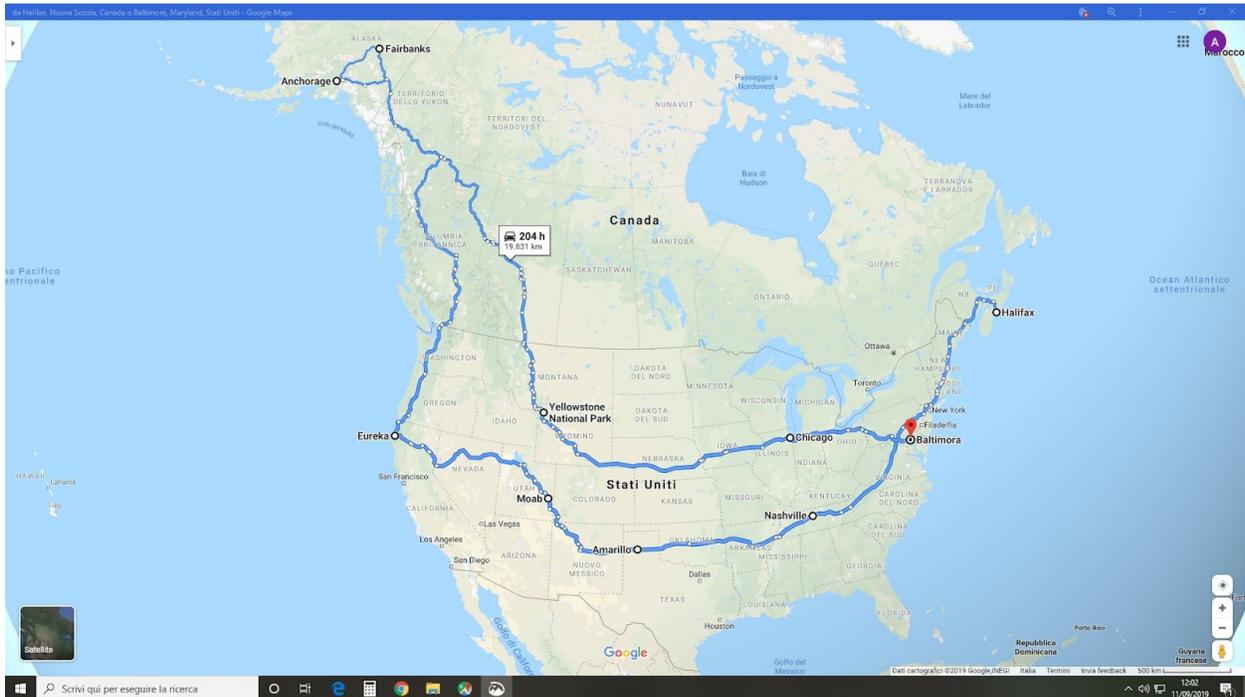


## 4 mesi in USA e Canada con il nostro camper

Dopo molti ripensamenti, aggiustamenti e compromessi finalmente a febbraio 2019, con il viaggio per imbarcare il camper, inizia la nostra avventura.

Questo il nostro itinerario, in linea di massima



L'idea iniziale era arrivare a Baltimora e ripartire da Halifax, ma grazie allo shut down in corso in quel periodo negli States, abbiamo ritenuto prudente invertire i termini della questione, quindi siamo arrivati ad Halifax che era ancora inverno, con tanta neve, fiumi e laghi ghiacciati. Poi verso sud attraverso il New England, la Blue Ridge Parkway in Virginia, quindi verso Ovest attraverso il Tennessee e l'Oklahoma, parte del Texas e poi il Sud Ovest.

Abbiamo trascorso circa 2 mesi tra New Mexico, Arizona e Utah per visitare con calma una zona che ci era piaciuta molto nei viaggi precedenti.

Dallo Utah a Ovest attraverso il Nevada, Nord California e poi a Nord, Oregon e Washington.

Infine il lungo tratto verso Nord: British Columbia, Yukon e Alaska. Ritorno percorrendo l'Alaska Highway, Jasper National Park, Yellowstone, e infine verso Est per imbarcare il camper a Baltimora.

Questo a grandi linee.

E' stato un viaggio calibrato sulle nostre esigenze, abbiamo volutamente tralasciato le grandi città, già viste, fatto deviazioni apparentemente illogiche per rivedere alcuni luoghi o andare a trovare amici.

Il viaggio è iniziato a marzo ed è terminato a luglio, quindi è troppo difficile dare indicazioni tappa per tappa, per cui abbiamo messo solo linee guida che speriamo possano essere utili per chi pianifica un viaggio simile.

## **L'equipaggio**

Alberto e Anna, pensionati alla ricerca del passato e di nuove avventure.

## **Organizzazione del viaggio**

### **Spedizione del camper**

Ci siamo appoggiati a Seabridge ( [www.seabridge-tours.de](http://www.seabridge-tours.de) ) che si occupa della spedizione, delle pratiche burocratiche di importazione temporanea e dell'assicurazione stradale. Alcune di queste pratiche vanno fatte dal proprietario, ma le informazioni fornite sono dettagliate e non abbiamo avuto problemi.

