

IL REPORTAGE. Bettinelli continua il viaggio in Vespa. E arriva in Tanzania

■ 1250 chilometri che da Moyale, sul confine tra Etiopia e Kenya, portano all'oasi di Marsabit, oltre ad essere il tratto di strada di gran lunga più brutta che abbia mai percorso in vita mia, sono anche ritenuti pericolosissimi a causa dei banditi somali che si sono riversati qui dal loro Paese in guerra, e un giorno si è uno no attaccano le carovane di veicoli; tant'è che i militari sul posto di frontiera impediscono tassativamente a chiunque di avventurarsi da solo. Ebbene: per una di quelle contraddizioni che sembrano quasi congenite nella polveriera Africa, le cose sono andate così: nel primo pomeriggio del 15 luglio ero arrivato a Moyale, ma avevo dovuto aspettare fino alla mattina successiva, intorno alle undici, perché il convoglio di camion e jeep militari, venti veicoli in tutto, fosse pronto a partire... ed io in mezzo sulla Vespa, che mi facevo ridere da solo guardandomi intorno.

Su qualsiasi stradaccia piena di buche grandi come crateri lunari, una moto va decisamente più veloce di un camion, perché può scodinzolare tra gli ostacoli mentre un veicolo pesante, con tutte le sue ruote, è costretto a rallentare ogni volta... Ma su un tracciato di sabbia profonda anche venti centimetri le ruote piccole di uno scooter devono necessariamente procedere a passo d'uomo, con continui sbandamenti a destra e sinistra, scivolando come su una buccia di banana... E allora è andata a finire che dopo neanche venti chilometri il convoglio è sparito all'orizzonte, lasciando completamente da solo il povero Vespista in una zona in cui soltanto il giorno prima gli avevano categoricamente proibito di andare da solo.

Fino alle otto e mezzo di sera, quando finalmente sono riuscito ad entrare nella Terra Promessa di Marsabit, grazie anche ad una tanica di benzina e ad una d'acqua supplementari, non ho fatto nient'altro che immaginare briganti somali nascosti dietro ad ogni cespuglio, in quell'interminabile deserto di pietrisco e sabbia che mi correva sotto le ruote, bisbigliare scongiuri a mezza labbra ed avvertire di quando in quando, sottopelle, dei lunghi brividi di una sana (e giustificatissima, dopo essere stato messo così in guardia) paura! E sotto un cielo pieno di stelle, prima di andarmene a dormire esausto e a stomaco vuoto perché l'unico ristorante di Marsabit stava già chiudendo, ho ringraziato mentalmente la mia buona stella!

L'indomani di buon'ora proseguo per Isolo (altri 260 Km di strada se possibile anche più brutta di quella del giorno prima, ma senza più lo spauracchio dei briganti), e da Isolo finalmente il manto stradale è di nuovo asfaltato fino a Nairobi e Dar es Salaam, da dove sto scrivendo queste righe.

Da quando ho lasciato Amman in Giordania sono passato attraverso Israele, Egitto, Eritrea, Etiopia, Kenya e Tanzania con l'esclusione dei 1000 chilometri di costa sudanese sul Mar Rosso, che ho



Due immagini del viaggio di Giorgio Bettinelli: sopra, davanti alle piramidi di Giza in Egitto, sotto, il vespista con due masai nel sud del Kenya

Dalle Piramidi... ai Masai

Giorgio Bettinelli ha raggiunto Dar es Salaam. L'ultima tappa del suo viaggio di vespista solitario (Australia-Sudafrica) è stata lunga e faticosa: dal Medio Oriente all'Egitto, dall'Etiopia al Kenya, fino alla Tanzania.

