



OBIETTIVI

Gli obiettivi principali del viaggio erano tre:

1. Finlandia
2. isole Svalbard
3. isola di Senja e arcipelaghi delle Vesteralen e Lofoten

ITINERARIO

Nelle linee generali l'itinerario è stato il seguente:

- Italia, Austria e Germania fino a Rostok
- Traghetto Rostok – Helsinki
- Finlandia (Carelia, Koli, Kuopio, Rovaniemi, braccio di Finlandia)
- Norvegia (Tromsø, isole Svalbard, Senja, Vesteralen, Lofoten, Helgeland)
- Svezia (Uppsala e Stoccolma)
- Danimarca, Germania, Austria e Italia

Come sempre il viaggio poteva essere fatto nei due sensi.

Abbiamo preferito quello riportato per due ragioni:

1. volevamo alleggerirci di strada con il traghetto Rostok – Helsinki e ci pareva troppo impegnativo avere questo appuntamento preciso dopo un mese di viaggio
2. ritenevamo le Lofoten l'obiettivo più interessante e, lasciandole per ultime, volevamo mantenere alto il desiderio di viaggiare, anche quando la stanchezza del viaggio e la voglia di tornare a casa (malattia di cui, per la verità, non soffriamo affatto) si sarebbero fatte sentire.

LA PREPARAZIONE

La preparazione è iniziata un anno prima con... un viaggio in Norvegia.

Infatti nel luglio 2007 andammo per la prima volta nella regione dei fiordi e fummo affascinati da questa terra meravigliosa.

Allora non avevamo il tempo di spingerci più a nord, ma ci venne una voglia irresistibile di andare a vedere cosa c'era oltre il circolo polare.

Passammo l'inverno con la ricerca su internet e sulle guide di tutte le possibili informazioni reperibili. Interessanti le brochure del sito www.visitnorway.it, che abbiamo scaricato, stampato e portato con noi.

Come sempre sono stati fondamentali i resoconti dei camperisti, che abbiamo letto e riletto fino alla noia. Questa volta abbiamo preparato un file con le località che intendevamo toccare e poi, man

mano che trovavamo delle informazioni, le copiavamo ed incollavamo: in questo modo avevamo tutte le informazioni ordinate per località, in una forma compatta e facilmente consultabile. Un'altra fonte è stata Google Earth, sia con le viste satellitari, sia con le molte foto scaricabili. Tutto questo studio ha aumentato l'attesa per il viaggio ed è risultato prezioso per la pianificazione dell'itinerario.

Parti essenziali della preparazione erano ovviamente la prenotazione del traghetto e del viaggio alle Svalbard.

Il traghetto della Silja Line è stato prenotato alla fine di aprile, alla [Agamare](#). Il passaggio per il camper (7 metri) e due persone (cabina doppia interna) è costato 648 euro.

Per le Svalbard abbiamo scelto un viaggio organizzato di 5 giorni, comprendente i voli da Tromsø, una piccola crociera di 3 giorni e mezzo su una nave (Nordstjernen) e le necessarie soste in albergo a Longyearbyen. Questo viaggio è offerto da molti TO, sempre allo stesso prezzo, e noi per praticità abbiamo scelto di acquistarlo ancora alla Agamare, insieme con il traghetto. Il costo del pacchetto (voli, albergo, nave, servizi a terra, gestione, pratica, assicurazione, ecc) è stato di 3.800 euro per due persone, in cabina esterna.

Tutti i rapporti con la Agamare si sono svolti esclusivamente via internet.

IL MEZZO

La nostra autocaravan è un mansardato Rimor 677 TC con garage, su meccanica Ford Transit.

Purtroppo questo mezzo, come ormai tutti i camper, ha la gestione dell'impianto elettrico affidata ad una centralina elettronica. A mio parere un sistema inutile, complicato ed inaffidabile per gestire un problema banale come il circuito elettrico di un camper.

Avendo avuto già due guasti nei primi due anni di vita del mezzo, ho fatto fare una modifica per poter terminare comunque il viaggio con i servizi essenziali.

Alcuni circuiti sono stati raddoppiati in modo da avere funzionanti il boiler, la pompa dell'acqua, la ricarica della batteria dei servizi e alcune luci, indipendentemente dall'elettronica.

La stufa Truma non necessita di alimentazione elettrica (per l'accensione c'è una pila e del ventilatore si può fare a meno) ed il frigo può essere acceso con un fiammifero.

Questa modifica si è dimostrata inutile, perché ovviamente la centralina non si è guastata, ma ci ha permesso di viaggiare più tranquilli.

E' una modifica di costo modesto, che consiglio a tutti: rimanere senz'acqua o senza luci a migliaia di km da casa, per il guasto di uno stupido ed inutile componente elettronico, può veramente rovinare una vacanza.

ATTREZZATURE E RIFORNIMENTI

Il viaggio non presentava impegni particolari per il mezzo e quindi avevamo a bordo la nostra dotazione normale

- Una cassetta con chiavi e arnesi, tester e vari tipi di collanti e nastri
- Crick idraulico
- Una tanica con 10 litri di gasolio (piena)
- 3 taniche da 10 litri per acqua (vuote)
- Una seconda cassetta WC
- Un filtro per il gasolio (utilizzato)
- Due chilogrammi di olio per il motore
- catene da neve (non utilizzate)
- Una bombola da 10 kg di gas (oltre alle due standard)(non utilizzata)
- Circa 20 metri di cima molto robusta (non utilizzata)

Come sempre avevamo in garage il nostro scooter Honda Dylan 150.