Non ci sono state sorprese rispetto al preventivo. E' una società tedesca ma, per chi non conosce il tedesco, parlano inglese e in questa lingua abbiamo svolto tutte le pratiche.

Sul sito c'è una pagina in italiano, non sappiamo se lo parlano anche.

Si può partire da Anversa o da Amburgo e si arriva ad Halifax (Canada), oppure Baltimora o Brunswick negli USA; il prezzo non cambia.

Il camper può partire carico con tutte le attrezzature, consigliamo di evitare di lasciare oggetti di valore ed elettronica.

Deve essere pulito e non ci deve essere niente a vista. Carburante al minimo, no acqua, no viveri e no gas e per noi, col bombolone, ha costituito un certo problema, in particolare al ritorno quando per svuotarlo abbiamo dormito varie notti con più di 30 gradi e il riscaldamento acceso.

### **Il camper**

Il mezzo è un Nabilia, monoscocca in vetroresina su meccanica Sprinter di 5,5 metri di lunghezza, acquistato usato proprio in funzione di questo viaggio. Volevamo avere un mezzo su meccanica Sprinter per l'assistenza tecnica e abbiamo verificato che il modello e il tipo di motore fossero stati importati negli USA ed i ricambi reperibili.

Con nostra sorpresa è stato molto ammirato, abbiamo anche ricevuto alcune offerte di acquisto, naturalmente essendo un mezzo in importazione temporanea non è possibile venderlo.

Dal punto di vista meccanico il camper si è comportato molto bene, nonostante i circa 40000 km percorsi e le numerose strade sterrate dove la trazione è stata ottima.

Molto buono il comfort di viaggio, grazie anche agli ammortizzatori OMA.

Siamo partiti con gli pneumatici invernali, dato che arrivavamo in Canada in inverno e in vista dei previsti percorsi sterrati e potenzialmente fangosi.

Avere un mezzo compatto è un vantaggio anche negli USA: si può parcheggiare sia nelle zone riservate ai camper che nelle zone riservate alle auto, opzione utile in alcuni parchi nazionali, e diventa comodo fermarsi all'interno dei centri abitati.



Parcheggio della Hoover dam.

Abbiamo anche potuto percorrere la Monument Valley (vietata ai camper) spacciandolo per un furgone.

### **Conviene portare il proprio mezzo o noleggiare?**

Fondamentalmente la convenienza di portare il proprio mezzo è inversamente proporzionale alle dimensioni dello stesso, si paga a metro cubo, e direttamente proporzionale alla durata del viaggio, dopo il mese e mezzo conviene pensarci.

Un altro dei vantaggi dell'aver il proprio mezzo è che abbiamo potuto percorrere numerose strade sterrate, molte delle quali di solito vietate ai camper a noleggio e siamo riusciti a campeggiare in situazioni spettacolari.

Interessante anche il basso consumo, almeno rispetto ai mezzi locali.





Meglio se è una meccanizzazione importata negli States per poter contare su una rete di assistenza in caso di guasti.

Seabridge aiuta molto nella preparazione della documentazione, ma è fondamentale sapersela cavare bene con la lingua.

Il mezzo è partito da Antwerp. Normalmente il viaggio dura 3 settimane ma molto dipende dalla stagione, se è inverno si può incappare in bufere e quindi ritardi.

Sempre meglio calcolare qualche giorno in più per il viaggio aereo, tanto resta in deposito al porto.

Il servizio è stato perfetto, non è stato toccato nulla ne' all'andata ne' al ritorno.

Un notevole vantaggio è che si può spedire il camper con tutte le attrezzature personali, abiti, scarpe e scarponi senza i limiti del bagaglio aereo, e nel viaggio aereo si va con il solo bagaglio a mano.

Naturalmente questo richiede una buona organizzazione.

Analogamente al ritorno si possono portare molte cose, per noi soprattutto libri.

Sia a Halifax che a Baltimora c'è la necessità di spostarsi in vari punti, spedizioniere, dogana, porto, quindi si deve prevedere o un noleggio auto o un taxi.

Segnaliamo anche che è possibile viaggiare con il camper sulla stessa nave. Abbiamo preferito l'aereo perchè non ci andava l'idea di trascorrere alcune settimane nell'atlantico del nord in inverno su una nave cargo.

Durante la preparazione del viaggio avevamo valutato alcune alternative.

Noleggio camper: per un viaggio di questa durata e con così tanti chilometri il costo diventava eccessivo, e le limitazioni d'uso troppo restrittive. Spesso si vedono offerte allettanti, ma una volta aggiunte le assicurazioni ed i km la cifra diventa completamente diversa.

Acquistare il camper negli USA e poi rivenderlo alla partenza: opzione interessante, ma soprattutto per soggiorni più lunghi.