GIORGIO BETTINELLI

dovuto mio malgrado aggirare in aereo dopo essere arrivato fino ad Asswan nell'estremo sud dell'Egitto, perché il Sudan, alla fine di febbraio ha pensato bene di chiudere tutte le sue frontiere terrestri e di tagliarsi virtualmente fuori dal mondo, impedendo agli stranieri di curiosare nella tragedia della guerra civile che da anni sta sconvolgendo il Paese. Si può volare a Khartoum, ma andarci via terra forget it! Dalla capitale giordana, dopo una breve visita alla spettacolare città di Petra, l'antica capitale dei Nabatei con le sue basiliche letteralmente cesellate nella roccia, raggiungeo Aqaba sul golfo omonimo, racchiuso tra la costa occidentale dell'Arabia Saudita e quella orientale della penisola del Sinai; entro in Israele ad Eliat, stando comunque attentissimo perché il Visto me lo mettano su un foglietto a parte e non sul passaporto, avendo altri due Paesi arabi sul mio cammino (ancora non sapevo dell'impossibilità di

entrare via terra in Sudan, che alla vigilia della mia partenza per l'Australia era forse il Paese più «difficile» di tutto l'itinerario, ma almeno le frontiere con Egitto ed Eritrea ancora le aveva aperte).

Da Eliat in nemmeno mezz'ora raggiungevo Taba, la prima città egiziana, e costeggio in tutta la sua lunghezza l'ardidissima e semidesertica penisola del Sinai fino al Canale di Suez, che attraverso semplicemente passandovi... sotto, lungo un tunnel. Ebbene si avendo diviso l'Africa dall'Asia con quella meravigliosa dell'ingegneria che è il Canale di Suez, c'è poi voluta la sutura di una galleria sotterranea per ricongiungerle!

Dopo averle provate davvero tutte in Egitto ed essere arrivato per due volte vicino al confine sudanese, prima ad Asswab e poi sulla costa del Mar Rosso a Marsa Alam (e dopo aver visitato alcune «punte di diamante» dell'archeologia egiziana, come le piramidi di Giza e la Valle dei Re a Luxor)



nei primi giorni di giugno sono ad Asmara, la capitale dell'Eritrea, una città tra le più rilassate e piacevoli dell'intera Africa. Sembra quasi assurdo parlare di «piacevolezza» in una nazione appena uscita da trenta anni di guerra (la più lunga di questo secolo nel continente), ma con i suoi larghi boulevard contornati da palme, l'innomerevole schiera di bar e ristoranti, e l'allegria innata della sua gente, Asmara è davvero una delle città più piacevoli che si pos-

sano immaginare, e l'atmosfera che vi si respira in un modo o nell'altro riesce ad esorcizzare le ferite lasciate da una lotta per l'indipendenza che tutti ritenevano impossibile da vincere contro la dittatura militare di Menghistu, ferite tuttora evidenti sia in termini di infrastrutture distrutte che sui corpi di molta gente.

Da Asmara in un giorno raggiungevo Adigrat, la prima cittadina dell'Etiopia a ridosso del confine, in un saliscendi continuo su e giù

per le montagne dell'Altopiano, che si mantiene ad una altezza media di 2500 metri, ma che in alcuni punti arriva a sfiorare i 4000... «pochini» se confrontati ai 5200 metri sul livello del mare a cui ero arrivato con la Vespa sulle Andeboliviane, durante il viaggio del l'anno scorso dall'Alaska alla Terra del Fuoco, ma comunque non proprio pochi in assoluto.

Nel tratto tra Macallè (d'Italia memoria) fino a Waldya, sulla strada per Addis Abeba, l'asfalto sparisce del tutto, e al suo posto ci sono altri trecento chilometri di sterrato pessimo, che assommati ai cinquecentodieci che mi aspetteranno di lì a poco in Kenya fanno 830 Km senza un centimetro quadrato di asfalto, nel giro di soli dieci giorni. Non posso proprio esimersi dal fare i complimenti alla Vespa, alle sue sospensioni, ai suoi pneumatici, e alla... mia schiena! L'8 luglio sono ad Addis Abeba, dove mi fermerò tre giorni, oltre che per tirare un po' il fiato, anche per sbrigare quelle mansioni spicchiole che comunque fanno parte del viaggio, come stampare le fotografie, far lavare i vestiti diventati in quell'ultima settimana più neri di quelli di uno spazzacammino, e soprattutto ricevere del denaro dall'Italia: in Eritrea ed Etiopia una carta di credito serve quanto potrebbe servire un equipaggiamento da alpinista nel bel mezzo dell'Oceano Pacifico, e ricordo di essere arrivato ad Addis Abeba con un'unica, superstite e

busunta banconota da un Birr (duecento lire) in tasca, dopo aver venduto con sommo rammarico la chitarra due giorni prima: più che il dolor poté il digiuno!

