

# GHIACCIO E FUOCO

Viaggio in Islanda, dove la natura regna incontrastata, e rende ancora possibile godere di quel gusto d'avventura che è sempre più difficile assaporare nel resto d'Europa ■ di GIOVANNI LAMONICA



**VISTA SUL** villaggio di Ólafsvík, nelle isole Fær Øer, nelle cui vicinanze sorgono grandi scogliere.



## ITINERARIO

SPESSO si progettano viaggi per anni, senza mai riuscire a realizzarli, per poi decidersi ad affrontarli senza nemmeno rendersene conto. Non so se vi è mai capitato.

Dopo la deludente esperienza in Scandinavia, ormai invasa da un turismo di mas-

sa fatto di camper e autobus che scaricano un po' dappertutto, ma in particolare sull'isola di Capo Nord, migliaia di individui che, spesso in calzoncini e compattina fotografica, non hanno neanche idea di che latitudine stiano percorrendo, ci eravamo finalmente decisi a rendere operativo un

progetto ormai nel cassetto da diverso tempo: ISLANDIA, sì, prima che spuntino anche lei.

Parlandone con gli amici, Mario ed Anna, conosciuti in un particolarissimo viaggio attraverso le Alpi, fatto di tanto fuoristrada e 143 passi valicati, l'idea si fa sempre più concreta.

Così comincia la programmazione, fatta di coincidenze di traghetti, trasferimenti autostradali, documentazione sui luoghi da visitare.

A fine primavera, mi rendo conto che i due non scherzano per niente, anzi probabilmente sono ancora più decisi di me;

## Scheda anagrafica

**ITINERARIO:** Pescara, Milano, confine di stato, trasferimento autostradale, Hanstholm (traghetto Danimarca), isole Fær Øer, Seyðhisjörður (arrivo traghetto), Dettifoss, Husavík, Myvatn, Askja, Myvatn, Godhafoss, Siglufjörður, Hveravellir, Gullfoss, Geysir, Thingvellir, Reykjavík, Borgarnes, Stjókkisholmur, Hellisandur, Borgarnes, Landmannalugar, Skogafoss, Svartfoss, Seyðhisjörður, Hanstholm, Amsterdam, Monaco, rientro in Italia.

**STATI INTERESSATI:** Islanda

**DURATA MINIMA CONSIGLIATA:** 4 settimane

**LUNGHEZZA:** circa 10.000 km

**IMPEGNO:** difficile

Per quegli inguaribili misantropi ed aspiranti esploratori che cercano il freddo nell'aria e il calore nella terra



quindi parte la prenotazione dei traghetti, il saldo all'agenzia Agamare di Milano, e il momento della partenza, alla fine di luglio, sopraggiunge furtivo.

Dopo l'arrivo a Hanstholm, in Danimarca, con un paio di giorni di viaggio sulle spalle, comincia la tortura del traghetto: circa 50 ore di navigazione, con una sosta di una sessantina alle isole Fær Øer.

Mi rendo subito conto che, rispetto ad altri paesi del Nord Europa, qui la musica è completamente cambiata: siamo in alta stagione, ed il traghetto è solo a metà carico. Pochissima la gente in moto e rari anche i fuoristrada.

Le isole danesi ci accolgono con una vera schifezza di tempo: nuvole bassissime, pioggia, ed un discreto freddo. Cominciamo bene...

Ci piazziamo in ostello a Tjornuvik, e trascorriamo i due giorni di sosta forzata visitando l'isola.