Anni fa era frequente trovare proposte di buy-back, cioè acquisto con rivendita a prezzo prestabilito (con alcune limitazioni). Ora queste proposte sono più rare.

Aereo+auto+motel: per noi c'erano troppi no.

Dover cercare ogni notte un luogo -sosta può far perdere molto tempo, considerando che attorno ai parchi più gettonati i motel economici sono full e spesso lo sono anche quelli meno economici e prenotare in anticipo ci avrebbe costretto a soste prefissate; l'ipotesi di continue colazioni, pranzi, cene in ristoranti, considerando che non ci verrà mai lo stomaco di un americano, sarebbe stata pesante e/o dannosa.



Abbiamo anche valutato la possibilità di spedire la nostra auto fuoristrada camperizzata, già utilizzata per un viaggio in Islanda, con l'idea di alternare campeggio e notti in albergo. Attirava molto l'idea di percorrere alcune delle magnifiche piste del sud ovest.

Però alla fine per un periodo così lungo abbiamo optato per la comodità del camper.

## **Clima**

Gli USA sono un continente ne consegue che hanno zone climatiche molto differenti e, a seconda della stagione, ci si può trovare coinvolti in fenomeni climatici importanti.

Generalmente i bollettini meteo sono affidabili anche se gli eventi possono essere inusuali, tipo 24 ore di bufera di neve in New Mexico.

Oltre ai diffusi siti commerciali, abbiamo trovato molto utile il sito del NOAA

<https://www.wpc.ncep.noaa.gov/#page=ovw> che consultavamo spesso, anche per essere informati in caso di eventi estremi.

Tenendo presente queste considerazioni, abbiamo iniziato il viaggio a marzo e ci siamo subito diretti a sud, con l'obiettivo di visitare i parchi del sud-ovest (New Mexico, Arizona, Utah) tra fine inverno e inizio primavera evitando la stagione più calda, ed evitando la stagione degli uragani.

Inoltre in primavera il deserto fiorito è spettacolare.

Mediamente nella zona dei grandi parchi dello Utah abbiamo trovato temperature diurne di molto inferiori ai 30 gradi, con molta escursione termica (freddo di notte).

Gran parte della zona è ad un'altezza di circa 2000 metri, abbiamo dovuto rimandare la visita di Bryce a causa della neve.

In New Mexico siamo rimasti bloccati per 24 ore nel parcheggio di un Walmart da una bufera di neve, in compenso qualche settimana dopo a Phoenix si superavano i 40 gradi.

In questo modo siamo arrivati in Alaska a fine primavera, con tempo gradevole e gli orsi usciti da poco dal letargo.

Ovviamente rimanendo per un lungo periodo si finisce nell'estate e gli ultimi giorni passati tra Chicago e Toronto prima dell'imbarco a Baltimora sono stati veramente difficili per il caldo e l'umidità.

## **Abbigliamento**

Da questo punto di vista è stato un viaggio relativamente semplice, non necessitava di particolari attrezzature.

Giacca a vento, perchè alcuni parchi sono in quota e comunque in genere si parte presto al mattino, scarpe e scarponi comodi perchè si cammina parecchio.

L'abbigliamento negli States, ovviamente quello di tipo basic, è abbastanza a buon mercato, il solito Walmart è una grande risorsa in caso di necessità.

E' molto facile, quasi sempre, reperire lavanderie a gettoni, in genere vicino ai campeggi, in particolare ai KOA.

## **Strade**

E' un falso mito che le strade USA siano biliardi liscissimi: le buche si incontrano anche qui, in particolare alla fine dell'inverno.

I limiti di velocità variano da stato a stato, a volte anche da contea a contea.

Per giunta sono in miglia per ora, quindi è molto utile un Gps locale che tramuta le miglia in km e diventa più facile tenere sotto controllo la velocità.

E' importante conoscere le dimensioni del proprio mezzo in piedi e pollici.

Le regole del codice della strada sono molto simili alle nostre, con un paio di eccezioni:

- E' generalmente consentita la svolta a destra con semaforo rosso
- 4 way stop: sono incroci in cui tutti hanno il segnale di stop. La regola è che tutti si fermano e chi è arrivato per primo riparte per primo, e poi tutti gli altri in ordine di arrivo, in una specie di minuetto.  
Ci si ferma anche nel caso l'incrocio sia assolutamente deserto.

In generale, rispetto all'Europa, i segnali stradali utilizzano meno i simboli e più le parole. Ad esempio il divieto di sorpasso viene indicato dalla scritta "do not pass" o simili al posto del consueto cartello con le due auto affiancate.



I controlli, anche se non evidenti, sono continui.

Può capitare di essere fermati dalla polizia: fermarsi subito, non scendere, mani di tutti i componenti l'equipaggio bene in vista, presentare i documenti solo su richiesta, l'aprire un cassetto o aprire una borsa può insospettire e far pensare che si stia prendendo un'arma, rispondere alle domande in modo esauriente, spesso fanno parlare per capire l'eventuale tasso alcolemico o l'uso di droghe.

