AUSTRALIA

Dopo una notte di volo da Kuala Lumpur, sbarchiamo a Sydney, sabato, in tarda mattinata.

Prima di tutto devo occuparmi dei bagagli. Visto che la moto è partita senza cassa, non abbiamo potuto lasciare con lei gran parte la nostra attrezzatura in un borsone molto economico "perché deve durare solo un viaggio", e lo abbiamo spedito in stiva.

Secondo voi quanti viaggi può sopportare un trolley economico?
La risposta è: nemmeno uno.

Il nostro trolley arriva completamente sventrato. Nessuna delle cerniere ha retto, ma non manca nulla. Rappezzato il trolley, cerco di iniziare le pratiche per la moto ma è tutto rigorosamente chiuso fino a lunedì. Perciò prendiamo il treno (carissimo) fino a Kings Cross e poi trasciniamo il valigione sventrato fino all'albergo. Siamo a Potts Point: il quartiere più fico della città. É sabato e le strade sono invase da superatleti e ubriachi. Passeggiamo fino a che fa buio. Domenica lunga dormita.

Lunedì mattina, invece, siamo pieni di impegni:

A) incontrare l'agente doganale
B) scoprire come sdoganare la moto
C) scoprire quali pratiche bisogna fare per circolare
D) contattare la BMW di Sydney per fare il tagliando

L'agente doganale è un tizio simpatico che ci spiega come risolvere tutto da soli e non vuole nulla per il disturbo. Ci indica anche un ufficio della New South Wales Services competente per la circolazione dei veicoli: sta a 300 metri.
Parliamo con l'impiegata. Sfodero il carnet e spiego situazione e necessità (come avevamo fatto a Darwin, anni fa). Non mi lascia il tempo di finire: dobbiamo far omologare il veicolo, immatricolarlo e stipulare l'assicurazione. La spiego che non sono venuto ad abitare qui: me ne vado fra un mese e, sono sicuro, non sono queste le cose che devo fare. Lei chiama il capo che, in quanto capo, è senz'altro più cretino di lei. Lui conferma e poi ci piazza in mano in volantino che, ovviamente, dice esattamente la stessa cosa. Inutile discutere con un (burocrate) australiano: ha sempre ragione lui. Perciò me ne vado alla dogana dell'aeroporto.
Presento il carnet e faccio qualche domanda a proposito della circolazione. Il doganiere dice che, secondo lui, quello che ci hanno detto alla NSWS è una sciocchezza. Comunque, suggerisce di andare alla "traffic police".
Poi mi spedisce allo sportello della "quarantine" che mi impone l'ispezione. L'ispettore farà il controllo mercoledì alle 14 al deposito Menzies e devo pagare 130 dollari.

Aspettando l'ispezione, devo risolvere il problema della "circolazione" e fare il tagliando. Ho già contattato BMW e devo solo comunicare la data esatta. La concessionaria è in una posizione abbastanza comoda, fra l'aeroporto e il centro. Perciò, visto che siamo di strada, è meglio che ci passiamo, così chiediamo anche a loro un parere sulla circolazione.

Propongo di portare la moto mercoledì pomeriggio (subito dopo l'ispezione...) e chiedo lumi sulla "circolazione". Uno dei ragazzi cerca su internet e conferma: secondo quello che c'è scritto qua, potete circolare senza fare assolutamente nulla. Nemmeno l'assicurazione? Mah, non saprei: la norma non cita l'assicurazione. Ci mandano al vicino all'ufficio NSWS: il direttore è molto disponibile.
Ci andiamo.
La questione riscuote un certo interesse, si mettono a cercare la "definizione" corretta e concordano che si tratta (prendete nota) di un "visiting vehicle".
Bene: ora che sappiamo come definire la moto, cosa occorre fare?

Altro conciliabolo e risposta ufficiale (corroborata da un certo numero di stampe della norma): potete circolare senza fare nulla. Nemmeno l'assicurazione?
Qui la risposta è: meglio se chiedete alla traffic police. Comunque, mi assicurano che sottoscrivere l'assicurazione on-line, è facilissimo.

Approfitto della serata per sottoscrivere una "facilissima" polizza on-line.
Dopo 3 ore smetto. Non riesco superare la prima pagina: la prima voce (obbligatoria) è il numero di social security. La seconda è la targa: è diversa da quelle australiane e la procedura si blocca. Smetto verso mezzanotte, molto seccato.