GUIDE, CARTOGRAFIA E GPS

- Le guide Mondadori e TCI (molto migliori le seconde) di tutti paesi attraversati.
- Le stampe dei reportage dei camperisti che ci hanno preceduto
- Atlante di Europa
- una carta della Scandinavia al 700.000, reperita in Italia ed utile per la pianificazione generale
- gli atlanti stradali della Finlandia e della Norvegia al 300.000, comprati sul posto
- Il GPS Garmin Streetpilot 2610, vecchiotto (ma con la cartografia aggiornata) e, come sempre, assai utile.

IL VIAGGIO

L'avvicinamento

Abbiamo impiegato 3 giorni da Pisa a Rostok, passando attraverso l'Austria e con una sosta turistica di qualche ora a Postdam.

Si può fare in due giorni, ma avevamo lasciato un giorno di margine per eventuali inconvenienti.

Ed infatti, dopo soli 100 chilometri, siamo fermi con l'alternatore fuso. Carro attrezzi, ricerca del ricambio e sostituzione.

E' andata bene, salvo la rapina finale, perché era venerdì e c'è stata la possibilità di trovare il pezzo. Se l'alternatore fosse durato qualche ora di più, saremmo stati fermi fino al lunedì successivo ed avremmo perso il traghetto.

Morale importante: se dovete rispettare un orario, prendetevi un po' di margine, ma soprattutto viaggiate di giorno feriale, quando è molto più facile rimediare ad un guasto.

La Finlandia

Dopo una notte, un giorno ed un'altra notte trascorsi in navigazione, arriviamo a Helsinki, in una alba grigia e piovosa.

La nave è risultata confortevole e silenziosa, ma affetta da una vibrazione assai fastidiosa.

Parcheggiamo in un viale lungo il mare e ci avviamo verso il centro a piedi, perché la pioggia ci impedisce l'uso dello scooter.

Francamente non abbiamo visto niente che valesse una sosta e dopo tre ore eravamo di ritorno al camper, fradici ed infreddoliti.

Certamente il clima ci ha messo del suo, ma Helsinki ci è parsa di gran lunga la meno interessante tra le capitali nordiche.

Lasciamo la città verso est su una autostrada sorprendentemente trafficata.

E' ormai sera quando ci fermiamo a Lappeenranta in un grande parcheggio deserto in riva ad un lago. Dopo cena arriva un tipo che ci dice che lì è proibito campeggiare e ci dobbiamo spostare. Si comincia bene! Stanchi e infastiditi da questa proibizione assurda, cerchiamo un altro posto e, come sempre in questi casi, finiamo in un bruttissimo parcheggio di un centro commerciale.

Il giorno dopo proseguiamo verso est e attraversiamo il canale navigabile che unisce il grande lago di Saimaa a Vyborg, città russa sul Baltico. Una breve deviazione ci porta ad una chiusa, dove vediamo transitare un grosso battello da crociera.

Il posto è molto verde, tenuto benissimo, e ci regala una sosta piacevole.

Passiamo da Imatra senza fermarci. Le famose rapide vengono aperte a partire dal 16 giugno e noi siamo in anticipo di 5 giorni.

Proseguendo troviamo i cartelli che indicano San Pietroburgo (a circa 100 km) e le corsie di emergenza sono occupate da interminabili file di bisarche, cariche di automobili nuove, che aspettano di attraversare il confine.

Viaggiamo sempre in mezzo a boschi interminabili, che ci nascondono costantemente la vista dei laghi.

Francamente siamo un po' delusi: siamo nella Carelia, la regione dei laghi, e di laghi ne vediamo relativamente pochi e sempre di sfuggita.

Passiamo da Savolimna dove facciamo una breve sosta per il bel castello sull'acqua. Il posto merita la visita, ma senza entrare nel castello, dove vi chiedono 5 euro per non farvi vedere assolutamente niente.

Proseguiamo per Koli dove arriviamo alla sera. Saliamo sul monte (Ukkokoli), ma non possiamo fermarci perché è esplicitamente proibito. Rifacciamo a ritroso la breve discesa e cerchiamo disperatamente un fantomatico campeggio, che non riusciamo a trovare. Alla fine ci fermiamo in un posto su un lago che ricorda, molto alla lontana, un campeggio. Parliamo con una coppia di anziani finlandesi che ci spiegano che sì, c'è (o più probabilmente ci sarà) un campeggio, che non c'è alcun servizio, ma che se vogliamo stare non ci sono problemi. Tiriamo fuori una bottiglia di Chianti e concludiamo l'affare.

La bottiglia fa il suo effetto: infatti dopo un po' arriva lui, completamente nudo, per invitarmi nella sua sauna. Preso alla sprovvista rifiuto, ma poi mi pento sia per l'esperienza perduta, sia per il timore di essere stato scortese.

La mattina dopo risaliamo sul monte (un monte di ben 300 metri!) con lo scooter fino al parcheggio e poi una breve passeggiata ci porta fino alla cima.

La giornata è bella ed l'occhio spazia all'infinito su laghi e boschi. Davvero un bel posto.

Riprendiamo la solita strada tra i boschi per Kuopio, dove saliamo, come inevitabile, sulla torre di Puijo, con magnifica vista sulla città, i laghi ed i boschi.

Dopo una breve visita della città, allunghiamo il passo verso nord e ci fermiamo a Lisalmi, in un parcheggio sul lago.

E' il giorno del circolo polare.

