

Un viaggio meraviglioso con una spesa ridicola, per conoscere posti bellissimi, rischiare la pelle e... divertirsi come matti



Tunisia low cost

IN CITTÀ OCCHIO AL TRAFFICO: L'ESAME PER LA PATENTE È STATO INTRODOTTO SOLO DUE ANNI FA



SPETTACOLARE IL PASSAGGIO DALLE ROVINE ROMANE DI HAIDRA (SOPRA). A FIANCO, GIUSEPPE SOLAZZO, MIRKO SEVERI, GIANNI GHIARA E GIUSEPPE GASBARRO AL CAFÉ DU DESERT. PER CHI VUOLE FORTI EMOZIONI... PEPPERONCINI, OPPURE LA STRADA NEL PAESE DIROCCATO DELL'OASI DI MIDES.

È POSSIBILE affrontare il Sahara armati solo di un GPS, con moto "datate" e non proprio adatte, e un budget irrisorio? Noi ci abbiamo provato...

Da Tunisi, un giro in senso antiorario fino ad arrivare al deserto, per poi tornare a riprendere il traghetto a La Goulette. Un'idea nata quasi per scommessa, tra quattro amici tutti pressoché digiuni di fuoristrada. Con un imperativo: economia!

Le moto sono le nostre: Gianni ha una vecchia Cagiva Canyon 600 che pochi giorni prima della partenza rende l'anima e ci costringe al trapianto di un motore 500 recuperato in extremis; l'altra monocilindrica del gruppo è una ben più moderna KTM 640 Prestige alla quale Giuseppe ha sostituito i cerchi motard da 17" con ruote da 21" e 19" più adatte al fuoristrada.

Le altre due sono bicilindriche: una vecchia Cagiva Grand Canyon di proprietà dell'altro Giuseppe, e la Honda Transalp ultima versione di chi scrive. Tutte, ovviamente, dotate di pneumatici artigliati.

Il 15 settembre partiamo da Bologna, a Civitavecchia ci imbarchiamo e dopo un giorno esatto di traghetto arriviamo in Tunisia, dove ci aspetta una sorpresa alla dogana: i GPS sono vietati, ammessi solo se integrati nel veicolo; in caso contrario vengono trattiene e riconsegnati alla ripartenza. Ma con uno stratagemma riusciamo a far passare quello montato sulla Canyon e salviamo il viaggio.

Più semplice prelevare moneta locale da un bancomat: 1 dinaro vale 0,51 euro.

A Gammarth, 15 chilometri da Tunisi, gli alberghi sono cari. Per risparmiare bisogna cercare sistemazioni tipo "pension" o "maison", e così finiamo in un appartamento, un po' arrangiato ma confortevole. Il prezzo va contrattato, ovviamente, ma in questo modo abbiamo sempre alloggiato in posti curati spendendo dai 4 ai 10 euro a notte, colazione compresa. Bisogna solo avere la pazienza di cercare un po' ad ogni tappa, con un occhio di riguardo per la sistemazione notturna delle moto, possibilmente al chiuso e ben legate.

TUNISI come ogni metropoli ha un traffico assurdo. Anche con le moto non si passa e le manovre degli automobilisti sono imprevedibili e pericolose: qui fino a poco fa un vero esame per conseguire la patente non esisteva, e solo da un paio d'anni a questa parte il governo ne ha introdotti di più seri. Di conseguenza...

Usciti dalla città ci dirigiamo a ovest, dire-

zione Bèja; ai bordi delle strade montagne di immondizia accatastate dal vento che qualcuno provvede a incendiare quando raggiungono una certa altezza.

Attraversiamo anche Nefza e vorremmo puntare verso il mare di Tabarka, una delle più belle spiagge della Tunisia, ma ad Ain Sebaa scopriamo alcune strade sterrate che secondo la cartina dovrebbero portarci ugualmente ad Ain Draham.

Chiediamo informazioni ad una pattuglia di polizia (le troviamo spesso anche in posti impensabili ed irraggiungibili), loro ci rassicurano e ci mettono addirittura a disposizione un ragazzino munito di scooter per farci da guida.

A Jendouba veniamo assaliti da ragazzini curiosi e affascinati, non ci sono moto in circolazione a parte quelle dei poliziotti e da anni la Parigi-Dakar non passa più da qui.