### **Rifornimenti**

Negli States le distanze tra un paese e l'altro sono molto diverse rispetto a quelle cui siamo abituati in Europa,

inoltre più ci si sposta verso ovest, più i distributori diventano rari.

Il gasolio (diesel) è diffuso ma comunque non si trova in tutti i distributori.

Il costo varia da stato a stato, l'Alaska è il più caro, intorno a Las Vegas si trovano i distributori più economici.

Il prezzo è indicato al gallone che corrisponde a circa 3,78 litri, mediamente era intorno ai 3 dollari al gallone. Alcuni distributori richiedono il pin della carta di credito alla pompa, e allora tutto bene. Altri richiedono lo zip code (il nostro cap) e non sempre il nostro viene riconosciuto. In questo caso si paga prima di fare rifornimento, solo pochi distributori si fidano abbastanza da permettere di fare il pieno e pagare dopo. Quindi bisogna calcolare quanto carburante serve. Per misura prudentiale, noi abbiamo cercato di non andare mai al di sotto della metà del serbatoio.



Distributore, campeggio, negozio sulla Alaska Highway

## Gas

Il nostro mezzo è provvisto di bombolone, serve l'adattatore che è lo stesso usato in Germania (acme). I distributori sono abbastanza frequenti, in genere in prossimità dei campeggi o dei rivenditori di camper. Non ci sono difficoltà nel fare rifornimento, sempreché capitate negli orari giusti, l'addetto abbia voglia di farvelo e l'impianto funzioni (sono successe tutte queste cose).

E' da ricordare che negli USA gas significa benzina (è l'abbreviazione di gasoline), il GPL si dice LPG ma più spesso viene denominato Propane.

Qui l'elenco dei distributori: [https://afdc.energy.gov/fuels/propane\\_locations.html#/find/nearest?fuel=LPG](https://afdc.energy.gov/fuels/propane_locations.html#/find/nearest?fuel=LPG)

Sono abbastanza diffusi, ma non dappertutto.

Le bombole di gas si trovano nel solito Walmart, in parecchi supermercati e centri outdoor.

## Smaltimento rifiuti

Da questo punto di vista, c'è molta differenza con l'Europa.

Solo in alcuni parchi si trova la differenziata per quanto riguarda le lattine, normalmente tutto finisce nell'indifferenziato.

Nelle zone - habitat degli orsi i contenitori sono a prova d'orso.

Generalmente in giro non si trova immondizia, almeno all'inizio di stagione come eravamo noi.

Molti parchi minori hanno tanti volontari che provvedono alla pulizia del luogo mentre nei parchi nazionali provvedono i rangers..

In un paio di casi abbiamo ripulito la nostra piazzola.

## Viveri

Anche se, pensando agli Stati Uniti, è l'ultima cosa che viene in mente, ci sono luoghi dove l'approvvigionamento può presentare alcune difficoltà.

In particolare all'ovest, non a tutti i luoghi segnati sulle carte geografiche corrisponde un vero paese, potrebbe essere una fattoria sparsa, un incrocio di strade o semplicemente un negozio



Alcuni micro villaggi possiedono uno store dove in genere si trova l'indispensabile ( per loro): pane, latte, bibite e snacks vari, questi in quantità e varietà impressionanti.

Altra difficoltà riguarda i quantitativi: in America si fanno un punto d'onore che tutto sia grande, quindi non si trova, che so, un petto di pollo, ma confezioni a partire da 3 - 4 libbre di petto di pollo.

Le etichette sulle confezioni sono “semplificate” rispetto alle nostre, non tutti gli ingredienti sono riportati e nemmeno i luoghi di provenienza.

Vengono però sempre specificati gli ingredienti a rischio di allergia.

Si trovano tutti i cibi che riguardano le varie diete e anche diverse patologie.

Moltissimi i prodotti italiani o pseudo tali, in genere nel reparto “ethnic”

### **Campeggi e soste**

Negli Usa si trovano tantissime soluzioni diverse per quanto riguarda la vita all'aria aperta.

Si va dai campeggi tipo Koa, super organizzati e super costosi ai “dispersed camping” spesso gratuiti ed estremamente spartani.

I campeggi all'interno dei parchi nazionali in genere vengono prenotati con mesi di anticipo e quindi risultano inutilizzabili per chi viene da lontano e non ha una data precisa o, come noi, vuole mantenere una certa flessibilità.

Noi siamo riusciti ad utilizzare solo quello del Chaco Canyon.



Negli altri casi gli stessi rangers suggeriscono una serie di primitive camp, che comunque spesso risultano full anche quelli.

Sia nei dispersed che nei primitive è spesso presente la possibilità di scaricare, ma non sempre si trova acqua da caricare.

In compenso è perfettamente accettabile entrare nel campeggio del parco nazionale solo per caricare acqua.

Nei parchi gestiti dal BLM e nelle national forest si può pernottare gratuitamente o con una cifra molto bassa .

Quando è richiesto il pagamento, tra i 10 e i 15 dollari, lo stesso avviene mettendo i soldi in una busta all'ingresso del parco ed esponendo sul mezzo il talloncino di avvenuto pagamento.