Programma di martedì:
A) traffic police
B) trovare un assicuratore "vivo" con cui risolvere la situazione
C) cambiare albergo

Ecco come è andata.

A) Traffic police. Si consultano in 4, poi mi consigliano di andare al più vicino ufficio dell'NSWS.
A1) NSWS. La risposta rimane vaga, ma la soluzione è semplice: mi mettono in contatto con il call centre di un'assicurazione. La stessa che ho in Italia: Allianz.

Resto in attesa. Il risponditore ripete la filastrocca: lei è importante per noi, la preghiamo di attendere. Un nostro consulente si prenderà immediatamente cura del suo caso.
Dopo mezz'ora (ho cronometrato) la filastrocca inserisce anche una frase di scuse: ci dispiace che lei debba attendere così tanto, normalmente i nostri tempi di attesa sono molto più brevi...

B) Qui vicino c'è la sede di un paio di assicurazioni: meglio andare di persona. La prima è ancora Allianz. Reception al terzo piano.

Ci riceve una receptionist che è il sogno proibito di ogni americano degli anni '50. Capelli cotonati e twin set che cerca inutilmente di contenere curve che nemmeno una corazza potrebbe disciplinate. E' anche molto gentile: può farci parlare con un addetto alla vendita. Mi fa accomodare e mi passa il telefono: lei è importante per noi perciò la preghiamo di attendere, un nostro consulente si prenderà immediatamente cura del suo caso. Dopo mezz'ora nella filastrocca s'inserisce la frase di scuse: ci dispiace che lei debba attendere così tanto, normalmente i nostri tempi di attesa sono molto più brevi.

B1) Dobbiamo trovare uno sportello assicurativo aperto al pubblico (tutti lontanissimi). Il primo è chiuso, il secondo non assicura le moto, ma ci rimanda a un terzo. Al terzo occorre aspettare una collega esperta. La "collega esperta" fa tutto, compreso farci pagare e poi si accorge che non può stipulare polizze a tempo.
Giornata buttata via.

C) cambiamo albergo. L'unico che ci possiamo permettere è a venti km da quello in cui stiamo.

Domattina però dobbiamo assolutamente risolvere la questione perché alle 12 abbiamo l'ispezione della quarantine. Se la moto passa, poi dovrò guidarla…
La mattina, dopo un altro paio di inutili tentativi di assicurarci, partiamo per il deposito Menzies. Quando arriviamo, cominciano le cattive notizie.
Ci sono 361$ di costi "imprevisti".

D. Perché?
R. Intende pagare o rinviamo l'ispezione?
D. Perché?
R. Se lei non paga, non facciamo l'ispezione.
Pago. sperando che l'impiegata debba spendere l'intera cifra in cure salvavita, senza averne nessun beneficio.

Dopo aver pagato, aspettiamo quasi due ore. Il controllo è accurato ma positivo: avete fatto un bel lavoro. Potete andare.
Anna non si è voluta portare il casco (per scaramanzia, dice lei...) perciò io parto per la concessionaria senza assicurazione e lei cerca di tornare in albergo.

Riassunto della giornata: nessuno mi ha fermato per controllare se fossi assicurato o no e, soprattutto, non ho avuto incidenti. La moto è stata sdoganata, sta facendo il tagliando e sarà pronta dopodomani. Abbiamo ancora una giornata per capire se ci dobbiamo assicurare o no. Poi dobbiamo andare a Brisbane dove siamo attesi lunedì. Aggiungo che, passando dal New South Wales a Victoria, avremo altri problemi, ma i nostri ospiti di Brisbane si stanno già informando.
Il giovedì sembra cominciare meglio degli altri giorni. Anna riesce a trovare un broker assicurativo che accetta di riceverci.
Il signore, di lontane origini italiane, ci spiega che in New South Wales, come "visiting vehicle", possiamo giovarci degli automatici benefici dell'assicurazione statale che copre i danni da parte di veicoli non assicurati (in pratica, se chi ti investe non paga, ci pensa lo stato). Perciò NON E' NECESSARIO CHE STIPULIAMO UNA POLIZZA. Ovviamente, appena passiamo in Victoria, dovremo farla perché là hanno regole diverse.