Dormiamo a Le Kef e il giorno dopo puntiamo dritti verso la Tavola di Jughurta. Il monolite ci si para innanzi maestoso e imponente. Un tempo rifugio del principe numide Jughurta, la roccaforte accessibile solo da una stretta scala scavata nella roccia, sul lato nord, si estende per 80 ettari e conserva ancora i cunicoli scavati nella roccia che fungevano probabilmente da silos per il grano, indispensabile per resistere ai lunghi periodi di assedio. La roccia è uno spettacolo unico e lo è anche il panorama che si presenta dalla vetta.

Continuiamo la strada sterrata ed arriviamo ad Haidra. Sembra una città fantasma ma c'è la stazione e un treno ci passa. Appena fuori dal centro della città, rovine romane risalenti al 200 d.c. ancora ben conservate, tra cui l'arco trionfale integro, dedicato a Settimio Severo.

Al parco naturale di Jebel Chambi il custode ci consente di entrare con le moto, ma non avvistiamo nessuno degli animali protetti indicati dai cartelli all'ingresso: forse sono spaventati dal rumore dei nostri scarichi. Ci ritroviamo fermi sulla cresta più alta del parco più alto della Tunisia a godere di una vista mozzafiato e solo in quel momento, con i motori spenti, ci accorgiamo che alla nostra destra, poco distante, un mufone ci studia incuriosito.

A SBEITLA dobbiamo accontentarci di una sistemazione di emergenza, in camere sporche e senza acqua calda, ma capiterà altre volte di dover chiudere un occhio, o entrambi.

Il giorno successivo nel tratto da Sbeitla a Gafsa improvvisiamo un paio di percorsi



PER CHI È ALLE PRIME ESPERIENZE DI FUORISTRADA, LA SABBIA NON È SEMPLICE, SI RISCHIA DI AFFONDARE. DA SINISTRA, IN SENSO ORARIO, L'ARCO TRIONFALE DEDICATO A SETTIMIO SEVERO AD HAIDRA, UNA "SELEZIONE" DELLA CUCINA TUNISINA E UN BENZINAIO ABUSIVO.



ALLA LARGA DAI VENDITORI ABUSIVI DI BENZINA: SPESSO È "ALLUNGATA". E QU ELLA UFFICIALE COSTA SOLO 0,60 EURO AL LITRO

off-road ma dobbiamo ancora prendere confidenza coi mezzi e capita spesso di incappare in innocue scivolate. C'è un gioco nel gioco: chi cade di più, al rientro paga la pizza a tutti.

Da Gafsa in poi il paesaggio cambia. Si passa da scenari che ricordano la Sardegna, con boschi di sugheri e distese di fichi d'india, ad appezzamenti di terra completamente privi di vegetazione, rocciosi, lunari.

La temperatura sale sopra i 40°C ma il clima è secco e ventilato e si sopporta bene; le camel-bag comunque sono state un acquisto intelligente...

Sulle strade asfaltate è bene tenere una velocità di "sopravvivenza" sia per noi che per i motori: prossima ai 100 km/h per garantire un buon raffreddamento ad entrambi.

In questo tratto si incontrano spesso a bordo strada venditori abusivi di benzina. In

Tunisia non è cara (0,60 euro al litro, prezzo imposto e identico in tutta la nazione) ma il confine con l'Algeria è a due passi e là costa un quinto, così c'è chi fa la spola per rivenderla. Però quel carburante spesso viene "allungato": meglio evitare rischi.

Da Metlaoui ci arrampichiamo a suon di curve su una strada suggestiva e serpeggiante che sale fino a Moulare per poi ridiscendere fino a Redeyef. Proseguiamo fino a Tamerza dove balzano agli occhi la prima vera oasi e i resti della vecchia città costruita sul letto del fiume e andata quasi completamente distrutta nell'alluvione del 1969.

Proseguiamo fino a Mides per ammirare il canyon confine geografico con l'Algeria. Alle bancarelle del posto facciamo scorta per i parenti di "rose del deserto", giusto per appesantire un po' le moto. Scattiamo foto e ci godiamo un tè alla menta con gente del posto.

Torniamo a Tamerza per visitare la "grande cascata" e qui incontriamo Farouk, una guida locale che parla molto bene l'italiano e si propone come cicerone per il giorno seguente per visitare posti che, ci garantisce, sono fuori dalle normali escursioni turistiche.