Anche se sembra tutto deserto, i ranger passano e controllano.

Questi campeggi sono provvisti di piazzole numerate e decisamente grandi per i nostri standard, tutte dotate di tavolo e pit fire, alcune anche di legna.

Infatti sembra impossibile trascorrere una notte senza accendere il fuoco, non necessariamente per grigliare qualcosa.

Si può sostare anche presso alcuni parcheggi dei supermercati Walmart, non in tutti, chiedere sempre. E' una soluzione che a noi non è piaciuta molto e l'abbiamo utilizzata solo quando non c'erano alternative, perchè solitamente il supermercato resta aperto tutta notte e quindi il traffico è continuo.

Durante i trasferimenti abbiamo usato spesso, dietro consiglio di un amico, le soste per camion (truck stop) Pilote e FlyingJ..immensi parcheggi popolati da persone che lavorano e quindi riposano nelle ore di sosta e non bevono. E' buona norma posizionarsi in uno spazio piccolo e quindi non utilizzabile da loro, alcuni parcheggi prevedono anche una zona auto.

Abbiamo trovato molto utili questi siti:

[www.allstays.com](http://www.allstays.com) (e relativa app) riporta campeggi, truck stop, Walmart e altro.

[www.freecampsites.net](http://www.freecampsites.net) riporta campeggi e opportunità di sosta gratuiti o a meno di 12 \$

Altra possibilità sono i parcheggi dei casino, in genere gestiti dalle varie tribù di nativi. Occorre registrarsi, si può usufruire del ristorante o dei vari giochi ma non è obbligatorio.

Diversamente da quello che potevamo pensare prima di iniziare il viaggio non abbiamo mai avuto sensazione di insicurezza.

Carico e scarico (RV Dump): se ne trovano molti, sia gratis che a pagamento, spesso associati alle stazioni di servizio. Utile il sito [www.rvdumps.com](http://www.rvdumps.com) o altri simili.

Il loro sistema di scarico è diverso dal nostro, ma non ci sono problemi a scaricare la cassetta WC. Più complicato scaricare le grigie, ma con un mezzo compatto si fa.

Alcuni esempi di situazioni di campeggio



Campeggio "sospeso" in Tennessee



Dispersed camping vicino a Page (Arizona)



Campeggio di Hite, Glen Canyon



Indian Creek



Valley of the Gods, dispersed camping



Canyonlands. Spesso le dimensioni delle piazzole sono enormi rispetto agli standard Europei



Evergreen, Oregon, museo dell'aviazione. Si può pernottare nel parcheggio del museo. Siamo accanto ad un missile.

## **Parchi**

I Parchi sono pressochè infiniti. Hanno varie gestioni: nazionali, di stato, tribali. Poi ci sono le National Forest ed i BLM (Bureau of Land Management).

Per i National parks conviene fare il pass annuale, valido per famiglia.

Si può fare in tutti i parchi nazionali e ovviamente conviene farlo nel primo in cui si incappa.

Noi l'abbiamo pagato 80 dollari e considerando che in alcuni parchi l'ingresso è di 30 dollari al giorno, è decisamente conveniente.

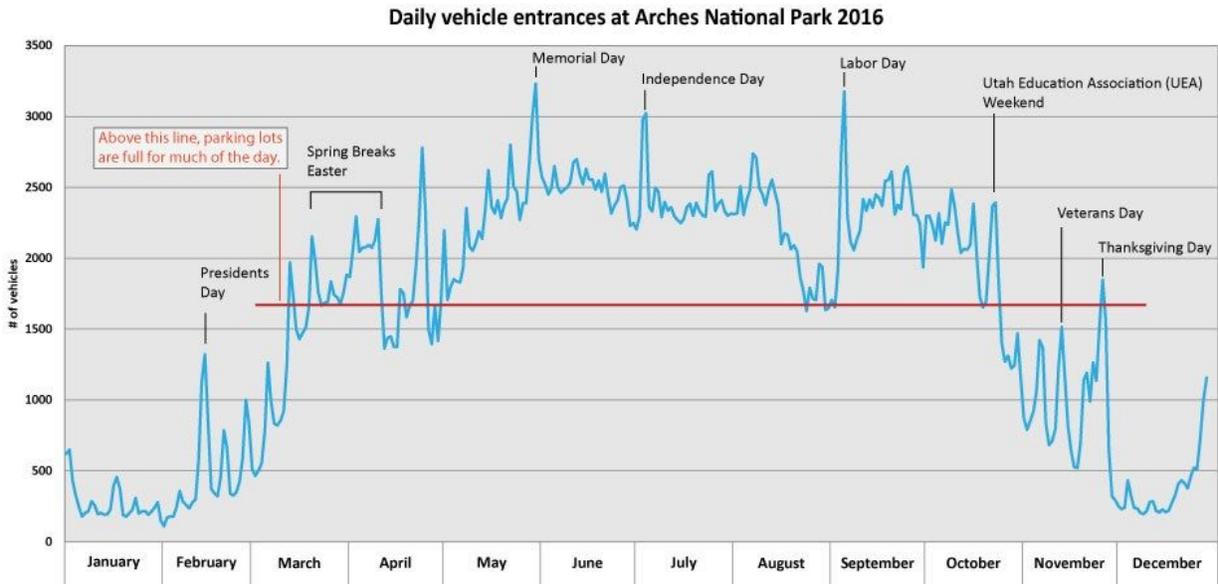
Non tutti i parchi godono della stessa fama e quindi della stessa affluenza, è meglio informarsi bene prima sui vari siti per evitare di passare ore in attesa prima di accedervi o di non potersi fermare perchè tutti i parcheggi sono completi.

