

TURISMO

Arriva l'estate e le montagne si popolano di motociclisti. Le Alpi sono bellissime e a portata di mano, e c'è chi ne percorre l'intera catena in 18 giorni: li abbiamo seguiti per un tratto. Altri preferiscono andare alle radici della Storia, in Turchia. C'è chi, infine, si esalta nel raid avventura in Sudafrica con Metzeler



Alpiraid

Turchia

In Sudafrica con Metzeler



di Mauro Rossini, foto di Giovanni Lamonica



Confine in vetta
In apertura, la moto
utilizzata in questo
viaggio sul Colle
dell'Agnello, confine
Italo-francese a 2.744
metri sul livello
del mare.

Tour des Alpes

Le Alpi sono meta tra le preferite da ogni mototurista. Una possibilità per visitarle è offerta dall'Alpiraid, ovvero l'intera catena in 18 giorni. Vi abbiamo partecipato sul tratto orientale, tra fortificazioni di guerra e passi noti alla storia del ciclismo

I motociclisti sfuggono ad ogni possibile classificazione: c'è chi ama la pista e chi si bea del tassello che morde la mulattiera, chi trae soddisfazione dai lunghi viaggi e chi ama la sensazione di una vibrante custom.

Ma tutti, prima o poi, si sono confrontati con le infinite varietà di strada e paesaggio che le Alpi presentano, quasi un compendio di tutto quanto si può affrontare in una carriera motociclistica.

E' un caldo pomeriggio quando arriviamo al rifugio Allavena al **Colle della Melosa** sulle Alpi Marittime in Liguria; sopra di noi, una fortificazione in disarmo, dall'incongruo nome di "Balcone di Marta", appartenuta all'Italia ma ora francese a seguito dei trattati di pace, ci ricorda i tempi in cui le Alpi erano confine e barriera da difendere.

Ci attendono i partecipanti all'Alpiraid, una manifestazione alla quale avevamo già preso parte, e con i quali divideremo una parte del giro alpino. Piazziamo la tenda e salutiamo i viaggiatori, alcuni dei quali avevamo conosciuto nelle edizioni precedenti. Il rifugio è affollato di turisti in cerca di refrigerio e l'approvvigionamento idrico ne soffre, come pure la qualità della cucina.

Il mattino dopo lasciamo la Melosa dirigendoci verso la Colla di Langan su una strada massacrata dai lavori, ma comunque a tratti spettacolare nel suo atterrirsi sul fianco di una gola rocciosa. Le colline dietro Ventimiglia sono completamente coltivate da terrazze di fiori; la strada è tra serre e piccole aziende agricole; il mare scintilla molto sotto di noi.

Giocando a rimpiattino con diversi incendi, non si sa quanto spontanei, entriamo in Francia da Sospel: ai lati della strada o da speroni rocciosi



Strada da Rally
Nella foto grande, la strada del Col du Turini, famoso per il passaggio del Rally di Montecarlo. Qui a fianco, sopra il Santuario di Sant'Anna di Vinadio: è il più alto d'Europa, a 2.035 metri e, secondo le testimonianze, è del 1307. Sotto, un treno turistico a Valloire.



occhieggiano i resti di fortini che appartenevano alla Linea Maginot. I rally automobilistici di Sanremo e di Montecarlo hanno reso famose le strade che stiamo percorrendo: il Col de Turini ha poco di epico in un torrido mezzogiorno, ma come non fermarsi un momento in cima?

Il circuito dell'**Authion** è veramente magnifico, una strada circolare a senso unico che ci permette di intuire, nonostante la caligine, splendidi panorami. La montagna è costellata di resti di fortificazioni; una, semidistrutta dalle cannonate di una battaglia del 1945, si staglia sulla Pointe des Trois Communes; alcuni turisti, forse poco sensibili ai richiami della storia, decidono che le vicinanze del forte sono un buon posto per cuocere la pasta...

Scendiamo verso **St-Martin-Vesubie**, la vallata è bollente ma le Gorges de Valdeblore, poco note ma affascinanti, ci fanno ben presto dimenticare il caldo. I tornanti che affrontiamo, muovendo verso la furibonda speculazione edilizio-scistica di Isola2000, sono benvenuti perché saliamo verso il fresco lungo la stretta e splendida strada del **Col-**