Tra due mesi diventeremo nonni e mia moglie si fa un dovere di visitare il villaggio di Babbo Natale. Gli enormi parcheggi sono una minaccia di orribili affollamenti, ma siamo molto fuori stagione e non c'è nessuno.

Il villaggio è di scarso interesse: un po' di banalissimi souvenir, l'ufficio postale, qualche fast food e, incredibilmente, nemmeno un negozio di giocattoli.

Rinunciamo a farci fotografare (a pagamento) con Babbo Natale e ce la caviamo rapidamente con qualche foto.

Riprendiamo il viaggio nel braccio di Finlandia, la stretta striscia di terra tra la Svezia e la Norvegia. Avevamo letto l'espressione "braccio di Finlandia" senza capirla e poi finalmente la rivelazione: se guardate una carta di tutta la Finlandia, sembra la sagoma di una persona con un braccio teso verso nord-ovest.

Dormiamo sulla strada lungo un fiume, poi ricominciamo a macinare chilometri.

Le giornate sono belle ed ormai la notte è scomparsa, sostituita da un breve crepuscolo: attraversiamo qualche paese e cittadina, facciamo una deviazione per vedere una zona naturalistica, incontriamo le prime renne con i piccoli, bianchi e pelosi.

Siamo nel pieno della Lapponia finlandese, ma la stagione turistica deve ancora cominciare e molti negozi sono chiusi. Ci fermiamo comunque un paio di volte, ma l'artigianato è misero e i souvenir sono in gran parte di importazione.

Man mano che procediamo verso nord, i boschi si fanno più radi e poi spariscono del tutto.

Nel pomeriggio dopo aver costeggiato un grande lago, parzialmente ghiacciato, raggiungiamo il confine con la Norvegia.

La Finlandia ci è apparsa come un paese sereno, pulito, tranquillo. In pratica è tutta una pianura lievemente ondulata, coperta da una sterminata foresta, con qualche paese, anch'esso sereno e tranquillo, ma di nessun interesse turistico.

Insomma un posto mortalmente noioso.

Varchiamo il confine senza girarci indietro.

In Norvegia verso Tromso

Appena passato il confine (senza alcuna formalità, anche se si esce dalla UE), comincia una ripida discesa verso il mare. Il panorama cambia di colpo e finalmente ritroviamo i panorami mozzafiato di cui ci eravamo innamorati lo scorso anno.



Tromso

Scendiamo fino al mare e ci fermiamo in un bel parcheggio in un fiordo, tra montagne innevate. Ceniamo ed aspettiamo il sole di mezzanotte, che non vedremo, nascosto dalle montagne.

Il mattino successivo una bella strada alta sul mare, tra isole e fiordi, ci porta a Tromsø.

Entriamo in città attraverso un lungo ponte e per prima cosa cerchiamo un parcheggio per lasciare il camper durante la nostra escursione alle Svalbard. Lo troviamo all'aeroporto, dove parcheggiamo a pochi metri

dall'ingresso dell'aviostazione, ad un prezzo onesto.

La giornata è bellissima. Con lo scooter giriamo per la città. Siamo a quasi 70° di latitudine nord (il punto più settentrionale toccato con il camper) e ci aspettavamo qualcosa di più estremo. Invece la città si presenta con un clima tiepido e soleggiato, piena di giardini fioriti e molto piacevole.

Le costruzioni classiche in legno si alternano a edifici modernissimi e nell'insieme se ne ricava l'impressione che sia un bel posto per vivere (almeno in estate).

Ritornati al camper, dedichiamo le ultime ore prima della partenza al riposo ed alla laboriosa messa a punto dei bagagli.

Svalbard

Dopo un ora di volo, atterriamo a Lomgyearbyen a mezzanotte e mezzo, in una meravigliosa notte di sole.

Ci aspetta un autobus che ci conduce in albergo. L'eccitazione è alta per la curiosità di un posto così inconsueto.

Alle Svalbard vige la consuetudine di andare scalzi dentro gli edifici pubblici e privati. E' un'usanza nata con le miniere di carbone, per evitare di portare la polvere nera all'interno.

Nella hall dell'albergo è un tutto un traffico per togliere e mettere le scarpe...



Longyearbyen all'una di notte

Preso possesso della camera, usciamo di nuovo, anche se è circa l'una e mezza di notte, per godere di questo magnifico sole e fare le prime foto.

Ovviamente non c'è assolutamente vegetazione, ma i monti coperti di neve ed il mare ingentiliscono un po' il panorama pietroso di questa cittadina.

La mattina dopo abbiamo qualche ora a disposizione e ce ne andiamo in giro a curiosare.

La città ha un aspetto un po' di frontiera (ed in realtà lo è), ma ha anche tutti i servizi, per esempio la Coop Svalbard, il teatro, tre asili,

l'ospedale, qualche bar moderno e due o tre negozi di souvenir.

La cosa più curiosa per noi è l'enorme numero di motoslitte parcheggiate fuori dalle abitazioni. Comunque ci dicono che l'aeroporto e le strade principali sono agibili tutto l'anno.

Verso mezzogiorno ci imbarchiamo sulla [Nordstjernen](#), una nave di 87 metri, vecchiotta (1956), ma ben tenuta e dall'aspetto simpaticamente retrò, senza gli eccessi pacchiani delle navi moderne.

Anche le presentazioni dell'equipaggio sono semplici e amichevoli e ci sentiamo subito a nostro agio.

Dopo una breve navigazione attracciamo al pontile di Barentsburg, un insediamento minerario russo di circa 600 persone. Gli edifici sommano la bruttezza



Magdalene fjorden

della città mineraria allo squallore degli edifici russi, ma comunque per noi la visita è interessante.