Arches è uno di quelli in cui conviene accedere prima delle otto del mattino, anche in momenti di bassa stagione. Noi eravamo lì molto prima e praticamente abbiamo visto sorgere il sole ogni mattina da un arco diverso.

Alcuni parchi, in genere i più popolari, forniscono informazioni sul traffico e utili suggerimenti.

Ad esempio questo è il link per Arches: <https://www.nps.gov/arch/planyourvisit/traffic.htm>

Interessante il grafico dell'affollamento:



ormai l'alta stagione è molto estesa

Ogni parco ha un visitor center dove si possono trovare informazioni e acqua, il livello di simpatia e disponibilità dei rangers è inversamente proporzionale al numero di accessi.

Prendere sempre molto seriamente gli avvisi di pericolo che vengono dati e portarsi appresso, anche nelle camminate più brevi, un adeguato quantitativo di acqua, nei parchi quasi mai ci sono fontane, sorgenti o punti di ristoro.

Attorno ai parchi più famosi, spesso se ne trovano altri più piccoli, magari non così spettacolari ma con caratteristiche simili, e spesso sono quasi deserti.

Comunque per chi vuole godersi gli ambienti naturali una sola cosa è imprescindibile: alzarsi molto, molto presto e camminare tanto.

Senza fare descrizioni che si trovano su tutte le guide, alcune avvertenze sui principali parchi.

**Arches** ne abbiamo parlato sopra.

**Bryce canyon:** si trova ad una quota elevata, la parte finale è a 2800 metri. Quindi all'inizio della stagione alcuni sentieri possono essere chiusi per neve.

Stesso discorso vale per il **North Rim** del Grand Canyon e **Lassen volcanic** (north California).

**Monument valley:** i camper non possono accedervi e i viaggi organizzati hanno tempi contingentati che tolgono molto al piacere della visita.

**Grand Canyon** è sempre molto affollato, c'è anche difficoltà di parcheggio.

O ci si limita a vederlo dall'alto dai punti panoramici o per vederlo bene bisogna scendere e prepararsi a scarpinate impegnative su sentieri con molto dislivello.

**Antelope** è costoso, solo visite guidate, affollato e il giro è molto più veloce di quanto vorreste, ma ne vale assolutamente la pena. In quella zona ci sono molti altri slot canyon, non così famosi e forse meno spettacolari, ma comunque bellissimi e dove si può andare in completa solitudine.

**Valley of the Gods, Cathedral valley** e alcune piste di **Escalante** sono sterrate e non sempre percorribili.

Qualche foto di parchi "minori"



Valley of fire, vicino a Las Vegas



Valley of fire



Valley of fire



Snow Canyon



Vermillion Cliff



Marble Canyon



Uno slot canyon lungo la Hole in the rock road, Escalante

## Fauna

Data la vastità del territorio e la scarsa densità, al di fuori delle città, gli animali in generale e la fauna selvatica in particolare, sono una presenza costante, nel bene e nel male.

I rattlesnakes (serpenti a sonagli) sono diffusi in molti più stati di quanti immaginassi e sui terreni sabbiosi è piuttosto facile incontrare le loro tracce.



Traccia di serpente a sonagli

Coyote e road runner sono presenze simpatiche e aggiunti alle formazioni rocciose danno la sensazione di essere in un cartone di Disney.



Coyote vicino a dove abbiamo pernottato

I leoni di montagna si sentono “ruggire” anche da grande distanza, spero, avendone sentito uno dietro la schiena; sono poco visibili perchè si confondono col colore delle rocce.

Gli orsi sono tanti ma, se non disturbati, vivono la loro vita tranquilli lasciandovi tutto il tempo per fotografarli da distanza di sicurezza.



Orso nero che fa colazione



Grizzly adulto a bordo strada sulla Alaska Highway



Cucciolo di Grizzly. Notare gli unghioni già ben formati

Istrici, volpi, bufali, alci, tacchini selvatici, mule deer e tutto quello che può venire in mente in questo campo, attraversano la strada nei luoghi più impensati e conviene tenere sempre gli occhi bene aperti. Le aquile e altri infiniti rapaci, svolazzano sulle teste anche a poca distanza.