Sulla strada che porta al Turini si disputa

una delle prove speciali più famose del Rally di Montecarlo

Le fortificazioni delle Alpi Occidentali

Montagne e fortezze, un binomio indissolubile che ha trovato terreno fertile nel teatro naturale della catena delle Alpi, barriera impervia ma non invincibile come hanno dimostrato audaci condottieri, da Annibale a Napoleone. L'esigenza di opporre baluardi rafforzando gli ostacoli naturali offerti

dall'aspro e rude territorio ha condotto nel corso dei secoli alla stratificazione delle opere fortificate. Dal XVII secolo in avanti i due versanti, italiano e francese, hanno visto sorgere opere sempre più imponenti e complesse, culminate nel XX secolo con la costruzione della Linea Maginot e del Vallo

alpino italiano. Quest'ultimo non fu completato a causa dell'intervento italiano nella I Guerra mondiale. Superate dagli eventi bellici, che le videro coinvolte solo marginalmente, queste fortificazioni furono abbandonate nel dopoguerra dai francesi, mentre il trattato di pace del 1947 ha imposto lo smantellamento della maggior parte delle opere in territorio

italiano, che sono ora ridotte a ruderi; quelle francesi sono meglio conservate, in alcuni casi complete d'armi ed impianti. Un caso a parte è la città di Briançon, fin dai tempi degli antichi romani attraversata dall'essenziale strada di transito del Monginevro, quindi oggetto di una frenetica attività fortificatoria in cui si avvicendarono i più grandi

nomi dell'ingegneria militare. Su tutti spicca il Maresciallo Vauban, sul cui progetto fu edificata la Cittadella ancora oggi imponente e, perso il significato militare

originario, grand'opera d'arte e d'architettura. Le fortificazioni sono legate alle guerre, ma anche alla quotidianità degli uomini che, come nella Fortezza Bastiani

di Buzzati, trascorsero lunghi anni nell'attesa di un nemico che non giungeva mai. Ora le vecchie muraglie sono rimaste sole, non più in attesa del nemico, ma di un'orma

umana che ne giustifichi l'esistenza. Per chi ne volesse sapere di più, consigliamo la lettura: "Le fortezze delle Alpi occidentali" - Edizioni L'Arciere, Cuneo.

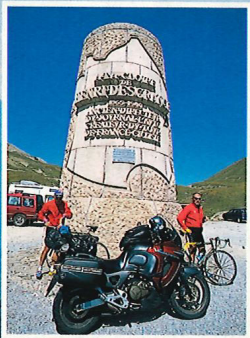
la cosa non ci preoccupa e decidiamo di salire al Santuario di **Sant'Anna di Vinadio**, che con i suoi 2.035 metri di altezza ha il primato di essere il più alto Santuario d'Europa, che risulta essere stato costruito addirittura nel 1307; la strada per arrivarci è un assoluto spettacolo di tornanti ed allunghi ora ripidi ora dolci tra tratti di bosco ed aspre pietraie costellate di conifere. L'indomani qualche chilometro di strada

trafficata ci porta a **Demonte**, che abbandoniamo subito per percorrere strade meno battute. Il Vallone dell'Arma è una grande scoperta: una strada che sale dritta ed un paesaggio che si fa subito solitario, i paesi si fanno piccoli e sempre più radi, tutto è permeato di un buon odore di fattoria, presto ci si trova ad attraversare una sorta d'altopiano dai colori asiatici di bruni e gialli intensi, qualche raro bovino al pascolo è l'unico

trafficata ci porta a **Demonte**, che abbandoniamo subito per percorrere strade meno battute. Il Vallone dell'Arma è una grande scoperta: una strada che sale dritta ed un paesaggio che si fa subito solitario, i paesi si fanno piccoli e sempre più radi, tutto è permeato di un buon odore di fattoria, presto ci si trova ad attraversare una sorta d'altopiano dai colori asiatici di bruni e gialli intensi, qualche raro bovino al pascolo è l'unico



Il circuito delle fortificazioni
Qui sopra, a sinistra e al centro due immagini del circuito dell'Authion, strada circolare a senso unico costellata di resti di fortificazioni della Prima Guerra mondiale. A destra, altre testimonianze del passato militare in territorio italiano: siamo nei pressi del Santuario di Vinadio.



Monumento al ciclismo
Sulla strada per il Galibier si trova il monumento a Henri Desgranges, ideatore del Tour de France.

Il panorama si apre in un'ampia vallata salendo verso i 2.646

metri del Col du Galibier, tappa fondamentale del Tour

segno umano mentre la strada diventa rotta, sporca e molto stretta.