Questione risolta!

Venerdì ritiro la moto tagliandata, rifacciamo il carico che si è sparso in giro per una settimana e sabato, sotto una bella pioggerella, ci avviamo verso Brisbane.

Sydney – Nelson Bay 242 km

Tappa tecnica noiosa sotto sprazzi di pioggia. L'unico evento degno di nota è una autista di bus che mi fa una pezza perché passo da una corsia all'altra cercando di portarmi avanti. Secondo lei, è una cosa che NON SI DEVE FARE. La mando al diavolo ma scopro che la norma è vera: tutti i veicoli, moto comprese, non possono cambiare corsia. E' per questo che non esiste una corsia di sorpasso. Devi perciò stare molto attento, perché ti sorpassano anche da destra. Tornando alla norma: deve essere per questo motivo che in Australia si vedono pochissime moto.

Nelson Bay - Armidale 310 km

Altra giornata di pioggia. Da Nelson Bay lasciamo il percorso più breve e puntiamo all'interno. Bella strada, bei pascoli, belle fattorie. Lunghi tratti sterrati, mantenuti in ottime condizioni, senza metterci un metro di asfalto. Arriviamo a Armidale, città piccola, deprimente e isolata, scoprendo che è la più alta di tutta l'Australia. Piove e fa molto freddo. Il motel è fuori città. Dopo il check-in il personale sparisce e rimaniamo soli in mezzo al nulla, con la paura di essere violentati dai canguri.

Armidale – Byron Bay 360 km

Per gli australiani un posto di mare è bello solo se si può fare surf. Ovviamente non è vero: molti posti dove si può fare surf sono piuttosto bruttarelli, come Nelson Bay. Oltre a tutto, arriviamo che piove a dirotto e devo litigare per mettere la moto al riparo dalle piogge tropicali. La serata si conclude facendo quattro chiacchere con un ragazzo italiano che si è trasferito da queste parti. Pare molto contento, ma si rivelerà l'unico.

Byron Bay - Brisbane 172 km

Tappa corta ma pericolosa: per la legge dello stato di Vittoria siamo dei criminali che s'introducono nel territorio senza aver regolarmente importato il veicolo e senza aver sottoscritto la relativa assicurazione. La nostra ospite di Brisbane (sede del secondo progetto) ci ha rassicurati: la polizia non fa controlli sull'assicurazione. Se fai un incidente però, vai direttamente in galera e paghi tutti i danni di tasca tua.
Non mi sembra una gran rassicurazione.

Per fortuna non succede nulla fino all'arrivo a casa di Susy. Lei, per aiutarci a risolvere i problemi burocratici, ci mette a disposizione la figlia e il di lei fidanzato, che si occuperanno di portarci negli uffici dove potremo risolvere la faccenda.

Primo compito: assicurazione. L'impiegata sostiene di non poter sottoscrivere un'assicurazione temporanea. Il ragazzo, senza dire una parola, le mostra la norma sullo smartphone. L'impiegata si scusa: l'assicurazione però bisogna farla per sei mesi (a noi serve per10/15 giorni). Il ragazzo le mostra un'altra norma: l'impiegata si scusa di nuovo e ci fa la polizza per 10 giorni.

Secondo compito: circolazione. Per circolare, avuta l'assicurazione, occorre il permesso. Per avere il permesso bisogna andare all'ufficio dei servizi pubblici (il corrispettivo per Victoria dei NSWS che abbiamo visitato con alterni successi a Sydney) e dimostrare che il veicolo è in regola con le norme di circolazione dello stato di Victoria. Andiamo dall'impiegato che smista gli utenti. Posto di fronte alla questione, dice che il caso non è di loro competenza.
Il "fidanzato", che ha tutte le norme pronte, estrae il solito smartphone. L'impiegato si scusa e ci dà il numero per lo sportello 6.
E' senz'altro la prima volta che si affronta un caso come il nostro in quest'ufficio. L'impiegata chiama la supervisor. Il problema viene considerato sotto tutti gli aspetti.
D - Il veicolo è omologato anche in Australia, ma il posto di guida è sul lato giusto?
R - Direi di si: è una moto.
D - Luci?
R - Ci sono.
D - Ruote?
R - Due, una dietro l'altra.
D - E' in regola con le norme antinquinamento?
R – Si (sto mentendo: ho smontato il catalizzatore, ma non credo che controlleranno i gas di scarico).
D - Dove si trova il veicolo in questo momento?
R - Si trova in New South Wales in attesa di essere introdotto nello stato di Victoria, dopo aver ottenuto i necessari permessi (altra menzogna).