Ci sono i servizi di ogni città: un albergo, un bar, una biblioteca, una palestra, un ufficio postale ed un teatro, dove abbiamo assistito ad uno spettacolino folkloristico, neppure troppo penoso.

Dopo una notte in navigazione verso nord lungo l'isola Spitzbergen, ci risvegliamo nel Magdalene Fjorden, sotto una nevicata leggera. Siamo estasiati: la neve e la nebbia conferiscono al posto un'atmosfera magica.

Scendiamo con i gommoni su una lingua di terra, ovviamente completamente innevata, come tutto il resto. Non c'è assolutamente niente da vedere, ma ci costringono lo stesso ad una inutile e faticosa passeggiata sopra una neve crostosa, che mette a grave rischio l'integrità delle nostre ginocchia. Probabilmente i norvegesi pensano che i turisti del sud non abbiano mai visto la neve e si divertano a camminarci sopra.

Comunque il posto è assolutamente fantastico, forse il più bello di tutto il viaggio.

Tutte le guide sono armate di carabina, per il pericolo degli orsi bianchi. Non è una messinscena per i turisti: le leggi delle Svalbard proibiscono di uscire dai centri urbani disarmati.

Naturalmente di orsi non ne vediamo, ma avvistiamo, molto in lontananza, due volpi artiche.

Lasciamo a malincuore Magdalene Fjorden e mettiamo la prua a nord per raggiungere l'80° parallelo.

Cominciamo a trovare i primi lastroni di ghiaccio, sempre più grandi con l'aumentare della latitudine. Siamo vicini alla calotta polare, il cielo è coperto e tira una bella aria da nord, ma non fa



La banchisa polare

troppo freddo e stiamo a prua a goderci questo spettacolo unico.

Arriviamo a mettere la prua su un grande banco di ghiaccio.

Mi tormento finché non mi ricordo il nome di questi tavolieri di ghiaccio in uso nell'epopea dei grandi velieri: borgognoni. E mi ricordo anche di storie di paura, vicino all'Antartide, quando i comandanti scendevano il più a sud possibile per scorciare la rotta e si trovavano con la nave ingovernabile nella bonaccia e alla deriva verso i ghiacci. I marinai individuavano i borgognoni dal

riflesso bianco del ghiaccio sul cielo grigio, ben diverso dal riflesso

scuro del mare. Ed infatti anche noi vediamo nettamente il cielo bianco e grigio e dà una certa emozione rivivere queste storie che sembrano di tanti anni fa. Ma ovviamente il mare, il cielo ed il ghiaccio sono sempre gli stessi.

Poi la nave comincia un lento zigzag tra i ghiacci, alla ricerca di un passaggio per arrivare al fatidico 80° parallelo, che non raggiungeremo per sole 13 miglia.

E' il 17 giugno e la banchisa non è ancora al suo minimo annuale. Quando il ghiaccio ci sbarra definitivamente la strada e giriamo la prua a sud, siamo quindi a sole 613 miglia dal Polo Nord, poco più di una passeggiata.

Il giorno dopo c'è il sole e sbarchiamo in un fiordo per vedere una vecchia capanna di cacciatori. E' impressionante che questi coraggiosi passassero l'inverno in



Ny Alesund - il pilone

completa solitudine, nel buio della notte polare e con 30 gradi sottozero. Pare che guadagnassero bene, ma di certo erano soldi sudati (sudati è naturalmente un modo di dire, visto il clima).

Continuiamo tra fiordi e montagne innevate fino al fronte, lungo sette chilometri, di un ghiacciaio che si butta in mare. Con i gommoni ci avviciniamo, ma non troppo per il pericolo di crolli, navigando in mare coperto di blocchi di ghiaccio.

Dopo cena attracciamo a Ny Alesund nella mitica baia del Re, dove partirono molte spedizioni polari, tra cui quelle di Amundsen (1926) con il Norge e di Nobile (1928) con l'Italia. Dopo ottant'anni c'è ancora l'alto pilone per l'ormeggio dei dirigibili.

Ny Alesund è nata come centro minerario, ma adesso è un centro internazionale di ricerca sui fenomeni artici. Molte nazioni, tra cui l'Italia, hanno qui una stazione di ricerca. Ed è anche l'insediamento umano permanente più settentrionale del mondo.

Rientriamo in nottata a Longyearbyen e sbarchiamo. Con un autobus ci portano a vedere un interessante museo sulla storia delle Svalbard e delle esplorazioni polari e una galleria d'arte, con un'esposizione di quadri ed oggetti nemmeno troppo brutti.

Dopo la cena di addio in albergo e un brevissimo sonno, alle due di notte (sempre con il sole alto, beninteso) si va all'aeroporto, dove la partenza ravvicinata di due aerei è sufficiente a creare un caos completo.

Bene o male riusciamo a imbarcarci e verso le 5 e mezzo risiamo al nostro camper nel parcheggio dell'aeroporto di Tromso.

Il bilancio di questi cinque, intensi giorni è stato largamente positivo. Abbiamo visto posti estremi, di grande bellezza ed interesse. Difficile fare una classifica: il fascino del risveglio con la neve a Magdalene Fjorden, l'eccitazione di toccare la calotta polare, l'emozione di essere a baia del Re, così ricca di ricordi delle spedizioni polari, l'interesse per questi insediamenti ai limiti del mondo, l'euforia per questo sole sempre alto sull'orizzonte...

