Andiamo verso l'India.

Arriviamo in dogana (lato Pakistano). Mentre siamo ancora nel parcheggio, esce un tizio in tuta blu. Non è un funzionario, è uno di quei personaggi che trafficano in queste situazioni con la connivenza del personale. Il suo compito è quello di "facilitarti" le procedure, il suo guadagno è di farti cambiare tutto quello che può in rupie indiane. La sua arma è il carnet. Ti porta nell'ufficio, prende il carnet e propone il cambio. Finché non cambi, il carnet rimane fermo. L'impiegato che dovrebbe svolgere effettivamente il lavoro compare a cambio effettuato, solo per mettere le firme. Poi devi fare l'emigrazione, cosa difficile solo perchè manca continuamente la corrente, i computer si fermano proprio mentre ti stanno registrando e per riavviarsi ci mettono tutto il tempo che serve per arrivare al prossimo black out.

Superato questo compito che, se i blackout vi graziano, si svolge in locali con l'aria condizionata, vi restano due check point e il famoso cancello che è il fulcro di "the ceremony".

Due grandi gradinate sulla sinistra del percorso accolgono il pubblico che ogni sera accorre a vedere la cerimonia. In sintesi si tratta dell'ammaina bandiera e della chiusura del cancello che, dal

1949, divide i due paesi dall'ora del tramonto all'alba. Spettacolo che ha solo il compito di fare in modo che i cittadini dei due paesi abbiano modo di odiarsi meglio. Spettacolo che, almeno una volta nella vita, va visto. Due volte, potrebbe essere eccessivo.

Dalla parte pakistana in questi anni non è cambiato granchè.

Da quella indiana sono cambiate le gradinate per il pubblico. E' stato costruito un enorme anfiteatro piazzato davanti e attorno al cancello (i cancelli sono due, piazzati uno a pochi centimetri di distanza dall'altro, così ogni nazione può decidere indipendentemente se aprire o no).

Passati i cancelli, si ha la sensazione di entrare in un'arena. Si attraversa la "plaza de toros" e ci si infila sotto un arco che passa sotto alle gradinate. Ecco: finalmente sei fuori dal palcoscenico. Il paesaggio ritorna più normale: strada piena di buche, bufali contromano, tuctuc che vanno dove gli pare, pedoni che attraversano la strada come se fossero ciechi e sordi. Milioni di camion strombazzanti.

La stazione doganale è un paio di km più avanti. Non è sulla strada, come vorrebbe la logica, ma spostata sul lato destro. Così, visto che qui si tiene la sinistra, non ti è nemmeno comoda. Ma il punto importante è che sembra "facoltativa": se hai voglia ti fermi, se hai altro da fare, te ne vai.

Entrare è piuttosto complicato. Non ci sono specifiche indicazioni perciò la logica (che purtroppo cambia sotto ogni sole) vorrebbe che entrare di qui o di là non faccia nessuna differenza. In realtà la fa solo per le guardie, che di mandano sempre da un'altra parte perchè ognuna sa che non devi entrare da lì e pensa che devi entrare di là. E le guardie di là pensano esattamente l'opposto.

Qualche minuto per trovare un percorso "condiviso". Altro intoppo: devo portare la moto sul lato opposto del fabbricato, dove verrà controllata, ma io non ci posso andare perchè non sono ancora espatriato.

Breve discussione e ottengo l'autorizzazione a guidare la moto fino all'altro lato.

Ci arrivo e parcheggio ma esce una guardia e mi caccia. Gli spiego perché sono lì. Ci pensa un po' su. Ovviamente ha capito che ho ragione io, ma questa è una grave offesa alla sua carica, perciò me la fa spostare di dieci metri. A questo punto devo tornare sul lato da cui potremo entrare

"anche noi" per fare le varie pratiche. Provo a raggiungerlo proseguendo il giro attorno al fabbricato in senso antiorario. No. E' vietato. Discutiamo di nuovo. Alla fine faccio un tratto esterno in senso orario, poi entro, attraverso una parte del fabbricato ed esco dalla porta dove mi sta aspettando Anna, girando attorno al metal detector.

Siamo riuniti e possiamo entrare dalla stessa porta da cui sono appena uscito. Questa volta però ci tocca la perquisizione (rifaccio notare che io ho già attraversato la stazione senza essere controllato). Un uomo perquisisce me, una donna perquisisce Anna. Il mio uomo non trova nulla. La donna trova che Anna ha in tasca ha il manometro per misurare la pressione delle gomme. Strumento sconosciuto e pertanto pericolosissimo: occorre un controllo più accurato. Via giacche, stivali e tutto sotto la macchina che fa le radiografie. Oltre a varie altre stranezze, Anna ha in tasca il suo opinel. Un'arma! Urge un controllo anche su di me. Ho il coltello e il tough tool. Potrei riportarli alla moto ma, da dove mi trovo ora, non è più possibile. Armi e giacche ci sono sequestrate.