Sembra tutto in ordine, ma le pratiche richiedono quasi un'ora, con la supervisor che si scusa ogni 5 minuti per il tempo che ci sta rubando. Alla fine, dopo aver fotocopiato anche le cose più assurde e averle spillate in un faldone che è diventato grosso come quello di un processo per omicidio, ci dà il foglietto che ci permette di circolare nello stato di Victoria.
Evviva. Ringrazio i ragazzi: senza di loro sarebbe impossibile.

Restiamo ospiti Susy e famiglia per tre giorni: il tempo per capire il lavoro che sta facendo per le comunità aborigene. Qui colgo l'occasione per ringraziare lei e la sua famiglia per l'ospitalità del tutto informale che ci hanno dato. Sottolineo che ho uso il termine "informale" con particolare gradimento. Per tre giorni, abbiamo goduto della casa e della nostra vita nella più totale libertà. Siamo entrati e usciti quando ci pareva, abbiamo mangiato quello che volevamo, all'ora che ci veniva più comoda. Grazie.

Mentre lavoriamo, abbiamo un tarlo che ci rode: dobbiamo spedire la moto negli Stati Uniti in tempo per arrivare a San Francisco il 13 dicembre.
Contattiamo diversi spedizionieri senza avere risposta.

Situazione definibile come "un bel casino".

Deve essere successo qualcosa in Australia. 10 anni fa era tutto più semplice e veloce. Ora sembra che l'essere straniero sia una specie di marchio. Ho avuto la netta impressione che, a parte la formale cortesia, gli stranieri siano considerati dei rozzi rompiscatole venuti qui per approfittare di chissà quale "bengodi". Pertanto devono cercare di avere poche esigenze e non scocciare più di tanto. Con qualche altro europeo, ci siamo sforzati di elaborare una teoria. Gli australiani hanno regole per tutto e curano che la struttura statale funzioni, per il semplice motivo che sono letteralmente terrorizzati dai rapporti umani. Non vogliono parlare con le persone. Vogliono parlare con dei

funzionari o, meglio, compilare dei moduli direttamente da casa. Non ci deve essere spazio per la discrezionalità che è tipica dei rapporti umani.

Se vogliono fare conversazione "informale", prima si ubriacano.
Purtroppo la conversazione con un australiano ubriaco non è molto costruttiva...

Ma torniamo al problema "spedizione in USA".
Comincio a disperare di trovare una soluzione, perciò mi rivolgo al web. In particolare a quella ricca fonte di informazioni che è Horizon Unlimited.

Contatto tre diversi spedizionieri specializzati e ottengo 1 risposta (è un po' poco, ma è meglio di zero...).

Per fortuna Tim Pugh di Motofreight mi mette subito in contatto con il suo agente locale. Si chiama Andrej. Suppongo sia russo ma, evidentemente, deve avere anche lui paura della socialità (solo contatti via mail, anche se ha l'ufficio qui in città) però è efficiente e preciso.

Per farla corta, anche se il rapporto è durato parecchio, ci accordiamo come segue.
A) A causa della scarsità di aerei wide-body, dovremo spedire la moto ancora da Sydney.

B) Per l'imballaggio e la preparazione della moto ritorneremo da Procycle (nella sede che ha dall'altra parte della città rispetto a quella da cui sono andato a fare il tagliando).

C) Alla richiesta di spedire la moto in California, Andrej oppone una questione essenziale. Da quest'anno, ogni veicolo importato negli stati uniti via aerea, deve essere accompagnato da un documento che richiede 4 settimane "di lavorazione": troppe, visto che dovremo essere a Frisco in 2 settimane.