In quattro giorni soltanto, dopo la sosta nella capitale dell'Etiopia, raggiungo Mayale e la carovana fantasma fino a Marsabit, di cui sopra; e il diciotto luglio entro a Nairobi, una città per certi versi sorprendentemente «europea», che però si sta guadagnando la reputazione di metropoli più pericolosa di tutta l'Africa, con furti, scippi e omicidi così frequenti da meritarsi sì e no un trefiletto sui giornali.

Da Nairobi in avanti fino alla Tanzania il paesaggio e la fauna che ti circondano diventano quanto di più «africano» si possa desiderare: savane, baobab, zebre, antilopi... persino un rinoceronte, una volta, che con somma sufficienza mi ha guardato passare dal ciglio della strada, per poi girarsi svolgiato dall'altra parte, con me che me la davo a tutte le ruote. Ma saranno le tribù dei Samburu, dei Turkana e dei Masai, con i loro coloratissimi abiti e la loro intatta dignità di guerrieri, con la loro iniziale ritrosia e la loro cordialità disarmante di lì a poco, e nei cui villaggi sarò ospitato due notti prima di arrivare a Dar es Salaam, saranno loro, più di ogni altra iconografia africana, a rendere memorabile nella mia biografia di Vespista di lungo raggio questo... «Passaggio in Kenya».

IL PERSONAGGIO. Tanti successi, tre Olimpiadi. Storia di Giuseppe Trieste, campione disabile

Carrozzella e medaglie, cuore da vero atleta

LUCA MASOTTO

■ Carrozzina fumante, senza bastoni fra le ruote della rinascita. A ventidue anni era un fenomeno, troppo forte per trovare qualcuno da ostacolarlo il cammino. Vinceva tutto e di tutto, dal tennistavolo alla scherma, dal pentathlon ai 100 metri in pista e in piscina, fino allo slalom, la sua specialità. Carrozzina fumante, irrefrenabile. Ad un torneo con tredici discipline sportive in programma si aggiudicò altrettante medaglie, tanto per non creare disparità.

Otto medaglie

Tre Olimpiadi, otto podi (tre d'oro, due d'argento, tre di bronzo), una vita seduto ma in cima al mondo: contano le paure che si vincono e le emozioni quando ti sorprendono. E c'è chi ha camminato con i brividi addosso, nonostante tutto. Giuseppe Trieste, a dieci anni salì su un albero per gioco e per destino ricadde paraple-

gico. Era il '61, tre stagioni dopo diventò il primo invalido civile della storia dello sport italiano. Perché con la sua competizione e il sudore dell'agonismo ha guadagnato il suo spazio, cambiato i valori della lacrima.

La prima squadra di disabili

Sedici inverni, dal 1964 al 1980, di sfide e impegni, di successi e piccole sconfitte. «Per i Giochi del '60 - ricorda Giuseppe Trieste - l'Italia organizzò la prima squadra per disabili. Invalidi di guerra e del lavoro erano allora due entità separate: i primi si radunarono all'«Oasi» di Roma, l'unico centro specializzato (l'attuale «Santa Lucia», ndr), i secondi al Cto di Ostia. Fui catapultato nella capitale per la riabilitazione e iniziai a giocare. Ma durò poco. Nel 1970 lo sport per disabili si fermò: i soldi servivano per finanziare altro, si tagliarono i fondi, si sponsorizzarono altre

iniziative. Da lì la nascita dell'Anspi (Associazione sport paraplegici) che due anni dopo, a sue spese, partecipò all'edizione olimpica di Monaco. Una grande vittoria».

Per Trieste, calabrese di San Giorgio Morgeto, prima trasferta a cinque cerchi, prima medaglia d'oro, nel nuoto a dorso: la più bella, le altre sono in un residuo di memoria.