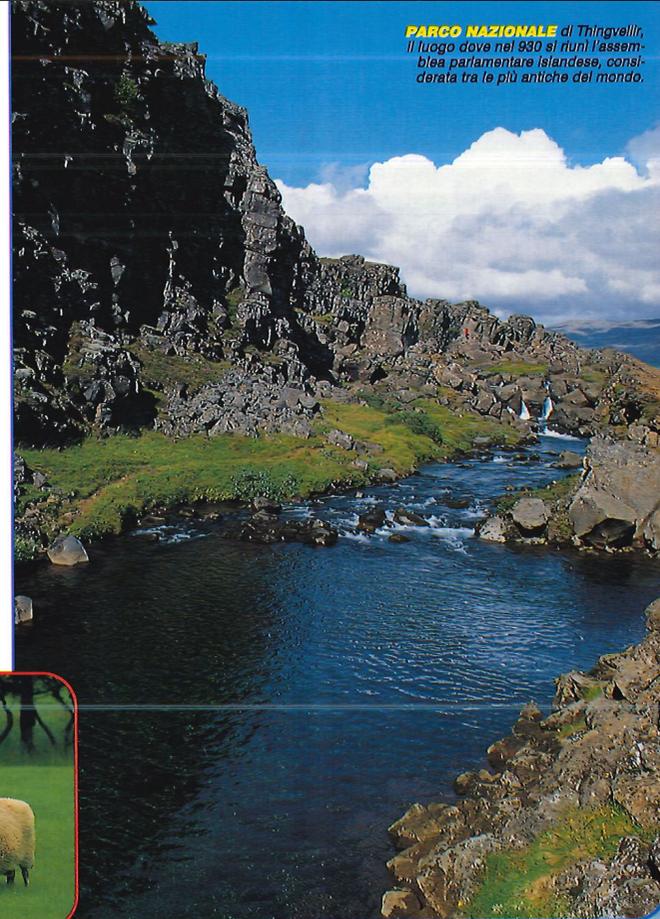
L'ultima sera corriamo un terribile rischio: a fine cena tiriamo fuori la nostra scorta di superalcolici, per le fredde notti nordiche, ed io ho la pessima idea di invitare ad un brindisi i nostri compagni di camerata. Ad un certo punto sono costretto a mandare tutti a letto: a suon di "skoll!" ci stanno secando le riserve. Se dovesse capitare anche a voi, non fatele, a meno che non abbiate scorte da bar.

Comunque, dopo 5 giorni, finalmente arriviamo. Il tempo non è malvagio, ma que-

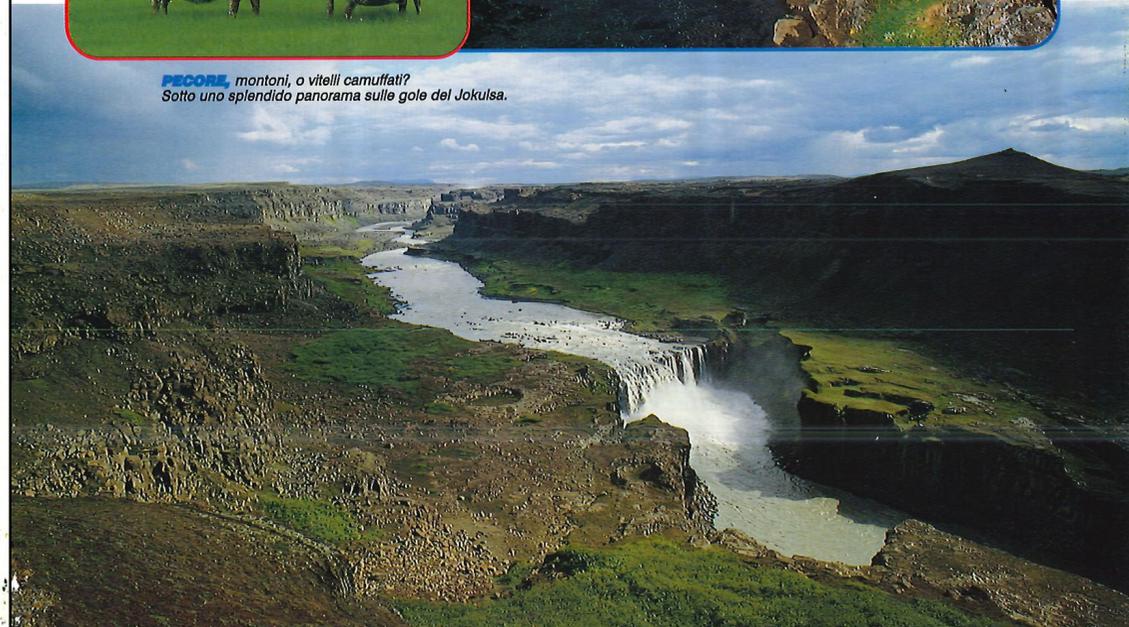


**PECORE**, montoni, o vitelli camuffati? Sotto uno splendido panorama sulle gole del Jokulsa.

**PARCO NAZIONALE** di Thingvellir, il luogo dove nel 930 si riunì l'assemblea parlamentare islandese, considerata tra le più antiche del mondo.