Aquila dalla testa bianca vicino al campeggio di Skagway  
Molti tipi di fauna marina si possono "incontrare" effettuando tratti dell'Inside passage in Alaska.



Orca giocherellona ripresa dal traghetto

## Alaska



Alaska flag

Secondo noi l'Alaska merita due note a parte perchè è un mondo a parte. Innanzitutto per accedervi si passa varie volte la frontiera perchè non esiste una strada costiera e, a patto di non usare l'Inside Passage, traghetto che collega tutti i luoghi abitati della regione lungo la costa, si deve necessariamente fare avanti e indietro dal Canada,

E poi perchè l'**Alaska è grande**, come si vede sovrapponendola alla mappa degli USA



### L'Alaska è lontana.

Da Seattle (ultima grande città negli Usa) ad Anchorage sono circa 3600 km per la strada più breve, e quindi estendere all'Alaska un viaggio in USA significa aggiungere parecchi km. Per fare un esempio, è più della distanza tra Chicago e Los Angeles.

L'Alaska è poco popolata, in totale sono circa 730000 persone (e, si stima, circa 130000 orsi...)

Per arrivare in Alaska si attraversa lo Yukon, che è molto meno popolato dell'Alaska. La capitale è Whitehorse, dove abitano 25000 dei circa 38000 abitanti totali, su una superficie una volta e mezza l'Italia.

Ad ogni frontiera i controlli saranno accurati e non dovrete meravigliarvi se vi chiederanno dove state andando anche all'inizio di una strada che porta ad una e una sola destinazione.

I doganieri non sono dotati di ironia, quindi conviene sempre rispondere con la massima disponibilità. A questo punto scoprirete quanti di loro hanno vari collegamenti con l'Italia, farete piacevoli conversazioni e vi raccomanderanno anche la birreria da non perdervi assolutamente.

Le strade sia in Alaska che nello Yukon hanno vari e differenti problemi: innanzitutto sono poche, molte non sono asfaltate, alcune sono su permafrost, il che vuol dire che d'estate il terreno su cui poggiano può deformarsi, altre sono percorribili solo se non piove perchè il terreno diventa molto scivoloso in caso di pioggia..



In Alaska dicono di avere 4 stagioni: Quasi inverno, inverno, ancora inverno, riparazione strade.

In conclusione: buche, avvallamenti, crolli laterali, tanti e continui lavori in corso, sensi unici alternati con attese che possono superare la mezz'ora, in luoghi dove consigliano di non aprire porte e non mangiare niente coi finestrini aperti perchè ci sono orsi in giro



E orsi in Yukon e Alaska ce ne sono veramente tanti e anche in questo caso è bene seguire tutti gli avvertimenti che vengono dati: non lasciare cibo o rifiuti incustoditi, conservare i cibi in contenitori ermetici (il frigor del camper è ok), mantenere le distanze in caso di avvistamenti, mai posizionarsi tra una madre e i suoi cuccioli.



Se si è in tenda si devono avere appositi contenitori a prova di plantigrado, vengono testati da orsi catturati per motivi vari (malattie, troppo dipendenti dagli umani, ecc) in un centro nei dintorni di Yellowstone.

Ad inizio estate, quando siamo andati noi, gli incontri avvengono principalmente ai bordi delle foreste: gli orsi appena usciti dal letargo, cercano particolari erbe per depurarsi.

A fine estate invece, fanno scorta di proteine quindi li si incontrano soprattutto lungo i fiumi e i torrenti ricchi di salmoni.

Per arrivare in Alaska, via terra, la strada è una: l'Alaska highway, lunga, infinita e dopo i primi 2 o 300 km, anche piuttosto monotona. Le tappe per i rifornimenti, sia di viveri che carburante sono obbligate e indicate sulle mappe ed è bene non saltarne nemmeno una perchè non tutti i distributori segnati sulle mappe esistono, sono aperti o provvisti di carburante. Quindi appena possibile fare rifornimento.



Indispensabile avere anche almeno una ruota di scorta e saperla cambiare con una certa velocità: a noi è capitato di doverlo fare poco dopo aver incontrato due famigliole di grizzly e penso si siano raggiunti tempi poco sotto i pit-stop Ferrari.