Per ovviare al problema burocratico, Andrej ci propone due destinazioni: Vancouver o Ciudad de Mexico. Problemi per la prima soluzione: arriveremmo in Canada a dicembre e dovremo percorrere un paio di migliaia di km verso sud, a temperature polari.
Problemi per la seconda soluzione: arriveremmo 2500 km più a sud e dovremo percorrere il Messico su e giù troppe volte. In più, la "soluzione Messico" è più cara perciò optiamo per Vancouver.

Scelta la destinazione, non ci resta che definire i tempi: abbiamo solo altri 10 giorni in Australia. Dimentichiamo, per ora, che presto moriremo congelati e i nostri cadaveri verranno ritrovati lungo la Highway n° 5 (presumibilmente nella zona di Portland) solo a primavera, e torniamo a dedicarci a questioni più immediate: Dobbiamo ancora incontrare una persona importante.

Brisbane – Maryborough 266km

Lasciamo casa di Susy, in direzione di Maryborough, dove dobbiamo incontrare Glenn Miller.
Glenn è l'ultimo tassello della nostra indagine. E' nipote della prima autrice aborigena "pubblicata". Accetta di incontrarci per darci il punto di vista "indigeno".
Andare a Maryborough è un bel mal di testa: piove a dirotto per tutto il viaggio, piove quando arriviamo, piove quando andiamo a casa di Glenn, piove quando veniamo via.
L'unico momento che passiamo all'asciutto è quello che trascorriamo con lui, che ci dà una versione un po' meno idilliaca della società australiana.

Ringraziamo, salutiamo e ci rifugiamo nel motel. Ora che facciamo? In 10 giorni non possiamo allontanarci troppo da Sydney: dobbiamo fare un piano con distanze ridotte, costi limitati ma non privo di interesse.
Perciò:

Maryborough – Bargara 130km

A Bargara potremo visitare la spiaggia di Mon Repos, dove le tartarughe in questo periodo depongono le uova e visitare la Grande Barriera Corallina. Pronti, via.

Ci becchiamo un'altra abbondante dose di pioggia. A Bargara però, finalmente c'è un bel sole. Dedichiamo un giorno alle tartarughe (si può visitare la spiaggia solo in determinate ore del giorno). Scopriamo che le tartarughe (australiane) vanno a deporre le uova solo sotto le previste tettoie. Immagino che lo facciano tenendo rigorosamente la sinistra, in coda ordinata e senza tentare sorpassi azzardati.
Per quanto ci riguarda, è una bella passeggiata in riva al mare.
Il giorno successivo fissiamo la gita a "Lady Musgrave", l'atollo più a sud della barriera. Uno dei
pochi aperti al pubblico. La barca parte alle 6 del mattino, a una trentina di km dal nostro motel.
Prendiamo la moto e arriviamo al porto. Siamo in parecchi: direi un centinaio di persone. La barca
è un catamarano veloce che dovrebbe coprire i 200 km che ci separano da Lady Musgrave in
un paio d'ore. Siamo gli unici stranieri a bordo. Il mare è leggermente mosso e soffia un vento
teso. Il comandate comunica che oggi "si ballerà un po'". So cosa mi aspetta: soffro il mal di mare e vivo su un'isola. Attivo le strategie di contenimento: non partecipo alla colazione, mi piego sul tavolo, appoggio la testa sulle braccia e tento di dormire. Se mi addormento non avrò nausea. Se non mi addormento, ne avrò una quantità gestibile.
La barca parte, alcuni stanno male, altri mangiano a bevono, visto che è compreso nel prezzo.
Io me la cavo senza stare troppo male.

A metà mattina arriviamo a destinazione. Ci metto una decina di minuti a riprendermi e poi cominciano le attività. Spuntino (che gradisco) e visita sull'atollo. E' carino, ma evidentemente troppo "visitato" e ci regna un insopportabile odore di guano. Se si è in grado di sopportare l'odore, è anche possibile pernottare sull'atollo. Ovviamente bisogna essere del tutto autosufficienti e non lasciare alcuna traccia.

Eseguita la visita, non resta che lo snokeling. Si può noleggiare tutta l'attrezzatura a bordo.
L'uscita però non è particolarmente semplice. Siamo un mare aperto, c'è molto vento e la corrente è forte.
Ci immergiamo e, a prescindere dallo sforzo (non sono allenato...), e dai molteplici tentativi di affogare che fa Anna, è molto divertente.
Devo dire che "ho visto barriere migliori", frase che devo completare con "di quella di
Lady Musgrave". Evidentemente ci viene troppa gente...
Quando ripartiamo, riprendo la posizione anti nausea e arrivo al porto quasi senza accorgermene.