**STORI GEYSIR**, il più noto dei geysir islandesi.



sta è una caratteristica dell'isola: infatti, sebbene abbia dimensioni non rilevanti, l'Islanda presenta condizioni climatiche assai diverse da una zona all'altra: la vicinanza al circolo polare artico e l'estesa presenza di masse glaciali determinano un

tempo relativamente migliore nella parte nord orientale. Ed è proprio questa la prima meta del nostro viaggio, poiché non essendo ciclisti possiamo percorrerla in senso antiorario, senza preoccuparci dei venti, che soprattutto nella parte meridionale dell'isola soffiano sempre con costanza, spesso con violenza, a volte anche peggio, da est verso ovest.

Appare subito chiaro che siamo arrivati in un posto assai particolare: anche la Ring Road, l'unica vera e propria strada che corre intorno all'isola, spesso è sterrata.

La natura regna in contrastata: spazi, colori, fenomeni naturali

eccezionali per un Paese, che solo politicamente appartiene all'Europa, ma con cui non ha niente da spartire, geograficamente parlando.

Molti affermano che l'Islanda sia l'ultimo territorio, nel continente europeo, dove l'uomo debba ancora lottare con la natura per la propria sopravvivenza. Ma quest'impressione di insospettabilità ben presto svanisce grazie anche alla straordinaria bellezza di scenari gelosamente protetti e tutelati dai suoi pochi abitanti.

Resta solo un vago senso di rispetto, dettato anche da uno spirito di conservazione continuamente allertato da piccoli particolari: la scarsissima densità della popolazione e la presenza lungo la Ring Road di piccole baracche arancioni prefabbricate, dove rifugiarsi in caso di improvvisi peggioramenti del tempo, possibili d'altra parte in qualsiasi periodo dell'anno: si tratta di monolocali a due letti, dotati di



LA PISTA di Askja presenta qualche piccola difficoltà...



## Come, quando e con cosa

**L'ISLANDA** in moto non può prescindere dal traghetto vista l'impossibilità di noleggiare una due ruote sull'isola. L'imbarco può essere o dalla Danimarca, con sosta alle Fær Øer per un paio di giorni, o da Bergen, la capitale dei fiordi norvegesi, con il vantaggio di una sosta molto più breve: per giungere a destinazione sono necessari cinque giorni nel primo caso e tre nel secondo.

Il ritorno può essere diretto. L'alternativa passa attraverso la Scozia, sempre con sosta nelle isole danesi; tuttavia, visto il chilometraggio del trasferimento e il costo per l'attraversamento della Manica, non è propriamente

degna di seria considerazione!

La compagnia di navigazione danese, Smyril Line, è rappresentata in Italia dall'agenzia Agamare di Milano (via della Spiga, 34 - tel. 02/76013691). Anche in alta stagione i posti non mancano, ma le partenze sono comunque settimanali, ed è bene tenerne conto.

Il periodo migliore è sicuramente il bimestre luglio-agosto, sia per la quantità di ore di luce disponibile sia per le temperature più miti.

Per quanto riguarda il carburante, che riesce ad essere perfino più caro che in Italia, è comunque reperibile con una certa facilità: i

soli problemi sono nella tratta da e per Askja. Duecento chilometri di autonomia sono comunque sufficienti per viaggiare in tranquillità.

Non avete un'enduro? In questo caso, l'impresa si fa un po' complicata, a meno che non vogliate percorrere, e soffrendo per giunta, solo la Ring Road.