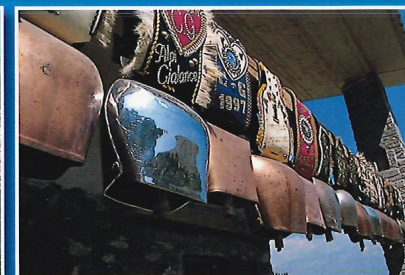
Dal **Colle di Valcavera** si apre un altro vallone percorso da una lunga strada bianca, parte di un'estesa rete di strade militari che s'interseca tra il Vallone di Marmora e la Val Maira verso cui ci dirigiamo. Il **Colle dei Morti**, un intaglio nella roccia rossa, è il culmine dello spettacolo; la discesa è molto lunga e la qualità della strada peggiora ancora non appena si rientra nel bosco.

Il **Colle di Sampeyre** ha innumerevoli cortissime gallerie e la sede stradale stretta: nato come via militare, ora ci permette di leggere i fantasiosi slogan dei tifosi del ciclismo mentre saliamo verso la cima, un pianoro battuto dal vento. A destra e sinistra due strade bianche sono invitanti, per chi ha una moto da enduro, mentre noi preferiamo guadagnare **Casteldelfino** e salire ai 2.748 metri solitari e selvaggi del **Colle dell'Agnello**, in assoluto una delle nostre strade preferite per la sensazione di grandiosità e di natura selvaggia che regala il panorama.

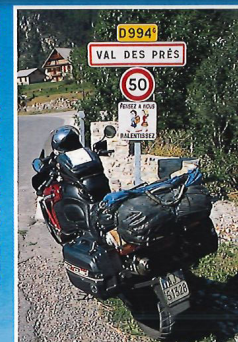
Il divertimento della giornata finisce appena si va verso l'**Izoard**; la strada ed i panorami meriterebbero, ma il traffico si fa terribile: roba da Tangenziale di Milano o Grande Raccordo Anulare di Roma.

Le formazioni di roccia della Casse Deserte dell'Izoard sono indimenticabili nel loro aspetto alieno, peccato lo pensi anche il francese che è andato contromano con l'auto per ammirarle meglio... Briançon ed il Monginevro sono un incubo, la quantità di turisti a quattro ruote è tale che neppure riusciamo a visitare le fortificazioni seicentesche di Vauban e la cittadella. Ci si ritrova a **Bardonecchia** e, attraverso il Col de l'Echelle, si torna in Francia a piazzare le tende in un campeggio grande e rustico. In zona non ci sono ristoranti e mentre noi preferiamo restare in campeggio, qualcuno va a Bardonecchia.

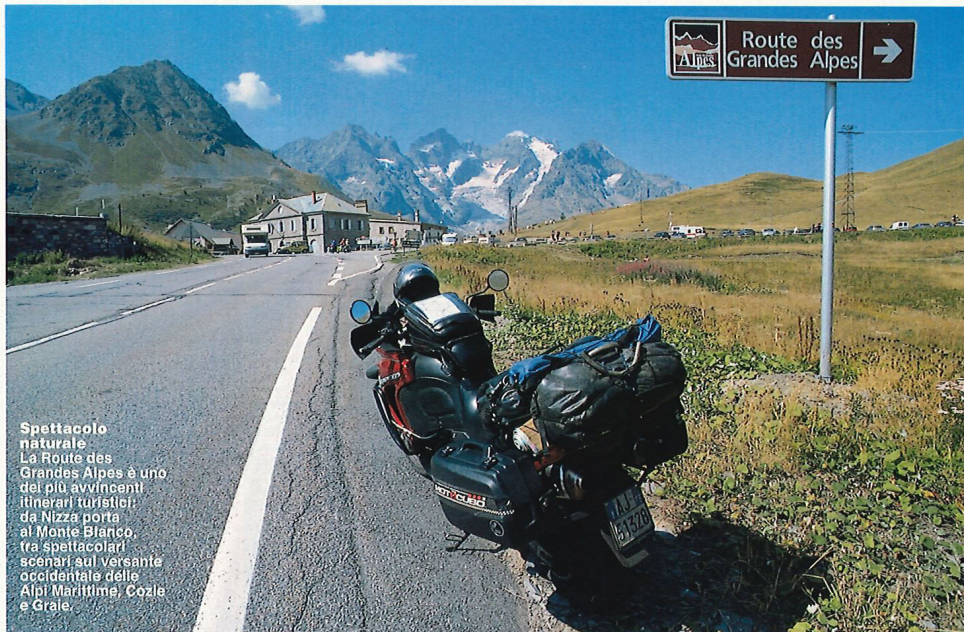
Da alcuni anni non passavamo per i Colli del **Lautaret** e del **Galibier** e, al di là dello splendido panorama sul Pelvoux, la Barre des Eorins e la Meije, le più alte montagne delle Alpi completamente in territorio francese, siamo stati molto colpiti dallo stato del ghiacciaio, sporco e sensibilmente ridotto in estensione; un ghiacciaio sofferente, come del resto molti sulle Alpi. Un viaggio come questo è anche un modo per rendersi conto di quanto l'ambiente montano sia fragile e sensibile alle influenze esterne, una straordinaria mistura di natura ed attività umane