Un cieco migliore di Mennea

A Montreal '76 e nel 1980 in Olanda (era prevista Mosca ma i sovietici non garantivano assistenza e strutture adeguate) le altre soddisfazioni dei connazionali fu magica. Lo sport, anche il nostro, è emozione, esaltazione di talenti. Come quel cieco che sui 100 metri fece meglio di Mennea. Una corsa al buio, da record. Applausi tanti, come lo spazio dei media. Mentre all'estero la tv s'accende, in Italia siamo relegati in differite impossi-

bili, per non dire oscurati».

Su quella carrozzina senza freni non si è seduto l'unico paraplegico olimpico ad aver vinto in specialità diverse, disparate. Ma resta comunque atleta sopra le righe: le quattro edizioni di Coppa del Mondo nel basket sono gli emnesmi tasselli di un uomo che si ritiene fortunato di avere se stesso. Eppure il tempo non ha riservato malinconia, né agli occhi e neppure alle parole. A 45 anni, i titoli non si ricordano più con lucidità, la bacheca è troppo piena, dispersiva, anche se rinforzata con i tasselli buoni.

Un'associazione di tutela

Non vive di quelle esperienze, la carrozzina ora gli serve per farsi avanti su altri fronti: è ha messo in piedi l'Anthai (Associazione nazionale tutela handicappati ed invalidi) occupandosi come presidente di prevenzione, progresso scientifico, ricerca e bisogni sociali. Un vero pacchetto di mischia-

già, giocò anche lui, a modo suo, il 12 novembre scorso allo stadio Olimpico di Roma in occasione di Italia-Sudafrica di rugby. Sfida in beneficenza, «La partita dell'amicizia» da devolvere alle coscienze e all'associazione di Trieste. Ma le sue mete sono già state realizzate: nel '92 l'Università «Pro Deo» gli ha conferito la laurea honoris causa in sociologia per l'impegno alle categorie deboli da riportare forti perché l'handicap non deve essere inteso come un castigo di Dio, la vita è la stessa anche se sotto un altro vestito».

Questa la storia di una carrozzina fumante, plurimedagliata, guidata da un cervello dagli ingranaggi perfetti. La segretaria di Trieste, responsabile delle relazioni esterne, all'anagrafe risponde ad un cognome emblematico, Vita: destino, come quel ramo spezzato che ha rivoluzionato un'anima. Anche a colpi di spot e campagne educative in francese. «Qui, je suis handicapé». E allora?

VELA, IN SPAGNA LA COPPA DEL RE

A Palma di Majorca i fratelli Chieffi vincono su «Byblos»

■ PALMA DI MAJORCA (Spagna). Successo azzurro in una delle «classiche» della vela nel Mediterraneo. L'imbarcazione *Byblos Perfumes*, di proprietà dell'armatore italiano Paolo Gaia, ha vinto a Palma di Majorca (Spagna) la quindicesima edizione della Coppa del Re, nella classe di gara Mumm 36.

La barca azzurra era condotta dai fratelli Tommaso (al timone) e Enrico Chieffi, incaricato di studiare la tattica di gara. I due italiani hanno dominato la competizione, a cui hanno preso parte i più accreditati protagonisti della vela d'altura europea. I fratelli Chieffi hanno conquistato questo prestigioso trofeo aggiudicandosi ben sei delle sette prove in cui era articolata la manifestazione.

L'armatore Paolo Gaia ha rice-

vuto la Coppa del Re direttamente dal sovrano di Spagna, re Juan Carlos, notoriamente appassionato di vela, anche praticante (era iscritto pure lui alla regata, ma è stato costretto a ritirarsi per seguire da vicino la vicenda della sciagura nel campeggio dei Pirenei).

Nelle altre classi della regata, vittoria dell'Ilc 46 Pinta di Willi Ilbruck timonato da Carlo Jablon-ski, coadiuvato alla tattica da John Kosteky. In seconda posizione l'Ilc 40 di Paquale landolfi, Brava Q8, timonato da Francesco De Angelis. In terza posizione, National Netherlander, con al timone lo statunitense Jim Brady. Per quanto riguarda le altre italiane, nona posizione per Osama Citizen con al timone Vasco Vascotto; decima per Photogenika di Erminio Naibo, diciottesima per X-Plonion di Francesca Rava.