Le Svalbard ci hanno ammaliato come pochi altri posti al mondo. Non le dimenticheremo.

L'isola di Senja

Dopo un bel caffè, che ci voleva proprio, andiamo a vedere Tromso dall'alto, prendendo la funivia che con un salto di 400 metri ci porta sulla collina di Storstein. Magnifica la vista sulla città, sui fiordi e sulle montagne innevate. Assolutamente da non perdere.

Al ritorno ci fermiamo alla Tromsdalen kirke, una chiesa moderna a forma di tenda canadese, che a noi è piaciuta moltissimo, per la sua geniale semplicità e per i giochi di luce creati dagli spicchi che la formano.

Riattraversiamo Tromso diretti verso l'isola di Kvaloy e l'imbarco di Brensholmen. E' venerdì sera e troviamo una lunga coda di auto, che, con ogni evidenza, vanno verso le seconde case sull'isola di Senja. Rassegnati a partire l'indomani, ce ne andiamo a vedere Hillesoy, bel centro di pescatori (ma soprattutto di case di vacanza) sparso su varie isolette.

Ritorniamo al pontile per passare la notte in un parcheggio sul mare, ma invece scopriamo che hanno messo una corsa supplementare e quindi ci imbarchiamo al volo.

Sbarcati a Botnhamn (niente più che un imbarcadero, non cercatelo



Senja

se non avete una buona carta) ci fermiamo in una piazzola per dormire e dopo mezzanotte veniamo sorpresi da un gruppo di renne che passa, vicinissimo a noi, lungo il mare.

La mattina, sempre sotto un bel sole, seguiamo la 865 sulla costa nord-occidentale dell'isola.

I fiordi sono sempre più belli, le montagne sempre più a picco, le case sempre più colorate...

Veramente un'isola da sogno, per di più sembra un po' fuori degli itinerari più battuti (ma è il 21 giugno e la stagione turistica è ancora agli inizi).

Arriviamo a Gryllefjord e, in attesa del traghetto per Andenes, andiamo con lo scooter a vedere Torsken, una piccola località nel fiordo accanto. Qui la strada finisce e la pace è assoluta (non che dalle altre parti ci fosse un gran confusione, per la verità).

In serata traghettiamo verso Andenes e, siccome siamo in una zona dove è possibile avvistare le balene, ci facciamo un'ora e mezzo di traversata sul ponte, prendendo un bel freddo e non vedendo un bel niente.

Vesteralen

Appena sbarcati andiamo al Whale Center sotto al faro per prenotare la gita dell'indomani. Purtroppo i comodi parcheggi vicino al centro sono interdetti alla sosta notturna e dobbiamo pernottare in un vicino campeggio.

La mattina dopo si presenta grigia, ma senza vento.

Dopo un'interessante conferenza nel museo del centro, ci si imbarca su una vecchia baleniera di una trentina di metri e si naviga per circa un'ora verso nord-ovest. Ci si dirige verso uno scalino del fondo marino, dove la profondità aumenta improvvisamente fino a mille metri.

La nostra baleniera rolla vivacemente sul mare lungo e qualcuno non si diverte troppo.

Vengono accesi gli idrofoni e subito si sente il richiamo dei capodogli. Presto si vedono i primi soffi e le prime groppe abbastanza vicine alla navetta. I capodogli rimangono a galla, fermi, per diversi minuti e finalmente capisco come facevano con le lance a remi ad avvicinarsi per lanciare l'arpione.



Whale safari

Anche noi ci avviciniamo lentamente in attesa della capriola. Le prime volte spariscono lentamente, probabilmente cambiando l'assetto, come i moderni subacquei. La legge di Archimede vale anche per le balene. L'altoparlante ci spiega che la capriola è preceduta da un incurvamento della schiena e ci promette di avvertirci in tempo. Ed infatti dopo un po' grida "diving!" e finalmente la grande coda sventola per aria e poi si inabissa senza tanti spruzzi. E' piuttosto

vicina e la vediamo benissimo (naturalmente attraverso i mirini

delle cineprese e della macchine fotografiche!).

Per il pranzo non si sforzano troppo (minestrina di verdura lunga lunga e qualche biscotto secco), ma in compenso continuano la ricerca di un altro capodoglio e lo trovano.

Dopo la seconda coda, siamo tutti soddisfatti, infreddoliti e sballottati e torniamo a casa contenti.

Veramente un'escursione interessante e ben organizzata, con accompagnatori simpatici, preparati e innamorati dei loro pescioni (anzi mammiferoni).



Spiaggia a Andoya

Continuiamo la nostra discesa verso sud lungo la costa occidentale di Andoya. E' una costa a volte sabbiosa (eccellenti spiagge bianche) ed a volte alta, molto solitaria, dove troviamo pochi piccoli centri di pescatori e cominciamo a vedere le prime rastrelliere di legno con i merluzzi a seccare.

Dormiamo in un porticciolo e la mattina dopo traghettiamo da Melbu a Austvagoy, la più settentrionale delle Lofoten.

Lofoten

Il primo impatto è subito molto bello, con ripide montagne nere, a picco su un mare azzurrissimo.

Decidiamo di allungare il giro, abbandonando la E10 e seguendo la più tortuosa strada occidentale.

Anche questa è una strada solitaria e molto bella, che tocca il suo massimo in un laghetto interno, circondato da aspre montagne con le cime innevate.