Un tizio ci accompagna dall'ufficiale che si dovrà occupare di sdoganarci, e' giovane e piuttosto rigido. Io sono vecchio e ormai molto arrabbiato. Dopo un paio di domande stupide gli faccio notare che è mezz'ora che sta dando retta a una quantità industriale di cretini perdendo un sacco di tempo.

Risponde con freddezza che devo mantenere un comportamento appropriato. Capisco che può

crearmi tanti di quei problemi che è meglio che mi mantenga calmo.

Come prima vessazione ci fa aspettare almeno mezz'ora. Non avendo altra strategia valida, faccio amicizia con il cane antidroga. Quando viene il nostro turno si limita a constatare che abbiamo compilato male i moduli di immigrazione. Viene a vedere la moto e si limita a controllare i numeri di telaio e di motore.

Possiamo ripartire. Prima di uscire altro controllo di passaporto, carnet eccetera.

Ad Amritsar (solo 40 km) abbiamo preferito un albergo fuori dalla città vecchia. Si rivela un'ottima scelta: non ci si deve immergere nel traffico spaventoso e il tempio d'oro si raggiunge in mezz'ora a piedi.

Qui ci sta bene un discorso sugli alberghi indiani.

Spesso sono piuttosto indecenti ma campo di battaglia è nome, non sulla qualità.

Il minimo è chiamarsi "palace". Ma occorre aggiungere qualcosa per distinguersi da tutti gli altri "palaces" dei dintorni. Perciò al nome si può aggiungere un altro sostantivo. Per esempio, Moghul, King o Princess. E' evidente che un Moghul Palace è più lussuoso di un semplice Palace. Si può ricorrere agli aggettivi; luxurious, gorgeous, beautiful... Abbiamo visto questi tre aggettivi usati da tre alberghi in fila, che si chiamavano tutti Palace. Il primo era Beautiful Palace Hotel, il secondo Hotel Luxurious Palace e il terzo Gorgeous Hotel Palace, Erano brutti tutti e tre.

Il nostro albergo è poco invitante, l'ascensore funziona male, ma la stanza è discreta. Il bagno è pulito, il wi-fi funziona quasi sempre e, la mattina, con un'attesa di sola mezz'ora ti portano anche il "complimentary breakfast".

Torniamo un attimo a Amritsar. E' molto cambiata. Sono state abbattute molte case per fare spazio a ampi viali e questo ha snaturato l'atmosfera. Ma a noi serve una sosta prima di iniziare il nostro lavoro a Dharamsala. Ci prendiamo due giorni di riposo. Ne approfittiamo più che altro per mangiare qualcosa di più sano di quanto abbiamo ingurgitato nelle ultime due settimane,

concederci un paio di cappuccini al COFFEE DAY, vicino al Tempio (il cappuccino è davvero buono e la catena la trovate quasi ovunque in India) e scoprire perchè ho avuto il collasso in Pakistan.

Effetti collaterali della mia terapia per... Lasciamo perdere. Sospendo la pillola sospetta e il

fenomeno non si ripete.

Assodato che sui giorni a Amritsar ho poco da dire (del resto se vi interessa Amritsar, i Sikh e tutto il resto, trovate tutte le notize del caso senza che io mi dilunghi) passiamo al seguito.

Partiamo da Amritsar la mattina presto. Dharamsala è a 250 km ma la nostra vera meta è McLeod Gunj. Diciamo che si potrebbe tradurre come "il posto di McLeod". Qualche papavero della corona inglese deve aver deciso che questa località, situata sopra Dharamsala, era più vivibile delle malsane pianure del Punjab.

Credo di aver già detto, fino alla nausea, che il traffico indiano è la situazione più pericolosa in cui un motociclista possa trovarsi.

Volendo fare un'allegoria, potrei dire che guidare in Iran è come giocare alla roulette russa. Guidare in Pakistan è come giocare alla roulette russa con due proiettili nel tamburo. Guidare in India è come giocare alla roulette russa con una pistola automatica. Non è importante quanti proiettili hai nel caricatore: se schiacci il grilletto, il colpo parte di sicuro. E allora come posso essere sopravvissuto (come tanti altri) a piu di 15000 km in India? Semplice, perchè la pistola è Indiana: funziona un po' come vuole.

Meno male.

Per sopravvivere è necessario porsi dei traguardi ragionevoli.