L'idea ci piace e decidiamo di saltare una tappa e fermarci un giorno in più nell'oasi.

Prima di cena Farouk ci guida a piedi dentro un altro canyon altrettanto spettacolare, ci fa assaggiare i datteri più buoni che avessimo mai sentito cogliendoli dalla pianta e ci porta alla cascata dell'oasi dove facciamo un bel bagno.

La notte arriva presto e la luna piena illumina a giorno l'oasi. Dormiamo in un bungalow in compagnia di un geko che veglia su di noi.

Il giorno seguente partiamo presto, caricando a turno Farouk. Avere un passeggero

non è piacevole sugli sterrati impegnativi, ma ci alterniamo ed è sopportabile.

Torniamo a Redeyef, all'imbocco della Pista di Rommel. È una strada di una decina di chilometri, costruita in un solo mese dai soldati dell'Afrika Korps comandati dal generale tedesco per sfuggire agli inglesi durante la Seconda Guerra Mondiale. La lingua di cemento si snoda come un serpente su un passo tra i più belli di tutta la Tunisia. Contrasta un po' col paesaggio, ma è un pezzo di storia. Visitiamo anche la grotta da cui venne estratto il materiale necessario per tale costruzione: servita in seguito per girare alcune scene del film "Il paziente inglese", è un tunnel che si sviluppa sotto terra per più di 3 chilometri.

Discendiamo il canyon con le moto fino a una piccola sorgente scavata nella roccia. Così ben nascosta che solo dei dromedari assetati avrebbero potuto scoprirla. E di una

bellezza unica: uno spicchio di paradiso, qui nel deserto.

NEL FRATTEMPO finiamo sulla prima vera striscia di sabbia, nel letto prosciugato del fiume. Percorriamo solo qualche metro e, alla prima lieve incertezza sull'acceleratore, le moto sprofondano fino al motore. Sembra più difficile di quello che ci aspettavamo e ci restiamo male, ma rimandiamo la questione a quando non potremo evitarla.

Continuiamo verso sud in direzione del lago salato (el chott) di Chott el Gharsa. La guida non è sicura che riusciremo ad attraversarlo perché la settimana prima è piovuto e c'è il rischio che sia ancora allagato e impraticabile. Invece scopriamo che il fondo è perfetto: traversi, impennate e sparate a tutto gas che alzano colonne di terra. Non usciremmo mai di lì...

Però quello è il posto più trafficato del sud

della Tunisia, e bisogna fare attenzione ai fuoristrada che scarrozzano avanti e indietro i turisti. Le strade che percorrono loro non sono quelle che interessano a noi, ma è bene stare all'erta.

Come non doveva assolutamente succedere, ci facciamo prendere la mano da quel terreno, esageriamo e Giuseppe vola giù da una collinetta con la KTM, picchiando la spalla. Ghiaccio istantaneo e pausa di riflessione. Sente male ma riesce ancora a guidare, solo al rientro in Italia, (cioè dopo un'altra settimana di viaggio) scoprirà di avere una frattura multipla alla testa dell'omero.

Rimettiamo in sesto il faro anteriore col nastro americano e soprattutto Giuseppe con un paio di antidolorifici, e ripartiamo, mogi. Attraverso il lago salato giungiamo al posto in cui è stato ambientato un villaggio del film "Guerre Stellari".

Ripartiamo verso Nefta e ci troviamo ad affrontare il primo tratto di tole ondulate, alternato a dune di sabbia, che ci smonta letteralmente le moto: volano via bagagli, specchietti, supporti delle targhe e persino alcune viti. La prendiamo sul ridere e srotoliamo altri metri di nastro americano. Solo pochi chilometri di continue vibrazioni per un risultato devastante: da non credere!

Riaccompagnamo Farouk a Tamerza e brindiamo al bellissimo giro con una vera birra. Non è semplice trovarne in giro, e ce la godiamo. Però arriviamo a Douze a notte fonda, dopo un tappone di oltre 400 chilometri, stremati. Passeremo qui due giorni per dar modo a Giuseppe di riprendersi dalla botta e per preparare la traversata del deserto, fulcro della nostra vacanza.

Il giorno dopo lo impieghiamo a raccogliere informazioni su come affrontare al meglio la traversata. Siamo sul punto più delicato di tutto il viaggio e questo tratto di deserto che va da Douze a Ksar Ghilane sarà il giro di boa del nostro tour.