Per quanto riguarda le Fær Øer, ragazze, mi dispiace, ma è meglio che restiate a casa, a meno che non siate piloti e non passeggeri: in questo caso, preparatevi solo a qualche incertezza in alcuni guadi, ma del resto chi non ne avrebbe?

## Mangiare e dormire

**QUI ENTRIAMO** in un vero e proprio campo minato. Purtroppo i prezzi sono stratosferici, letteralmente inavvicinabili per i nostri standard. Alberghi e ristoranti sono scandalosamente cari, ma arrangiandosi un po' si possono comunque limitare i danni al portafoglio.

In ogni regione esistono infatti delle bacheche all'aperto con le indicazioni sulle sistemazioni possibili e i punti di maggiore interesse. Fortunatamente sono sempre segnalate le "sleeping bag accommodation", ossia quelle scuole che, durante la chiusura estiva, fungono da ostelli: sono pulite, poco frequentate, dotate di cucina attrezzata e spesso fornite addirittura di piscine con varie vasche a diversa temperatura, sempre grazie all'incredibile attività geotermale del sottosuolo. Un vero toccasana dopo una giornata in moto.

Una sola volta ne abbiamo trovata una al completo, ma il problema è stato risolto andando a dormire a casa dei gestori dell'ostello, praticamente per lo stesso prezzo.

Attenzione anche al problema delle risorse: è sempre consigliabile, infatti, viaggiare con il cibo per la sera, dato che i supermercati non sono proprio dietro ogni colata di lava... Il problema dell'alcolismo poi, assai sentito a queste latitudini, si ripercuote anche sulla reperibilità di qualsiasi bevanda alcolica: di recente, tuttavia, è diventato possibile acquistare liquori, vino o birra in appositi negozi gestiti direttamente dallo Stato.

ESEMPIO di architetture tipiche delle isole Fær Øer.



provviste per un paio di giorni e di radio ricetrasmittente, che non possono essere abitati se non in caso di effettiva necessità. Sembrerà sciocco ma anche la mancanza dei pali della corrente elettrica, che rappresentano ovunque una presenza costante e rassicurante di cui non sono stato costretto a fare a meno neppure in Africa o in Sudamerica, diventa destabilizzante.

Per quanto riguarda i luoghi di interesse, un paio di settimane effettive sull'isola sono sufficienti, tempo permettendo, per vedere tutto o quasi: non bisogna dimenticare di calcolare comunque i dieci giorni e forse più di trasferimento per arrivare in zona.

Assolutamente da non perdere la caldera di Askja: immaginate una strada sterrata

lunga cento chilometri che sfocia in una valle con un piccolo rifugio per trascorrere la notte (ma ha solo otto posti letto, quindi per precauzione è sempre meglio portare con sé la tenda); da questa valle parte una

pista di otto chilometri, scavata in una colata di lava di proporzioni gigantesche, che arriva fino ai piedi di un ghiacciaio. Quarantacinque minuti di cammino nella neve portano al cospetto di tre laghi di origine

... aumenta ma le facce, con la loro naturale espressività tipicamente italiana, sono sempre le solite...



PORTO DI Stjkkisholmur, nella penisola dello Snaefellsnes.



vulcanica, di cui uno con acque calde, di origine geotermica, dove immergersi ed approfittare dei fanghi depositati sul fondo. Poi Landmannalugar, e le famose cinque "foss", le cascate, che al contrario della caldera di Askja, sono facilmente raggiungibili, perché poco distanti dalla Ring Road.

A Husavik, nel nord dell'isola, con una breve escursione in battello è possibile andare a caccia, fotografica naturalmente, di balene. Se amate questo genere di cose, l'emozione è assicurata: la percentuale di avvistamenti nelle acque dell'Islanda è la più alta al mondo, con oltre il 96% di possibilità di riuscita.