La prima cosa che devi fare è resettare la tua mente. Non puoi guidare troppo più veloce di loro. Accelera quando è necessario ma mantieni una media ragionevole. A tre metri da te, il veicolo che ti precede può decidere di inchiodare, invertire la marcia, cambiare direzione o fare qualunque altra cosa che in Europa nessuno farebbe mai, neppure se fosse completamente ubriaco. Perciò DEVI AVERE IL TEMPO DI REAGIRE. Anche così rischi la pelle, ma hai qualche possibilità di sopravvivere e arrivare alla sera senza una crisi di nervi.

Il nostro viaggio verso Dharamsala procede perciò lentamente ma, una volta arrivati, bisogna raggiungere McLeod Gunj. I due centri abitati sono distanti una decina di km e 1000 metri di dislivello. La strada fa una specie di cappio. Il primo tratto è comune, poi si sdoppia per riunirsi a McLeod Gunj. La strada già è stretta di suo ma, quando si sdoppia, si stringe drasticamente. Probabilmente il disegno era quello di salire verso McLeod da una parte e scendere dall'altra. In realtà tutti prendono entrambe le strade in entrambe le direzioni. La cosa non ha senso perchè nessuna delle due ha la larghezza sufficiente per accogliere due sensi di marcia. Perciò ci sono code interminabili create dalle strettoie. Poi c'è la pendenza. Dovendo superare un dislivello di

1000 metri in 10 km, sono entrambe terribilmente ripide e piene di tornati assassini. Si avvolgono

praticamente su se stessi e la corsia interna finisce con avere una pendenza di 45°. Se ti trovi su in un tornante verso sinistra (ricordo che si tiene la sinistra) devi per forza prendere la curva "un po' larga". Il problema è che, contemporaneamente, qualche altro veicolo sta scendendo. Perciò: potete scontrarvi (molto probabile), oppure devi fermarti. In questo caso tu, su una moto che pesa 400 chili, dovresti fermarti di colpo, su una pendenza di 45°, in curva. Prevedibilmente cadrai e, vista la pendenza, la moto scivolerà indietro finendo giù nel burrone, o sotto le ruote della vettura che ti segue e ti "stimola" molto da vicino, per paura di perdere la posizione.

Soluzione possibile? Non andare a McLeod o far scendere il passeggero. Il peso diminuisce, il baricentro si abbassa e potresti essere in grado di tenere in piedi tutta la baracca e, se le cose vanno male, ti fai male solo tu.

Perciò dopo essere sopravvissuti a un numero a due cifre (la prima cifra non era 1) di tornanti, dovendo affrontare gli ultimi e forse più ripidi, faccio scendere Anna.

Appena fuori dalla sua vista sbaglio strada e sono costretto a fare un lungo giro per tornare dove l'ho lasciata. Risalgo la strada che avrebbe dovuto percorrere e non la trovo. Immagino che abbia già raggiunto l'albergo ma non lo trovo. Così rifaccio per altre due volte il giro con annesse code e tornanti. Infine, mezz'ora dopo, la trovo stravolta e arrabbiatissima.

Viviamo un periodo di forte inimicizia ma riusciamo a localizzare l'albergo.

L'albergo, fissato dal Governo Tibetano in esilio, è il più caro di Mcleod Gunj e, senz'altro, uno dei più cari dell'India. Vabbè che siamo ospiti di riguardo ma, visto che lo dobbiamo pagare noi, avremmo preferito qualcosa di meno costoso. Brigando un po', riusciamo a parcheggiare la moto in un box, visto che per 4 giorni non ci serve. C'è un sacco di gente in giro che potrebbe avere voglia di prendersi un ricordino o fare qualche esperimento sulla resistenza dei materiali di cui è fatta. Ultimo ma non ultimo, piove spesso in maniera abbondante.

Seguono 4 giorni di lavoro piuttosto convulsi che si coronano con gli incontri con il governo e il presidente del consiglio. Per il racconto, rimando al rapporto specifico sul progetto.

Ripartiamo mercoledì all'ora di pranzo. Prima tappa: Chandigarh. Ci piacerebbe passarci qualche ora, visto che è nata su un progetto di Le Corbusier. Facendo i nostri calcoli, dovremmo arrivarci in circa 5 ore, cioè attorno alle 17.

Le cose vanno piuttosto diversamente. Ci mettiamo 9 ore: dalle 12 alle 21. Metteteci anche che non abbiamo fissato un albergo. L'idea è che, raggiunta la città, Anna userà Mapsme per guidarmi.

Qui convergono tutta una serie di errori di cui mi prendo totalmente la colpa

- A) aver affidato la navigazione a una persona che è del tutto priva di senso dell'orientamento
- B) di averlo affidato ad una persona per la quale le mappe sono un simpatico lavoro grafico privo di qualunque significato
- C) aver sperato che queste caratteristiche potessero essere disciplinate dall'uso di uno strumento semplice e comprensibile come uno smartphone adeguatamente attrezzato.