In paese facciamo amicizie facilmente. Tutti hanno voglia di parlare e in ogni locale sono appese foto di persone e team che hanno partecipato alla Parigi-Dakar. Però le indicazioni su come affrontare le dune sono discordi e prendiamo solo i suggerimenti che ci sembrano più sensati: partire presto per sfruttare la sabbia ancora indurita dall'umidità della notte e non trovarsi nelle ore roventi in mezzo al deserto, e portarsi una bella scorta d'acqua (calcoliamo 4 litri a testa). Copriamo con del nastro le varie serrature delle moto (tappo serbatoio, blocchetto contatto e serratura sella) per evitare che la sabbia le blocchi... e siamo pronti!

SONO le 5 del mattino del 22 settembre quando affrontiamo le prime vere dune: si alternano per una cinquantina di chilometri ad una pista sterrata e, a parte le numerose cadute dovute soprattutto al timore di tenere aperto il gas, la cosa sembra fattibile.

Puntiamo verso sud ed è imbarazzante guardarsi intorno e vedere sempre e solamente lo stesso scenario. È una sensazione di smarrimento totale. Recuperiamo chilometri in fretta e giungiamo abbastanza presto al Café du Desert: un piccolo bar arrangiato alla fine della pista sterrata, ultimo baluardo di civiltà prima del "grande nulla".

Ci fermiamo a bere un tè in compagnia del titolare, facciamo un briefing e decidiamo di tenere le ruote sgonfie.

Ripartiamo ottimisti, la pista è ben visibile, impossibile sbagliare. Le ruote sgonfie però si fanno sentire quando dalla sabbia si passa allo sterrato, le pietre urtano forte sul cerchio. Bisogna rialzare almeno di 0,5 bar la pressione, ma prima Gianni fora la ruota posteriore e i guai seguono a catena. Impieghiamo quasi due ore a cambiare la camera d'aria a causa della sabbia che si infila dappertutto. Non è banale nemmeno gonfiare la gomma, il piccolo compressore ha poca pressione e non riesce a farla stallonare sul cerchio. La lasciamo così, gonfia ma non a posto. Nel frattempo il motore della Grand Canyon al quale avevamo collegato il compressore, rimasto acceso per diversi minuti sotto il sole cocente, si surriscalda e l'attuatore della frizione idraulica ne risente. La leva va a fondo corsa e l'olio nella vaschetta della pompa scompare quasi del tutto. In pochi minuti la situazione è precipitata: abbiamo perso molto tempo, una moto è senza frizione e adesso il sole è alto e prepotente, e perdiamo anche alcune bottiglie d'acqua legate ai portapacchi. Il tratto veramente difficile non è ancora arrivato, ma dovrebbe essere di soli 30-40 chilometri e siamo certi di farcela.

La pista che seguivamo scompare in un mare di piccole dune. Adesso siamo nelle mani del GPS. Navighiamo seguendo i waypoint e per un po' sembra di andare nella direzione giusta fino a quando ci accorgiamo, grazie alle ombre delle nostre moto, che stiamo facendo avanti e indietro nello stesso punto da ore. Qualcosa non va...

La cosa si fa seria. L'acqua è quasi finita e ci troviamo perfettamente a metà della nostra tappa. In mezzo al nulla. Decidiamo di riposarci e di attendere che il sole si abbassi un po', anche perché adesso che la sabbia è quasi farina, i pesanti bicilindrici affondano

una duna sì e una no. Stendiamo il telo sopra le moto, ci ripariamo all'ombra e cerchiamo di tracciare una rotta.

Valutiamo anche la possibilità di chiamare la protezione civile di cui ci siamo preoccupati di farci dare il numero, ma non c'è linea per i cellulari. Ne servirebbe uno satellitare. Dopo un paio d'ore di riposo, vediamo all'orizzonte due fuoristrada che avanzano lenti aggirando le dune. Prowvidenziali. Sono due coppie di amici, tedeschi e svizzeri, che stanno andando a Ksar Ghilane e ci invitano a seguirli. Ci danno pure dell'acqua perché tra quella persa e quella ingordamente bevuta non ne abbiamo praticamente più. Li seguiamo fiduciosi ma dopo un po' anche i

fuoristrada hanno difficoltà, non riescono ad avanzare, così decidiamo di passare la notte nel deserto e riprendere il viaggio la mattina seguente. La serata in compagnia dei nostri nuovi amici è piacevole, montiamo le tende e siamo più tranquilli, adesso, ma consapevoli che se non avessimo trovato loro, sarebbe stata una serata molto brutta. Molto!