Bargara – Noosa Bay 266 km

Bargara è il nostro turning point. Da oggi torniamo verso sud. I figli di Susy ci hanno suggerito di visitare Noosabay, che è una delle mete preferite per le loro "surf adventures".
E' un bel posticino dove far finta di essere in vacanza: c'è tutto quello che non potreste sopportare per più di tre giorni ma che, per tre giorni, vi godete al massimo. Spiaggia, passeggiate, parchi naturali, caffè, supermercati e biglietterie aeree (dove comprare i biglietti più economici disponibili per Vancouver). Il parco naturale promette koala a mandrie, ma non ne abbiamo visto neppure uno...

NoosaBay – Woolgoolga 527 km

Prendiamo la noiosissima autostrada e torniamo verso Sydney. Non piove, e questa è

già una buona notizia, visto che ci toccano sette, otto ore di viaggio.
Visto che il tempo è bello, decidiamo di uscire dall'autostrada e seguire in percorso che chiamato “scenic ring”. Gli australiani cercano di valorizzare ogni porzione del territorio. L'idea è senz'altro buona, ma i luoghi che meritano di essere valorizzati sono molto meno dei tentativi fatti. A volte mi pare di risentire i nomi coniati dai pubblicitari di regime per vendere le località marine italiane, negli anni '30. Mi vengono in mente locuzioni come “la perla del Tigullio”, presentate come se fossero nomi “veri”.
Però lo “scenic ring” merita il nome. Quasi 400 km (in parte su sterrato) fra alte colline, fiumi, boschi, campi coltivati, vecchie case coloniche e altre bellezze. E' il catalogo di tutte le più belle campagne del mondo. Sembra di essere in Toscana fino alla prima curva, poi ci si ritrova in Trentino, Irlanda, Portogallo, Austria...
Così, invece delle previste 7 ore, stiamo in moto per quasi 12. Inclusi un paio di spuntini in
vecchie trattorie di campagna. Una giornata felice.
Anche la serata è interessante: andiamo a dormire nel backpacker hostel di Woolgoolga. E' pieno di ragazzini europei che ci considerano un po' matti ma che alla fine ci trattano come gli eroi della serata. Noi abbiamo la possibilità di ascoltare le loro storie. Sono in Australia per seguire un sogno e stanno vivendo una cocente delusione. Fanno lavori disgraziati, guadagnano 50 dollari al giorno in un paese in cui un pacchetto di sigarette ne costa 29, una birra da 8 a 12, una notte in camerata più di 20...
Ascoltiamo solo storie depressive e andiamo a dormire. Letti a castello, in una stanza che ha le
esatte dimensioni del letto, più 10 centimetri. Il letto superiore è più piccolo perché, altrimenti,
sarebbe impossibile salirci con la porta chiusa. Per lo stesso motivo, la porta si apre verso l'esterno.
I bagagli devono stare fuori per ragioni di spazio. Nessuna finestra.

Woolgoolga – Kariong 490 km

Altro tappone, ma senza “scenic ring”. Anzi, la mattinata comincia piuttosto male. Neppure 10 km dopo la partenza ci ritroviamo imbottigliati in un colossale ingorgo dovuto ad un incidente.
Viste le regole del traffico e la presenza della polizia, di svicolare fra macchine e camion, non se ne parla proprio. Perciò ce ne stiamo fermi per un'oretta, poi seguiamo il traffico verso un'uscita e facciamo un lungo giro per recuperare il percorso dell'autostrada a valle dell'incidente. Ricomincia a piovere.
La giornata va avanti cosi: noia e acquazzoni fino a Kariong, che non ha proprio nulla da offrire se non il vantaggio di essere a una cinquantina di km da Sydney. Domattina presto dobbiamo essere alla Procycles.

Kariong – Procycles 50 km

Arriviamo in Procycles verso le 8 e 30.
Ho appuntamento con il capo meccanico che si deve occupare della preparazione della moto. Devo sapere esattamente che cosa farà, perché qualunque cosa smonti, dovrò rimontarmela io, da solo, a Vancouver. Purtroppo incoccio nell'australiano sbagliato.