Ovviamente le cose non sono andate come avevo sperato. Dopo aver faticosamente guadagnato la città, Anna mi ha guidato, nel buio più totale, lungo una infinita e trafficatissima circonvallazione che "secondo lei" (per il semplice fatto che era in rosso sulla mappa) era il percorso che dovevamo fare per raggiungere la zona degli alberghi.

La circonvallazione era rossa solo perchè qualcuno aveva deciso di colorarla in rosso sulla mappa. In realtà non stavamo andando da nessuna parte. Dopo un'altra ora siamo casualmente approdati a un albergo isolato. Per mangiare qualcosa abbiamo dovuto prendere un tuc tuc che poi non sapeva più riportarci indietro. A letto a mezzanotte, pancia quasi vuota e molto arrabbiato.

Il giorno successivo puntiamo su Delhi dove c'è l'unica concessionaria BMW Motorrad dell'India, poi non ci sono centri di assistenza fino a Bangkok e noi abbiamo già percorso 10000 km.

La contatto con qualche difficoltà e fisso l'appuntamento attorno all'ora di pranzo.

Volendo evitare uno scontro diretto con il traffico di Delhi, mi disegno un lungo giro attorno alla città per poi raggiungere la concessionaria da una via secondaria. La prima parte del progetto va bene: faccio ¾ di giro della città su una tangenziale praticamente vuota, ma gli ultimi 20 km sono devastanti, aggravati dal fatto che siamo nelle ore più calde della giornata.

Il resto del pomeriggio va abbastanza bene: la moto è aggredita da una torma di meccanici, mentre io cerco di mangiare qualche boccone di una pizza fatta arrivare per me.

Scopro che è la "very first bike serviced": l'officina aprirà ufficialmente solo la settimana prossima. Comunque, verso le 5 la moto è "serviziata" e lavata a puntino. Non mi fanno pagare nulla, salvo l'olio: non sono ancora in grado di fatturare. Ringrazio sentitamente. Ora non ci resta che andare a dormire. Abbiamo fissato in un bell'albergo a non più di tre km. In concessionaria si offrono di accompagnarci ma rifiutiamo: siamo arrivati fino a qui dall'Italia, vuoi che ci perdiamo in tre km?

Partiamo verso l'albergo. Va tutto bene fino al grande incrocio. Qui ci sono un paio di scelte possibili. E' uno di quei grandi incroci canalizzato in cui finisce sempre per fare la scelta sbagliata.

Primo tentativo. Prendo la direzione più facile. Passo sotto al cavalcavia e poi giro a sinistra. Siamo vicinissimi ma l'albergo non si vede. Forse è su una strada laterale e non si può raggiungere da qui. Non resta che tornare indietro e rifare tutto il giro. Se l'albergo non è qui, sarà senz'altro lì. Prendendo la direzione nuova, il mondo cambia. Prima eravamo su un grande viale commerciale, ora siamo immersi, a pochi metri di distanza, in un quartiere che si può senz'altro definire "molto degradato". Strano, di solito gli alberghi non li piazzano in zone come queste, ma lo smartphone insiste che DEVE essere qui. Giriamo, chiediamo. Nessuno ne sa nulla. Rifaccio un'altra volta il giro. Niente da fare. Chiediamo ad un taxista. Niente. Telefoniamo all'albergo. Ci ridanno l'indirizzo, lo inseriamo di nuovo: è proprio qui, ma l'albergo non c'è. Rifacciamo ancora un tentativo nel quartiere degradato: niente da fare. Decidiamo di fermarci davanti ad un distributore e di farci venire a prendere. Diamo il nome del distrubutore all'albergo ma non riescono a capire dove sia. Nel frattempo si sta radunando la solita immensa folla che si riunisce ogni volta che atterriamo con la nostra astronave.

Arrivano folle di curiosi per farsi i selfies, per riprenderci e condividere il filmato con gli amici, per fare discussioni sui contenuti tecnologici del veicolo e da quale pianeta arriviamo. Fra questi arriva un signore gentile. Guarda l'indirizzo e il nome dell'albergo e sostiene di sapere dov'è. E' lontano? No, e ci può accompagnare. Mi solletica il dubbio che non abbia la minima idea di dove dobbiamo andare ma vuole stare con noi per un po' oppure "pensa" di conoscere il nostro albergo ma in realtà sta equivocando. Ormai è buio. Il signore gentile si allontana e ritorna con la sua macchinetta. Fende la folla per raggiungerci e, seguito da noi e un centinaio di biciclette, si ri- immerge nel traffico. Rifacciamo per l'ennesima volta l'incrocio e lui si infila in una via laterale. C'è un albergo, ma non è il nostro. Me l'ero immaginato. Non resta che chiamare l'albergo ancora una volta e passare il telefono al signore gentile. Ok. Finalmente ha capito: arriviamo all'albergo in tre minuti. Mapsme lo situava 500 metri prima di dove effettivamente è: in mezzo ad un incrocio.

