto



Wladivostok 6 maggio 1994: l'arrivo alla meta. Nella foto da sinistra: Cristian Contesi accanto al Maggiolone, e l'ignoto passante che ha voluto essere immortalato sul gruppo. Renato Salvetti, sulla destra, con la spalla sinistra immobilizzata. Accosciato: Giacomo Danesi con il rotolo di carta sul quale ha impresso i dati salienti dell'impresa

proprio davanti al monumento con il nome della città. Franco Oldofredi, con la sua telecamera, come aveva fatto per tutto il viaggio immortalò il momento. Non brindammo con lo spumante franciacortino perché le ultime bottiglie erano state rubate! Quando avvenuto dopo l'ar-

rivo non è degno di nota. Anche il ritorno a casa, con partenza da Wladivostok in aereo alle ore 12, con arrivo sempre alle ore 12 dello stesso giorno a Mosca fu ordinaria amministrazione.

Scherzi del fuso orario!

Quando da Mosca ci imbarchiamo su un aereo Alitalia per Milano, a bordo c'era una troupe di Canale 5 appena tornati da una missione nel deserto dei Gobi. Giustamente magnificarono le difficoltà della loro impresa. Ma dovettero ammettere a malincuore, dove aver sentito dalla voce del capitano dell'aereo che descrisse agli stupiti passeggeri la nostra impresa, che quanto da noi portato a termine aveva veramente dell'incredibile.

Sono passati più di sei anni da quell'avventura. L'emittente televisiva bresciana Telenord periodicamente trasmette le immagini ed il commento di Franco Oldofredi di quei giorni.

Dei componenti la spedizione ho perso le tracce. Spero che quest'articolo serva per riallacciare i nostri rapporti. Sarebbe bello ricordare insieme, magari davanti ad una bottiglia di vino accompagnato dalle castagne, quei incredibili momenti.

*Renato Salvetti*