Dopo una breve sosta a Svolvær (dove rinunciavo, per il tempo che si è guastato, alla gita in barca al Trollfjord), continuiamo per

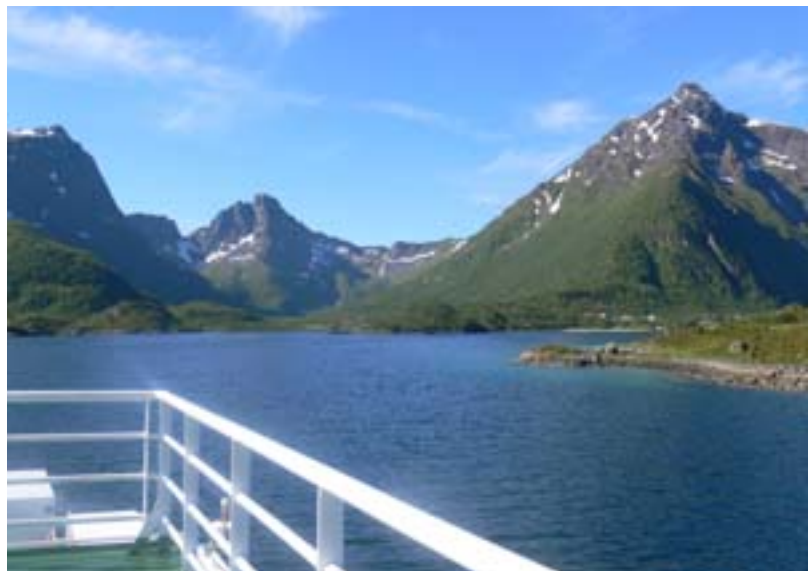
Henningsvør, il più importante centro peschereccio delle Lofoten.

E' sue due o tre isolette che

formano due canali. Aggiungete un paio di ponti ed ecco pronta la "Venezia delle Lofoten". Facezie turistiche a parte (ed anche pioggia a parte) il paese è carino, pieno di case su palafitte e pescherecci colorati e ci concediamo una piacevole cena in un bell'albergo su un canale.

Il giorno dopo il tempo è ancora incerto, ma non piove più. Passiamo accanto al museo di Lofotr, con ricostruzioni di vita vichinga (di interesse modesto) e poi andiamo a mangiare su una bella spiaggia bianca, sul versante di ponente, che raggiungiamo con strade strette assai.

Nel pomeriggio, sull'isola di Flakstadoya, una breve deviazione ci porta a Nusfjord. Per arrivarci, passiamo accanto a quello che forse è il più bel lago mai visto, incastonato in una spettacolare conca di montagne nere e altissime.



Arrivo alle Lofoten



Nusfjord

Nusfjord è un minuscolo borgo annidato in uno stretto fiordo. La definiamo subito la Portofino delle Lofoten, ma questa volta il paragone non fa sorridere. Rispetto a Portofino è altrettanto finto, c'è qualche parcheggio in più (gratuito) e qualche pirata (di terra) in meno. Le costruzioni sono tutte robuer, le caratteristiche casette rosse su palafitte, in origine abitazioni dei pescatori ed adesso tutte riadattate per i turisti.

Tutta l'isola di Moskenesoy è meravigliosa, con una serie ininterrotta di montagne maestose, fiordi, laghetti e spiagge.

La Natura ha avuto un debole per le Loforen (e, in generale, per tutta la Norvegia).

Piove (meno male, perché se queste isole avessero pure il nostro clima mediterraneo...) e tiriamo a dritto fino a Moskenes, per studiare l'orario dei traghetti.

Siamo stanchi e ce ne andiamo a dormire in un campeggio a pochi metri dal porto.

Il giorno dopo non piove più (o quasi) e preferiamo usare lo scooter. Arriviamo all'estremità sud, fino al villaggio di A, e poi torniamo verso nord per vedere Reine e Hamnoy.

Reine è definito il posto più bello della Norvegia e c'è poco da dire, salvo ripetersi: un insieme fantastico di paesi, laghi, mare e naturalmente montagne e neve.



Stoccafissi a Hamnoy

Se Reine è la più bella, Hamnoy è la seconda, con il solito mix di laghi, mare, montagne, eccetera.

Comunque queste due ultime isole a sud sono eccezionali, sicuramente le più belle in assoluto tra quelle viste (e di isole ne abbiamo viste tante in giro per il mondo!).

Ci fermiamo a comprare un ottimo panino con il pesce in un negozio di stoccafisso, baccalà e salmone. Lo mangiamo su una panca all'aperto, sotto una pioggia sottile, ma il posto è talmente bello che non ce ne accorgiamo neppure.

Compriamo anche due stoccafissi da portare a casa, che ci vendono ben chiusi in un sacchetto. Non

puzzano granché, ma per prudenza li stiviamo nel garage del camper.

Da Moskenes partono i traghetti per la costa (Bodo), ma decidiamo di allungare il giro (cosa che ci riesce molto meglio che scorciarlo) e andare a vedere le ultime Lofoten, Vaeroy e Rost, sperdute nell'Atlantico. Rost è talmente piccola che dubitiamo che ci facciano sbarcare il camper e così ci informiamo all'ufficio turistico del porto. Nessun problema. Bene, andiamo.

Dormiamo in una piazzola sul mare verso Reine e la mattina presto ci imbarchiamo.

Il tratto di mare tra Moskenes e Vaeroy è la zona del Maelstrom, il grande gorgo provocato dalla corrente, citato da Verne e da Edgar Allan Poe.

Naturalmente troviamo mare calmissimo ed anzi il cielo si schiarisce e viene fuori un bel sole.