Sono le 9 di sera. Arrivare qui ci è costato quasi quattro ore. Non so come ringraziare il signore gentile. Lo abbraccio, lo invito a cena. Non può accettare. Ci salutiamo.

Sono devastato: nelle ultime due tappe ho guidato per quasi 15 ore al giorno con una dieta a base di niente. Non mi reggo più in piedi.

Perciò domattina tappa leggera: 200 km fino a Agra e una giornata di stop.

Anna è d'accordo, perciò si farà cosi. Ci svegliamo presto solo per evitare l'ora di punta, che dovrebbe essere dalle 8 in avanti.

Colazione alle 7 e via allegramente per 500 metri. Poi ci troviamo infognati nel più allucinante ingorgo mai immaginato. Due ore, dico 2 ore, per fare 3 km. Poi il traffico si scioglie senza nessun motivo apparente e prendiamo l'autostrada per Agra. L'unica motorway dell'India a pagamento anche per le moto. Costa, perciò è vuota.

Arriviamo ad Agra per pranzo. L'albergo è uno delle centinaia che stanno sul viale che conduce al

Taj Mahal. Da fuori è carino, pieno di turisti, ha il portiere gallonato e costa anche poco. Scopriamo subito perchè: la nostra stanza è due piani sotto terra. Purtroppo ha anche un'unica fonte di aereazione: un condizionatore che porta l'aria direttamente dal polo. Fuori ci sono 36 gradi. Qui, nella viscere della terra, non più di 16. E il condizionatore non è regolabile. Io mi infilo sotto al piumino e dormo tutto il pomeriggio. Anna si ammala.

Il giorno dopo andiamo a fare la nostra doverosa visita al Taj Mahal. Stiamo male tutt'e due. Io non mi sono ancora rimesso e Anna ha preso la bronchite e forse ha qualche linea di febbre. Ci trasciniamo in giro per la città come due zombies.

Il pomeriggio non ci resta che fare un po' di spesa e infilarci entrambi sotto al piumino. Del resto, Agra è la città con le persone più antipatiche e petulanti di tutta l'india. I prezzi sono alle stelle e le truffe sempre in agguato.

Prossime tappe: Agra-Kanpur e Kanpur-Varanasi. Qualcosa più di 300 km ciascuna, che rappresenta la distanza corretta da percorrere in una giornata. Se va bene sono 6/7 ore, se va male non sono più di 10.

La tappa da Agra-Kanpur scorre piuttosto bene. Ho quasi raggiunto lo stato mentale che mi permette di sopravvivere allo stress del traffico senza maturare la voglia di uccidere qualcuno.

Devi andare piano e seguire l'onda. Qualche volta puoi superare la coda andando sull'altra corsia, qualche volta viaggi nello spartitraffico, o sulla "banchina non transitabile". Usi il clacson continuamente (ho avuto paura che, a causa del superutilizzo, avrebbe finito col rompersi). Spesso rallenti e sudi, ma arrivi a sera con i nervi ancora abbastanza saldi senza avere la sensazione di essere un sopravvissuto.

Anche la tappa Kanpur-Varanasi si svolge così. Per le caratteristiche di Varanasi, evitate di scegliere una sistemazione lungo i Ghat se ci dovete arrivare con il vostro veicolo. Molto meglio scegliere il quartiere Cantonnment. E' pieno di alberghi, anche molto economici, e potrete raggiungere i Ghat usando migliaia di tuctuc in cerca di clienti.

La zona Cantonnment è a nord, perciò se arrivate da nord (per esempio dal Nepal) è un'ottima scelta. Un po' meno se arrivate da sud, come noi. Ovviamente conviene evitare il centro, che corrisponde alle vie parallele al Gange e prendere una circonvallazione che gira attorno. Purtroppo