Fiori, campanacci e bambini
Sopra a sinistra, a Brocc comincia la salita verso il JaunPass, in Svizzera. A destra, nel vallone di Marmora abbiamo trovato l'esposizione di trofei di un esperto e pluridecorato mungitore. A lato, nella Vallée de la Clarée si susseguono piccoli villaggi: rispettate i limiti e i bimbi!



Sulla strada delle Alpi, la bellezza della campagna svizzera



Spettacolo naturale
La Route des Grandes Alpes è uno dei più avvincenti itinerari turistici da Nizza nord al Monte Bianco, tra spettacolari scenari sul versante occidentale delle Alpi Marittime, Cozia e Graie.

inestricabilmente legate. La strada del Galibier è affollata: i ciclisti vanno a rendere omaggio a Desgranges, l'ideatore del Tour de France ricordato da un monumento sotto la vetta del Colle, mentre camperisti incoscienti si sfidano incrociandosi, col gran burrone che occhieggia sotto...

Ridiscendiamo a valle e il calore ci assale: l'aria tremola all'orizzonte come nel deserto. **Albertville**, per altri versi una bella e ordinata città, porta a chiedersi come sia possibile che vi si siano disputate le Olimpiadi invernali del 1992. Il nostro compagno di viaggio, reduce da quattro mesi di Sudamerica, ci fa notare come il deserto di Atacama sia più caldo, ma che lì si arriva preparati al clima. La giornata riprende quota con la digressione nella campagna che tra piccole fattorie, case che hanno un sapore antico e vallette verdi di pascoli ci porta al campeggio di fine tappa. Ceniamo nell'unico ristorante del villaggio e decidiamo per il giorno successivo di fare una breve puntata in Valle d'Aosta.

Sul **Piccolo San Bernardo** si lavora finalmente a valorizzare il cerchio di pietre druidiche, mentre il Giardino Alpino Chanousia dopo tanti anni d'abbandono è quasi ritornato quello che era prima delle devastazioni della

Seconda Guerra Mondiale; scendendo evitiamo la strada di fondovalle grazie al **Colle di San Carlo**, fondo stradale saldissimo, successioni di curve veloci, lente, tornantoni e rampe da coppia e come premio un gran panorama sul massiccio del Bianco.

La salita al Gran San Bernardo è, come sempre, una gioia per l'occhio del turista e per il polso del motociclista. Il piacere di guidare su questa strada è superato solo dalla sua importanza storica: testimonianze archeologiche ci dicono che già dal 3.000 a.C. questa era un'importante via di comunicazione verso il centro Europa. Pernottiamo nel bellissimo albergo proprio sulla vetta del Colle, sul versante italiano, immersi nella maestà delle Alpi.

Rientriamo il giorno dopo in Francia (passando da Aosta dopo essere ridiscesi dal Gran San Bernardo in territorio italiano) attraversando un'affollatissima Chamonix. Il cielo nuvoloso dona una bellezza inquietante al bianco ed all'azzurro dei ghiacciai del Monte Bianco, ma non possiamo impedirci di notare quanto è estesa la morena detritica ai loro piedi, una chiara indicazione del restringimento della massa glaciale. I colli che percorriamo ora sono bassi e facili; le fattorie sono onnipresenti; pur apprezzando di più le alte quote, tro-

viamo che il comodo passo della nostra cruiser sia molto utile per esplorare la profonda provincia francese.

Ci sentiamo in una sorta di stato di sospensione: si sono abbandonate le grandi montagne per perdersi lungo minuscole stradine secondarie attraversando paesi che fanno pensare al film *Chocolat*; resta impresso nella mente il contadino che ha davanti casa un'incredibile collezione di vecchissimi trattori, alcuni funzionanti, altri veri rottami. Sovente quasi non ci rendiamo conto di aver scollinato mentre cerchiamo di capire se il prossimo bivio ci porterà in qualche aia oppure ci metterà sulla strada giusta.