A Vaeroy non ci fermiamo e ci accontentiamo di osservare l'isola dal traghetto. Salvo che, avendoci astutamente imbarcati per ultimi, ci tocca impegnarci in una complicata manovra di sbarco e reimbarco del camper.

Rost più che un'isola è uno spettacolare arcipelago di 360 isolette e scogli. Arriviamo di giorno, con il sole, il mare calmo e la bonaccia, ma il pensiero di navigare da queste parti in inverno, magari

con la nebbia e la burrasca, ci fa rabbrivire. Davvero brutti posti per andare per mare.

Ma a noi invece appaiono bellissimi.

Appena sbarcati ci precipitiamo a cercare una barca per fare un'escursione nell'arcipelago. La troviamo con qualche difficoltà per le indicazioni nebulose e qualche nervosismo per il poco tempo a disposizione

Comunque arriviamo in tempo ed usciamo in mare. Le spiegazioni sono in norvegese e non ci viene comunicato il programma e neppure il prezzo della gita (risultato poi ragionevole). Il tutto è un po' imbarazzante, ma i posti



Rost

sono davvero magnifici, tra piccole isole e scogli, spesso coperti di uccelli marini. Pare che a Rost ci sia il 25% degli uccelli di tutta la Norvegia. Ne vediamo molti, tra cui alcune maestose aquile.

Sbarchiamo su un isolotto con un faro e ci sorbiamo una lunghissima spiegazione in norvegese, ma la giornata è sfolgorante e non ce la prendiamo più che tanto.

Rientriamo soddisfatti e cerchiamo una piazzola dove speriamo di vedere l'ultimo sole di mezzanotte, che però ci verrà nascosto da una bassa siepe di nubi all'orizzonte.

Il giorno dopo gironzoliamo con lo scooter per l'isola principale, che ospita la maggior parte degli abitanti (circa 600). Ci sono sterminati graticci per



Porto canale a Rost

l'essiccazione del merluzzo, di cui Rost è grande esportatore. Ci fermiamo a fare spesa in un piccolo supermercato e una signora locale capisce che siamo italiani ed attacca discorso in inglese. Ci dice di conoscere molto bene l'Italia, perché ci viene spesso a vendere il pesce. Ci racconta che l'80% dello stoccafisso prodotto a Rost è venduto in Italia e che Rost è gemellato con un paese del Veneto, di cui non ricordiamo il nome. Veramente un incontro spontaneo e simpatico.

Helgeland

Riprendiamo il traghetto e in 4 ore raggiungiamo, dopo stretti passaggi tra le isole, Bodo.

Proseguiamo subito per vedere Saltstraumen, il fiordo con la più forte marea del mondo, di cui, prima della partenza avevamo scaricato gli [orari](#).

Arriviamo facilmente e ci fermiamo nel grande parcheggio prima del ponte. Il punto è famoso anche per la sua grande pescosità ed infatti troviamo la riva piena di pescatori, ma non vediamo prendere neppure un pesce. Il posto è molto verde e, al solito, molto ben tenuto, ma lo spettacolo della corrente di marea, pur essendo assai vivace, è troppo simile a quello di un fiume in piena per essere coinvolgente.

Avevamo deciso di attraversare verso la costa svedese del golfo di Botnia da Mo I Rana. Da Bodo la strada più breve e scorrevole è la E6, ma decidiamo di seguire la 17 lungo la costa dell'Helgeland.

Eccellente decisione. Sono 300 chilometri di bellezza indescrivibile, tra fiordi, ghiacciai e isole: davvero la quintessenza della Norvegia. Questo tratto di costa da solo meriterebbe un viaggio, per le infinite deviazioni possibili, ma purtroppo noi abbiamo poco più di un giorno da dedicargli. Rimangono comunque indimenticabili i tanti panorami e, su tutti, una lingua del grande ghiacciaio Svartisen che arriva vicinissima al mare e alla strada.

In un tratto percorso in traghetto tagliamo verso sud il circolo polare: sono passati 16 meravigliosi giorni da Rovaniemi. Siamo ancora a 3.500 chilometri da casa, ma abbiamo la sensazione che il viaggio sia finito.

A Mo I Rana salutiamo con rimpianto l'Atlantico, che non vedremo più per questo viaggio, e dopo pochi chilometri entriamo in Svezia: riusciamo a capirlo dalla diversa grafica dei cartelli stradali, perché il confine non è segnalato neppure da un cartello e apprezziamo questa significativa mancanza.

Ci aspettavamo molto dalla Norvegia e non siamo stati delusi. Le principali mete avrebbero da sole meritato un viaggio e rimpiangiamo le molte cose non viste.

Non importa, sarà lo stimolo a tornare.

La Svezia

La strada è una lunghissima discesa verso il mare, all'interno di un bosco che copre praticamente tutta la Svezia centro-settentrionale.

Seguiamo la E12 fino a Storuman, poi a destra dritti verso sud fino al mare.

C'è poco da fare se non annoiarsi e guidare e così pensiamo bene di movimentarci la vita facendo un bel pieno di benzina invece che di gasolio.

Ovviamente il camper va male e fuma azzurro. Temiamo che bruci olio e pensiamo al peggio.. Siamo spersi in mezzo al nulla degli infiniti boschi svedesi e decidiamo di rischiare e di cercare di arrivare fino a Sundsvall sulla costa. Bene o male ci arriviamo e riusciamo anche a fermarci davanti all'officina Ford. E' domenica ed è chiusa. Qui finalmente, dopo qualche telefonata in Italia, capiamo l'errore. Chiamiamo il centro assistenza dell'assicurazione Vittoria, ma quando scoprono che il problema è nato da un nostro errore e non da un guasto, ci abbandonano al nostro destino. Grazie e buona domenica, la prossima volta ve lo ridico perché sono fermo!