è strettissima (a volte ci passa a malapena un'auto, ma in India riescono a farne passare 2) e

attraversa per ben 3 volte i binari della ferrovia. Insomma: giunti a 3 km dall'albergo, ci somministriamo una serie di ingorghi e code che durano più di due ore. Risolto questo problema, non ci resta che fare una bella doccia, pranzare, lavorare qualche ora e andare alla cerimonia serale al Main Ghat. E' una cosa per turisti, ma ha il suo fascino, completato dal doppio attraversamento della città. Una volta al tramonto e una la notte. Il giorno dopo facciamo la doverosa visita al Visnavath Temple (attenzione: ce ne sono due, ma uno è una copia. Esigete quello originale che si trova a circa un km dal Main Ghat) entrando dal Gate 2, unico permesso ai non indù. Poi facciamo una passeggiata lungo i ghat, facendoci prendere dalla malsana voglia (non preoccupatevi, viene a tutti) di fotografare un funerale con annessa pira. La passeggiata vi permette di vedere un lunga serie di fenomenologie legate ai riti tipici di Varanasi. Arrivati all'altra estremità della città camminando lungo il Gange, ritorniamo verso nord camminando nelle vie interne. Per l'ultimo tratto, conviene riprendere il tuctuc.

Riusciamo così ad archiviare anche Varanasi che, a nostro parere è una delle città più

rappresentative dell'India. Ora dobbiamo prendere in mano l'agenda e fare qualche conto.

Il 29 dobbiamo essere alla frontiera di Myanmar. Abbiamo 10 giorni e un sacco di strada da fare in una zona dell'india molto periferica (la zona più piovosa del mondo: oltre 10000 millimetri di

pioggia all'anno) con una viabilità scarsa anche per gli standard locali.

Le tappe ideali, almeno sulla carta, sono 6. Ma si tratta di un calcolo teorico che non tiene conto di ritardi dovuti alla strada, a malesseri personali o anche solo ad una foratura. Perciò meglio essere prudenti e darsi qualche giorno di "sicurezza".

Perciò partiamo. Prima tappa: Varanasi - Muzaffarpur, 311 km. Abbiamo già fatto una buona parte di questa tratta qualche anno fa, tornando dal Nepal. La ricordo ancora oggi come una delle

giornate più devastanti della mia vita di motociclista. Rifatta qualche anno dopo devo riconoscere

che merita ancora la sua posizione. La strada è brutta, trafficatissima a lentissima. Per risparmiarci qualche mal di capo in più abbiamo scelto un albergo fuori Muzaffarpur, lungo la motoway.

Facciamo la doccia e pranziamo. Il ristorante è brutto ma si mangia piuttosto bene. Passiamo il resto del pomeriggio (poco) a tenere lontana la folla dalla moto e a fare un po' di manutenzione. Domani andiamo a Siliguri.

Muzaffarpur - Siliguri, 458 km. La trada è un po' meglio, tanto da permetterci una tappa decisamente più consistente. L'albergo è piccolo ma carino. Mangiamo qualcosa e, visto che siamo nei tempi, decidiamo di permetterci una divagazione turistica e riposare un po'. Andremo a Darjilling. Dovrebbe essere una tappa di tutto riposo: solo 65 km, ma con un dislivello di 2000 metri. Perciò non è il caso di prenderla alla leggera. In effetti richiede almeno tre ore. La strada è tortuosa, in pessime condizioni e continuamente attraversata dai binari della ferrovia a scartamento ridotto fatta dagli inglesi per raggiungere Darjilling, che era una quotata stazione turistica. Noi ci mettiamo quasi 4 ore. Però ne vale assolutamente la pena. I paesaggi sono eccezionali e, se avremo un po' di fortuna, riusciremo a vedere il Kachenjunga: la terza montagna più alta del mondo che sta proprio dietro Darjilling.

Ci piazziamo in una vecchia villa inglese. Bella stanza con vista sul Kanchenjunga (che però non si vede), ottima colazione, Parcheggio difficoltoso e pioggia battente. Ci facciamo dare un telo di plastica per coprire la moto a andiamo a pranzo. C'è anche una temperatura piacevole che sconfina spesso con il freddo: notte a 7/8 gradi, giorno a meno di 20.

Darjilling è un bel posticino, devastato da centinaia di costruzioni orribili che hanno rapidamente assunto l'aspetto di ogni costruzione indiana che abbia più di un mese: un cumulo di sporcizia, muschio e ferri arrugginiti. Tutto legato da festoni di fili elettrici che danno l'impressione di tenere in piedi il resto. Andiamo allo zoo (tristissimo), alla stazione della ferrovia a scartamento ridotto,

in giro per il bazar. Il secondo giorno Anna mi impone una lunghissima camminata (con dislivelli

Himalayani) fino ad una "Thea Farm". A parte la fatica, finalmente scopro come si fa il thè. Ma la cosa più scenografica è l'alba. Il proprietario dell'albergo corre in giro per informarci che questa è una "glorious morning" e che, davanti a noi, è in bella vista il massiccio del Kanchenjunga. E' anche pronto a portarci nel punto da cui si gode la vista migliore, ma posto migliore è senz'altro la grande bow window della nostra stanza. Insomma una buona sosta: fresco, buon cibo e grande panorama. D'ora in avanti si viaggia e basta.