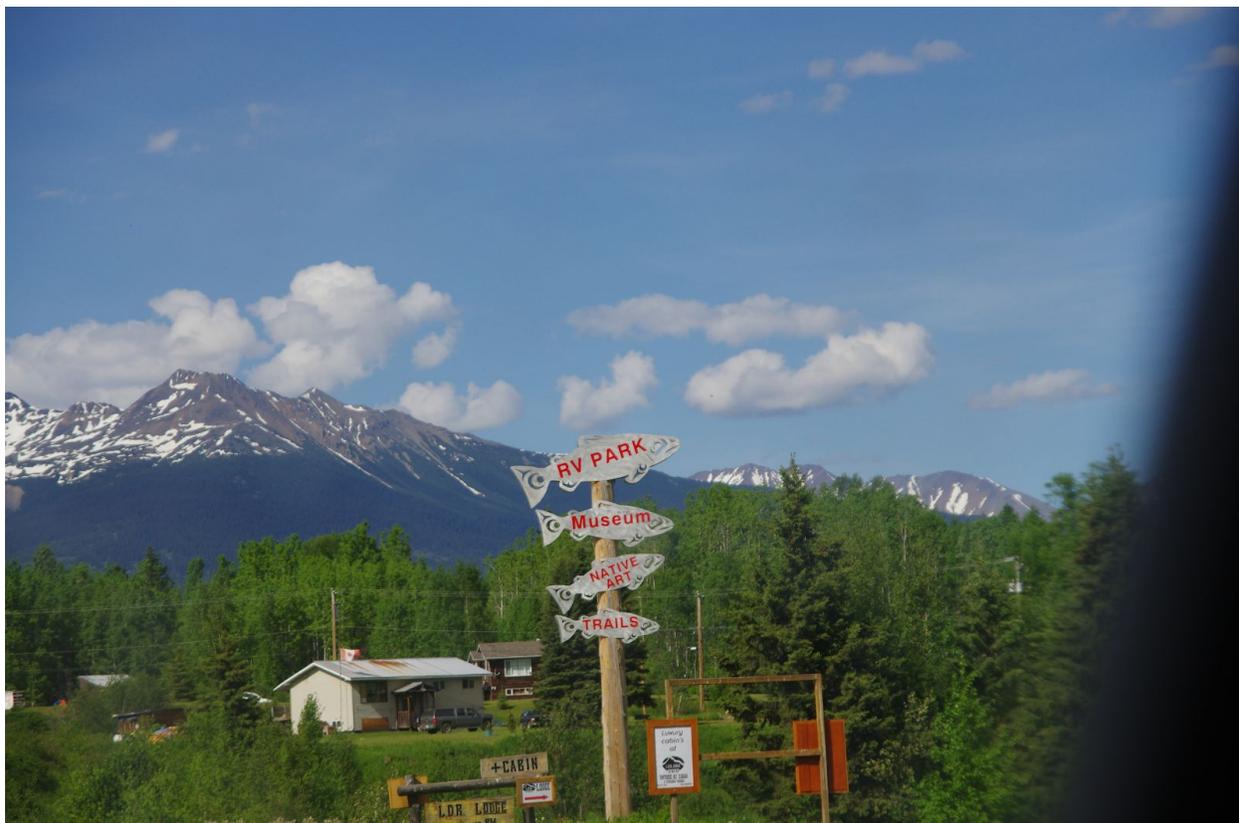
E' indispensabile munirsi di spray anti-orso: i ranger girano con quello nella fondina.

Si acquista nei supermercati, reparto armi, presentando un documento e firmando una dichiarazione e moduli vari.

Leggere bene le istruzioni e prepararsi, anche psicologicamente, ad usarlo sul serio.

La densità di popolazione è bassa e proprio per questo gli abitanti sono amichevoli e molto disposti all'aiuto: quando ci siamo trovati in difficoltà abbiamo trovato aiuto, collaborazione e disponibilità, tanto che poi viene spontaneo ricambiare.

I paesi, pur essendo molto piccoli, sono curati e quasi sempre hanno un museo, a volte molto essenziale, dedicato alla cultura locale.





La vita scorre in modo diverso in Alaska e il tempo ha un altro ritmo: tutto quello che non c'è, deve arrivare da città più grandi e molto lontane, quindi impiega giorni, le nostre gomme hanno impiegato 10 giorni e solo perchè l'ordine è arrivato prima che il camion partisse, altrimenti sarebbero stati molti di più. Questo è un elemento di cui tener conto se si viaggia col proprio mezzo.



Valdez, Alaska

La copertura telefonica è scarsa e limitata ai centri principali. Lungo l'Alaska Highway o nella ancora più solitaria Cassiar Highway si può contare solo su alcuni hotspot Wifi messi a disposizione dai visitor centre o da privati nei pochi centri che si attraversano.

La stagione in cui le strade sono aperte è molto breve, per esempio la "top of the world" è aperta di solito (ma non sempre) da giugno a settembre, cioè nel periodo in cui è senza neve.

I prezzi di viveri, musei, carburante in Alaska sono più alti che altrove.

Detto tutto ciò, perchè andare in Alaska?

Per noi è stata la scoperta di un luogo unico, quello dove ancora ci si sente di stare vivendo un'avventura, veramente un'ultima frontiera. Un luogo dove la vita dei pionieri e dei cercatori d'oro (mannaggia a Topolino) non è il lontano passato ma è "ieri" ed è così parte della realtà quotidiana che lo tocchi con mano, dove si viaggia per centinaia di km incontrando solo animali e sentendosi davvero noi gli ospiti nel loro mondo, dove il silenzio è assoluto, talmente profondo da essere per me il ricordo più vivo, più ancora dei paesaggi. E' un insieme di sensazioni difficili da descrivere.

E' un pezzo di America che ha solo la lingua in comune con gli States.