Non abbiamo niente da fare e allora ci facciamo coraggio e cerchiamo di cavarcela da soli. Con un tubetto di plastica tiriamo via più benzina possibile dal serbatoio, cambiamo il filtro del gasolio, riempiendolo bene con gasolio pulito, mettiamo nel serbatoio i 10 litri della nostra tanica e, oplà, il motore riparte. A pochi metri c'è un distributore dove facciamo il pieno e riprendiamo, contentissimi, il nostro viaggio verso sud. Mai il rumore del motore ci era parso così bello!

Dopo una breve sosta a Uppsala, che non ci ha affascinato troppo, arriviamo a Stoccolma sotto un diluvio. Visto il tempaccio, andiamo subito a visitare il museo del Vasa, non senza qualche difficoltà di parcheggio. Decisamente interessante.

Poi riattraversiamo la città in un traffico degno di Napoli e cerchiamo di fermarci nel camping di Langenholm, dove vanno tutti. Ed infatti lo troviamo esaurito. Ci danno le coordinate di un altro campeggio, lontano 10 chilometri dal centro e bru

to almeno un altro giorno. Ci è sembrata di gran
nga la più interessante tra le capitale nordiche.

rientro

ina di case a

asa, ci fermiamo al castello di Fussen, che troviamo orribilmente kitch, e

CONCLUSIONI

za del viaggio è venuta

po e questo significa che ci siamo lasciati dietro tante

innevati, ci attirano le aurore boreali, le orche (dicembre) e la pesca del

, ma sulla costa e nelle isole, gli inverni sono

e ci sarà concesso ancora un po' di tempo e di salute, forse un giorno ci proveremo.

a nostra personalissima classifica dei posti visitati.

NOTE

Periodo

Complessivamente siamo stati in viaggio per 31 giorni, dal 6 giugno al 5 luglio 2008 compresi, così suddivisi:

- Pisa-Rostok 3 giorni
- Rostok-Helsinki 1 giorno
- Helsinki-Tromso 6 giorni
- Svalbard 5 giorni
- Senja 1 giorno
- Vesteralen 2 giorni
- Lofoten 4 giorni
- Helgeland 1 giorno
- Mo I Rana-Stoccolma 3 giorni
- Stoccolma-Pisa 5 giorni

Naturalmente si poteva impiegare molto meno o molto di più.

Ci sarebbe piaciuto dedicare più tempo alle Lofoten, all'Helgeland ed a Stoccolma, ma nel complesso siamo rimasti soddisfatti del ritmo del viaggio.

Siamo rimasti oltre il circolo polare per 16 magici giorni, praticamente a cavallo del solstizio d'estate.

Riteniamo il mese di giugno eccellente, con tempo buono, poca pioggia e l'ultima neve sulle cime dei monti.

Abbiamo trovato pochissima gente, ma verso la fine di giugno nelle Lofoten si cominciava a vedere un certo movimento turistico e un po' di camper.

Sosta notturna

Abbiamo tranquillamente sostato dovunque, salvo tre notti passate in campeggio, a Andenes, a Moskenes ed a Stoccolma.

Abbiamo sempre parcheggiato gratis, salvo che all'aeroporto di Tromso, Helsinki, Uppsala e Stoccolma.

Traffico e strade

Le strade finlandesi sono mediamente in buone condizioni e consentono medie elevate. Attenzione ai limiti di velocità: ogni cartello è seguito da un autovelox. Ne abbiamo trovati centinaia.

In Norvegia le strade risentono dell'orografia impegnativa: sono spesso strette e con molte curve. Si incontrano molte gallerie, di solito strette e buie. Si trovano anche tratti di pericolosissime strade a tre corsie, con la corsia centrale per il sorpasso. Questa soluzione in Italia è stata fortunatamente abbandonata da decenni, dopo aver decimato il numero degli automobilisti. Probabilmente in Norvegia le cose vanno meglio per la disciplina generale.

In Svezia il territorio pianeggiante facilita le cose, ma anche qui abbiamo trovato lunghi tratti a tre corsie.

Clima

Eravamo rassegnati alla pioggia, che lo scorso anno (in luglio) ci aveva accompagnato per tutto il viaggio, ed invece il clima è stato una sorpresa molto positiva.

Praticamente abbiamo avuto sempre il sole, salvo la pioggia a Helsinki e un paio di giorni nelle Lofoten.

E naturalmente la neve a Magdalene Fjorden, dove però non ha fatto che accrescere il fascino del posto.

Di solito accendevamo la stufa nelle ultime ore della notte ed abbiamo consumato una bombola e mezzo di gas (ne avevamo portata una in più dall'Italia, che non è servita).

Lingua

Le lingue nordiche sono incomprensibili, ma l'inglese è parlato da tutti.

Moneta

Come sempre siamo partiti con pochissimo contante (circa 500 euro) ed abbiamo usato senza alcuna difficoltà le carte di credito, più comode e sicure

Telefoni e internet

La copertura per i cellulari è molto buona, salvo che nelle Svalbard, dove funzionano solo a Longyearbyen.

Abbiamo trovato collegamenti internet wireless gratuiti sul traghetto della Silja Line ed in albergo a Longyearbyen. Non ne abbiamo trovati altri, ma non li abbiamo nemmeno cercati.