Darjilling - Alipurduar. 214 chilometri sembrano pochi, ma non lo sono. Scendere da Darjilling a Siliguri richiede le previste 4 ore. I restanti 150 ne richiedono altre 5. In totale 9 ore, di cui solo le prime 4 allietate da un panorama piacevole. Per il resto, solo uno stradone polveroso e scassato e file interminabili di camion che non hanno percorsi alternativi: stiamo viaggiando in quella strettissima bretella di terra indiana che corre fra Nepal, Cina, Bhutan e Bangladesh.

Alipurduar - Guwahati 304. Altra tappa pesante. Strada sempre brutta e molto traffico. Nove ore in moto senza trovare neppure un posto dove mangiare qualcosa. Ormai sono parecchi giorni che facciamo due pasti al giorno: colazione alle 6, cena alle 20. In mezzo un po' d'acqua e, se va bene,

un paio di cay masala. Aggiungeteci pure che le nostre tappe sono solo tecniche: non c'è niente da vedere e cerchiamo di sistemarci in posti che siano piazzati sulle strade a grande comunicazione. Inutile perdere un'ora per infilarci in città e un'altra ora per uscirne la mattina presto. Per grande fortuna, tutti gli alberghi dell'India vi procurano la cena. Ed è sempre una cena decente.

Guwahati - Dimapur 278 km. Cominciamo a salire. La strada diventa più tortuosa e costellata di cantieri che cercano, con poco successo di mettere una pezza ai danni fatti dal recente monsone. In più comincia a piovere piuttosto spesso e la strada è stretta, fangosa e piena di pozzanghere enormi. Salire fino a Nagaon, attraversarla e scendere dall'altro lato è un'operazione che richiede un certo sprezzo del pericolo e una buona dose di fortuna. Arrivati a Dimapur verifichiamo il nostro programma. Domani avevamo preventivato di fare i 300 km che ci separano da Moreh, dormire lì e passare la frontiera con Myanmar la mattina di dopodomani. Dopo aver visto quanto ci abbiamo messo oggi, per fare 280 km, abbiamo qualche dubbio di riuscirci prima che sia buio. Perciò pensiamo una soluzione alternativa: vediamo a che ora arriviamo a Imphal. Se ci arriviamo

entro le 14,30, possiamo anche tentare l'ultimo tratto di 100 km. Se arriviamo più tardi, dormiamo lì e partiremo il mattino presto per raggiungere Moreh alle 10.

Dimapur - Imphal 204. Si vede subito che sarà durissima fare i 300 km preventivati. Dopo tre ore ne abbiamo percorsi meno di 60. La strada è quasi tutta franata a valle perciò si deve viaggiare su una traccia che spesso è larga solo 2 metri. Piove in maniera convinta, c'è moltissimo fango e una bella quantità di pozzangheroni che costringono a dei veri e propri guadi, profondi più di mezzo metro. I camion rendono le pozze sempre più profonde e le sponde di uscita sempre più scivolose. Poi si aggiunge la salita fino a Kohima che richiede almeno un'ora. Arriviamo a Imphal alle 4. Fa buio alle 6 e non abbiamo mangiato nulla. Se la strada prosegue in queste condizioni per arrivare a Moreh saranno necessarie altre 4 ore, che significa viaggiare per almeno 2 ore di notte, su una strada di montagna, in India. Meglio di no. Ci troviamo un albergo e dormiano qui. In più è Diwali: la festa che in termini di importanza corrisponde al nostro Natale.

Visto che non sapevamo se ci saremmo fermati qui, non abbiamo prenotato nulla. Andiamo, un

po' a casaccio, nella zona del bazar e troviamo un albergo carino. Il prezzo è corretto e sembra che

si mangi molto bene, perciò è il posto ideale per ricaricare un po' le batterie prima dei prossimi 10 giorni che saranno senza soste. Mettiamo ad asciugare un po' di roba, laviamo qualcos'altro, facciamo la doccia e viene il tramonto. Facciamo un giretto nei dintorni e ci divertiamo come pazzi. Tutta la città è illuminata da candele. Milioni di candele ovunque. Tutti sembrano impazziti. Ritroviamo quello strano e meraviglioso sentimento di isterica dolcezza che è una delle più affascinati espressioni dell'india. Tutti ci salutano, ci abbracciano, si fanno milioni di selfies con noi. Ci sentiamo urlare "happy diwali!" da ogni parte. Poi iniziano i fuochi d'artificio ed è meglio correre a ripararsi. La seconda guerra mondiale dura fino a molto tardi.