IL MATTINO seguente partiamo ma le dune si fanno alte e i fuoristrada trovano più difficoltà di noi e spesso si piantano. Devono tornare indietro e noi non possiamo fare altro che seguirli, ma viviamo questo dietrofront come un fallimento. Dispiace almeno quanto il giorno precedente, quando ci sia-

mo accorti di aver preso sottogamba il "Signor Deserto". Ma almeno siamo vivi.

Torniamo a Douze, sistemiamo qualche inconveniente alle nostre moto, compriamo dell'olio idraulico per la frizione della Grand Canyon, salutiamo i nostri angeli custodi e ripartiamo per Ksar Ghilane, questa volta per la strada asfaltata. Però l'olio con il quale abbiamo rabboccato la vaschetta della frizione ha mandato in pappa la pompa formando una specie di gelatina. Chissà che razza d'olio ci hanno rifilato! E così siamo di nuovo senza frizione. Quindi stacciamo il freno posteriore e lo colleghiamo all'attuatore (che nel frattempo si è raffreddato e ha ripreso a funzionare un po'). Adesso la frizio-

ne è a pedale, è scomoda ma almeno funziona...

Da Ksar Ghilane a Chenini ritroviamo un altro tratto di toule ondulé, molto più lungo, ma ormai non c'è più niente da allentare e lo passiamo senza problemi. Visitiamo frettolosamente l'isola di Djerba, bella ma troppo turistica. Di qui ci spostiamo velocemente nei giorni successivi verso Gabes e Kairouan dove visitiamo una delle moschee più grandi al mondo.

Rientrando verso Tunisi il nostro viaggio perde interesse e sapore, ormai siamo in zone turistiche di mare.

Restano ancora i piaceri del cibo e assaggiamo tutte le cose più caratteristiche:

dall'insalata tunisina a quella di mèchoouia, dal cous cous alla pericolosissima e "infiammabile" salsa Harissa, dall'agnello cotto lungo la strada al brik à l'oeuf in tutte le sue varianti.

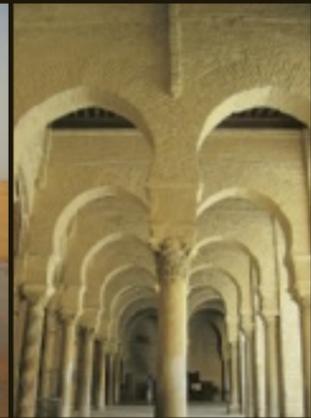
Quindi risaliamo fino ad Hammamet dove passiamo l'ultima notte per poi dirigerci il giorno seguente al traghetto che ci riporterà in Italia.

Sono passate due settimane, e sono state molto dure. Eppure gli occhi ancora ci brillano. Nonostante tutto, siamo certi che questa non sarà stata l'ultima volta.

Hanno collaborato: Giuseppe Solazzo, Gianni Ghiara, Giuseppe Gasbarro

SMARRITA LA STRADA IN MEZZO AL DESERTO, FINITA L'ACQUA, UNA MOTO SENZA FRIZIONE. È COSÌ CHE COMINCIANO I GUAI

**IN SENSO ORARIO:
LA VISTA DALLA
GROTTA SCAVATA
PER FARE
LA STRADA
DI ROMMEL,
CAMELLI
A KSAR GHILANE,
IL PORTICATO
DELLA MOSCHEA
JAMAA SIDI UQBA
DI KAIROUAN,
IL PARCO
NATURALE
DI JEBEL CHAMBI
E L'OASI
DI TAMERZA.**



LE SPESE (INDIVIDUALI)

TRAGHETTO (MOTO + CUCCETTA) ANDATA E RITORNO	169 EURO
PERNOTTAMENTI (10 NOTTI IN CASE, 2 IN TRAGHETTO E 2 IN TENDA)	100 EURO
BENZINA	130 EURO
PASTI	80 EURO
SOUVENIR	A DISCREZIONE
NON CI SONO VISTI, NÉ TASSE NÉ AUTOSTRADE DA PAGARE. ABBIAMO PRELEVATO L'EQUIVALENTE DI 400 EURO E... CE NE SONO RIMASTI!	