L'esercizio di navigazione motociclistica, degno della Parigi-Dakar, ci porta a **Chatelard**, certo una delle più belle località delle Alpi francesi, ma troppo somigliante a Cortina per indurci a tirar fuori la tenda, così troviamo una camera in un modesto albergo e ci concediamo una buona cena di specialità savoiarde, allietata dal sorriso di una simpaticissima cameriera. Il sole che splende nella fresca aria del mattino rende più malinconici i saluti: mentre metà di noi prosegue per le Alpi svizzere, a completare l'ancora lunghissimo arco alpino, a noi tocca dirigerci verso la Valle d'Aosta e, quindi, verso casa e la città. ●

LA SCHEDA TUTTO SULL'ALPIRAID

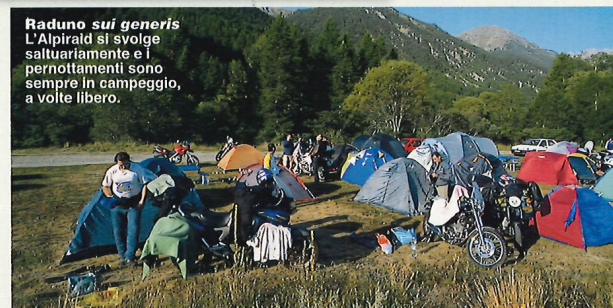
Un raduno... grand routière

Il giro di cui vi abbiamo proposto il racconto nelle pagine precedenti è stato effettuato durante l'Alpiraid tenutosi lo scorso anno. L'Alpiraid è una gran fondo motociclistica non competitiva riservata a moto di serie; ha una durata di circa 18 giorni, è suddiviso in 15 tappe con 3 giorni di sosta, per una percorrenza totale vicina ai 3.000 km.

È organizzato da un gruppo di appassionati amatori e come tale non ha una precisa cadenza, benché essa sia nominalmente biennale. L'itinerario, diverso ad ogni edizione, si snoda lungo tutto l'arco alpino e prevede sempre il concatenamento di almeno 100 passi alpini carrozzabili. Si attraversano quindi vari Paesi europei e il viaggio si svolge a edizioni alternate verso Est o verso Ovest. Come dice il nome, è un raid e non un giro turistico: i suoi ritmi non permettono di soffermarsi ad approfondire la conoscenza dei luoghi attraversati. Vuole essere infatti il coronamento di un'attività mototuristica alpina che il partecipante ha già alle spalle, permettendogli di realizzare un'esperienza che abbraccia in una volta sola l'intero arco montuoso. Proprio a questo scopo l'organizzazione privilegia i campeggi



Raduno sui generis
L'Alpiraid si svolge saltuariamente e i pernottamenti sono sempre in campeggio, a volte libero.



quali ristori di fine tappa, anche allo scopo di favorire il più possibile la conoscenza e lo scambio di esperienze tra i motociclisti. Il partecipante può seguire in tutto o in parte, a sua discrezione e con i suoi ritmi di viaggio, l'itinerario proposto per la tappa e che conduce da un "campo serale di fine tappa" a un altro.

L'unico limite dell'Alpiraid è che... non ha alcuna cadenza predefinita: si tiene infatti "quando maturano le condizioni ottimali, visto l'impegno organizzativo". Il che sarà, per la 5a edizione, non prima del 2006. Tuttavia, questa manifestazione costituisce il volano, il fiore all'occhiello di un'attività ben più frequente, a cui si dedica l'associazione "Quellidellalpiraid": storia, programmi e resoconti di viaggio si possono trovare su internet: quellidellalpiraid.it.

Informazioni utili

CARTOGRAFIA

Liguria, Touring Club Ital. scala 1:200.000; Provence-Cote d'Azur, Michelin n. 245 scala 1:200.000; Rhone-Alpes, Michelin n. 244 scala 1:200.000

OSPITALITA'

Chatel: albergo "Le

Tremplin (Route du Linga, tel 0033-04-50702306), arredo rustico-alpino, al ristorante specialità e vini di Savoia, anche ottimi salumi.

Aosta: "Vecchio Ristoro" (Rue Tourneuve 4, tel 0165-33238), in un antico

mulino ad acqua, cucina d'altissimo livello; tra i migliori in Italia.

Gran San Bernardo: "Hotel Italia" (tel 0165-780908/780063, Internet: granbernardito.it), albergo storico costruito nel 1933,

ottima accoglienza e magnifica cucina, anche possibilità di sistemazione "stile rifugio" a prezzi contenuti. Aperto da giugno a settembre. Colle della

Colombière: ristorante "Le Chinnillon" (tel 0033-04-50909427): da

non perdere *fondue savoyarde* (al vino bianco) e *raclette*, accompagnate dai vini della Savoia. Serraval: Hôtel de la Tournette (tel 0033-04-50275013). Specialità del territorio: rane, carni, funghi e formaggi.