Imphal - Moreh 99 km

Essendo fra i pochi che non hanno partecipato a fondo ai festeggiamenti, ci svegliamo presto. La delegazione di Myanmar (accompagnatore e autista) ci attendono alle 10 dopo il "ponte dell'amicizia" che rappresenta la frontiera fra India e Myanmar.

Per non far aspettare nessuno, abbiamo deciso di partire alle 6. E' molto nuvoloso. Presto ricominciamo a salire. La strada è la solita degli ultimi giorni: stretta e distrutta. Dopo un'ora abbiamo fatto 27 km. Arriviamo ad un primo check point. Mentre ci identificano comincia a piovere e ci infiliamo nelle tute antipioggia. Proseguiamo fino a check point successivo. Mentre

facciamo la coda Anna, scopre di avere un grosso essere attaccato alla pelle, poco sopra la caviglia. Una sanguisuga. In qualche modo deve essere riuscita a infilarsi nello stivale e si è messa comoda a succhiare il sangue. Ora è rosso scuro e ha le dimesioni di un polpastrello. L'urlo richiama

l'attenzione dei soldati. Chiamano l'infermiere, che libera Anna dall'ospite indesiderato. Segue disinfezione e medicazione. Anna la prende piuttosto bene, ma accumuliamo ancora un po' di ritardo e arriviamo a Moreh verso le 9,30: 3 ore e mezza per 99 km. Proseguiamo dritti fino all'incrocio, in cui un cartello indica la frontiera alla nostra sinistra. In pratica dobbiamo attraversare il bazar. Proseguiamo a passo d'uomo in mezzo alle carriole e alle mucche per 500 metri. Ecco la frontiera, ma il passaggio è sbarrato da una grossa canna di bambù. Chiediamo. Questo valico è aperto solo per i "locali". Noi "esteri" dobbiamo tornare indietro fino all'incrocio e girare a sinistra. Torniamo indietro e giriamo a sinistra. Dopo circa un km c'è una altro check point. Controllano il passaporto: nella confusione ci sembra tutto "normale"...

Dopo il check point la strada piega a destra. Qui tutti gli abitanti di Moreh vengono a depositare l'immondizia, in modo che anche gli abitanti di Myanmar possano goderne ed ecco il "ponte del'amicizia". Un ponte di ferro fra le sponde del fiume. Nessun controllo. Dopo il ponte il furgoncino che ci condurrà in giro per i prossimi giorni. Fermo la moto e saliamo alla stazione doganale Siamese. Dopo i saluti, passiamo alle pratiche doganali. Così ci accorgiamo di NON AVERLE FATTE. Siamo entrati in Myanmar senza uscire dell'India. Dobbiamo tornare indietro.

Ci leviamo le giacche antipioggia, tanto è una questione di 1 km e pochi minuti. Ponte, immondizia, check point (che ci urla dietro), incrocio. Ai 4 angoli dell'incrocio ci sono 4 cancelli (chiusi) dipinti "mezzo blu e mezzo rosso" il colore delle istituzioni indiane. Io resto con la moto e Anna fa l'emigrazione. Prova tre cancelli: il quarto è quello giusto. Ricompare dopo mezz'ora. Nel frattempo ha ripreso a piovere a dirotto. Io sono completamente fradicio.

Tocca a me. Trovo il cancello della dogana al secondo tentativo ma l'ufficiale non c'è. L'ufficio in cui mi fanno attendere ha il tetto in lamiera che che non tiene l'acqua, perciò continuo la mia doccia. L'ufficiale arriva, ma non riusciamo a compilare il carnet perchè ci piove sopra. Anche il mio passaporto è fradicio. In qualche modo riusciamo a fare tutto e ritorniamo in Myanmar. Diritti, poi

a sinistra, check point che ci urla dietro, immondizia, ponte, e siamo allo stesso punto in cui

eravamo almeno un'ora fa. Ma molto più bagnati. In Myanmar ci offrono il pranzo mentre qualcuno si occupa di fare i nostri documenti.

Facciamo la conoscenza con il resto della squadra: il titolare dell'agenzia turistica che ci ha fatto avere i permessi, la guida, l'autista (fratello del titolare) e un ufficiale della polizia turistica (che non parla una parola di inglese ma non ci mollerà mai) e una coppia di italiani che sta facendo il giro del mondo in Lambretta.

Ora siamo ufficialmente in Myanmar.

Infilo la tuta antipioggia su tutto quel bagnato cercando di liberarmi di Anna, soldi, documenti e passaporto, che altrimenti si danneggiano seriamente, caricandoli sul furgoncino e partiamo alla volta di Kalay.