## LE STRADE

SONO praticamente tutte non asfaltate, alcune facili, altre un po' meno, quindi è sempre bene informarsi prima. Facili sono la 82 e la 76, parzialmente sterrate, che conducono fino al piccolo porto di Siglufjörður: sono forse uno degli itinerari più panoramici del mondo, o per lo meno tra i più spettacolari; la pista di Hvörfellir, sterrata ma facile, corre tra due ghiacciai,

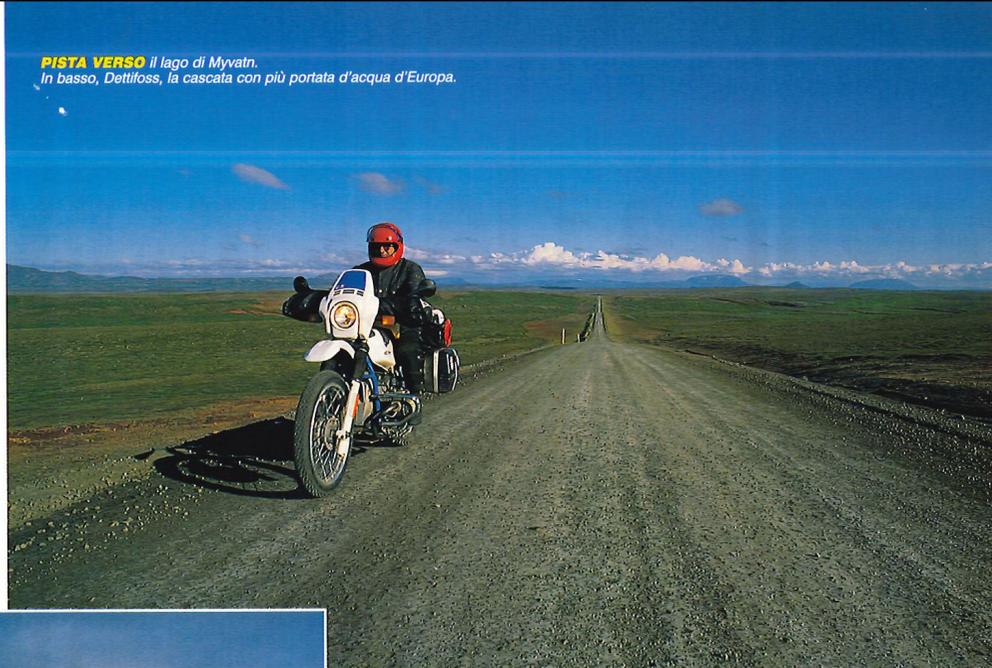


**INCONTRI** sulla pista per Thingvellir.

il Langjökull ed l'Hofsjökull, per arrivare fino alla solfatara omonima, dominata da potenti getti di vapore surriscaldato e da

vasche di origine geotermica; la pista del Landmannalugar, nella regione occidentale, è uno splendido sterrato di media

**PISTA VERSO** il lago di Myvatn.  
In basso, Dettifoss, la cascata con più portata d'acqua d'Europa.



**TRAMONTO** nei pressi di Gulfoss.



difficoltà, ma che, in caso di maltempo, diventa davvero ostico: con la pioggia, i sette guadi da attraversare per superare i torrenti in piena diventano un ostacolo insormontabile. E con questa apriamo il terreno dei percorsi difficili.

Per arrivare ad Askja, infatti, ci sono due strade, entrambe impervie: la F88 e la F98. La prima è quella più battuta, quindi anche la più sicura, ma obbliga comunque a tre guadi, di cui uno niente affatto breve. È bene ricordare che di mattina i corsi d'acqua sono meno gonfi, e quindi più facili da attraversare: il posto merita le fatiche per arrivarci, ma occorre

sapere di dover mettere in conto almeno un paio di giorni di sosta. Quanto alla seconda, non fidatevi delle rassicurazioni dei ranger locali: la nostra esperienza diretta ha fatto bagaglio di oltre quaranta chilometri di sabbia nera. E quindi senza dubbio faticosa, ma anche questa, con un po' di pazienza, merita di essere percorsa. Oltre alla pista di sabbia, rimangono tre guadi relativamente più semplici rispetto a quelli della F88.

Proprio per l'attraversamento dei corsi d'acqua, se siete soli, è consigliabile attendere l'arrivo di qualche fuoristrada per vedere il punto migliore per il guado. ●