Detto fra di noi, è un omaccione un rozzo e maleducato. Dopo averci detto, nella maniera meno garbata e intelleggibile possibile, di mettere quello che deve partire con la moto da una parte e quello che portiamo con noi dall’altra, comincia dare segni più che chiari di fastidio per la nostra presenza.

Lo blocco un paio di volte con gentilezza ma non ottengo niente. Perciò decido che, prima fumo una sigaretta e poi lo prendo di petto e gli dico quello che penso di lui. So che non è una bella idea, ma non vedo che altro posso fare. Mentre fumo, esce un meccanico. Mi chiede di accendere, poi mi dice che è italiano pure lui. Meno male. Gli spiego il problema: non posso arrivare a Vancouver, aprire lo scatolone e trovarmi qualche sorpresa (basta che smontino qualcosa per cui non ho l'attrezzo giusto e il disastro è fatto). Perciò DEVO sapere esattamente che cosa smonteranno ed essere nelle condizioni di rimetterlo

in funzione. Il ragazzo mi dice che se ne occuperà proprio lui. Bene. Che cosa intende fare? Vuole smontare manubrio, strumentazione, parabrezza e staffa, per ridurre le dimensioni della moto, che deve entrare in una cassa predefinita. Non mi sembra una buona idea: le moto arrivino dalla Germania (esattamente in QUESTA cassa) senza la ruota anteriore che rimontare (a parte il problema di reggere la moto senza una ruota) è cosa da dieci minuti.

Smontare cupolino, staffe, strumentazione eccetera è molto più lungo, complicato e rischioso. Tocca parti delicate che, in caso di danno, richiedono un intervento professionale.

Lui insiste che fanno sempre così, che è molto semplice (non e vero). Però è gentile e accetta di registrare un minivideo con le istruzioni.

Salutiamo lui, non salutiamo il suo capo, e prendiamo un taxi.

Anche questa volta, per contenere i costi, siamo finiti lontanissimo, ma abbiamo curato di avere a portata di mano un centro commerciale e una fermata della metropolitana.

In effetti, a Sydney, se non sei in centro, sei sperso nel nulla. Sembra sempre di abitare lungo l'autostrada. Rade case su entrambi i lati dei viali e le cime di qualche palazzo più alto, che si vedono a stento oltre le cime degli alberi. Passano le auto ma i pedoni sono rarissimi.

Ora però, facciamo il riassunto delle cose da fare.
I biglietti li abbiamo fatti, della moto si sta occupando qualcun altro. A noi restano da fare:

A) procurare qualche capo caldo: la temperatura che troveremo a Vancouver è attorno ai -7.
B) fare l'assicurazione per la moto, valida per USA e Canada. Meglio occuparsene ora, evitando i problemi che abbiamo trovato qua.
C) trovare una sistemazione a Vancouver, dove passare i tre o quattro giorni che saranno necessari per sdoganare, rimontare e controllare la moto.
D) fare un back up del materiale realizzato fino a oggi e spedirne una copia in Italia.
E) mettere insieme qualche regalino per Natale per amici e parenti che, come al solito, si stanno occupando delle nostre cose...

Già il primo punto ha le sue difficoltà: avete mai provato a cercare pyle, mutandoni e calze di lana all'inizio dell'estate? Per fortuna troviamo qualcosa in liquidazione.

Trovare un posto a Vancouver non è particolarmente difficile. Invece l'assicurazione è il solito mal di pancia. Dopo notevoli sofferenze e svariati tentativi, troviamo un broker in Virginia che ce la fa piuttosto rapidamente e ci manda una valanga di documenti da stampare.
Fare tutto il resto, è solo una questione di tempo impegnato.
Così arriva domenica, prendiamo un taxi e ci facciamo portare al già ben conosciuto aeroporto. Partiamo alle 10 del mattino e arriviamo a Vancouver (via Los Angeles) dopo più di venti ore
di volo, esattamente 10 minuti dopo essere partiti. Miracoli della linea di cambiamento di data.

Purtroppo la linea di cambiamento di data non incide sulla temperatura ambientale: in 15 minuti facciamo mezzo giro del mondo ma passiamo da 30 gradi a -7.